Östersundom-toimikunta

PLANBESKRIVNING

Gemensam generalplan för Östersundom

Reviderat planförslag

15.12.2017

Planbeskrivning

Gemensam generalplan för Östersundom

Reviderat planförslag

15.12.2017

© Helsingin kaupunki. Kaupunkiympäristö. 2017.

Innehåll

Inledning ... 7

1 Sammandrag ... 8

2 Beskrivning av området ... 12

2.1 Allmän beskrivning ... 12
2.2 Historia ... 12
2.3 Naturmiljö och kulturlandskap ... 14
2.4 Den byggda miljön ... 20
2.5 Befolkning ... 21
2.6 Service ... 22
2.7 Näringar ... 23
2.8 Trafik ... 24
2.9 Samhällsteknisk försörjning ... 25
2.10 Miljöstörningar ... 26
2.11 Markägoförhållanden ... 26

3 Planeringssituation ... 28

3.1 Landskapsplan ... 28
3.2 Generalplaner och planstommar ... 29
3.3 Detaljplaner ... 30
3.4 Andra planer och utredningar som berör planeringsområdet ... 30

4 Generalplanelösning ... 33

4.1 Koppling till områdesstrukturen i huvudstadsregionen ... 33
4.2 Allmän beskrivning av stadsstrukturen i generalplanen ... 35
4.3 Dimensionering ... 35
4.4 Centrum och bostadsdominerade områden ... 37
4.5 Byggnadsområden för utrymmeskrävande verksamheter ... 38
4.6 Grön- och rekreationsområden ... 39
4.7 Skyddsområden och skyddsobjekt ... 42
4.8 Utredningsområde ... 44
4.9 Trafik ... 44
4.10 Samhällsteknisk försörjning ... 48
4.11 Byggbarhet ... 51
4.12 Hantering av jordmassor ... 52
4.13 Miljöstörningar ... 52
4.14 Namnbestånd ... 53

5 Kommunikation, deltagande och växelverkan ... 54

6 Planerings- och behandlingsskeden ... 56

6.1 Allmänt ... 56
6.2 Skeden som föregick generalplaneringen ... 56
6.3 Startskedet ... 57
6.4 Utkastskedet ... 57
6.5 Förslagsskedet ... 61
6.6 Godkännande ... 68
6.7 Beslut som gäller utarbetandet av generalplanen ... 69
6.8 Beslut som gäller planeringsområdet ... 69

7 Sammandrag av konsekvensbedömningen ... 70

7.1. Planens konsekvenser ... 70
7.2 Lindring av skadliga miljökonsekvenser ... 70

8 Generalplanens mål och hur de uppnås ... 72

8.1 Mål för den partiella kommunsammanslagningen ... 72
8.2 Utgångsmål för planeringen av det inkorporerade området ... 72
8.3 Helsingfors stads preliminära planeringsprinciper ... 73
8.4 Vanda stads mål ... 74
8.5 Sibbo kommuns mål för Majvik och Granö ... 74
8.7 Mål som framfördes i beslutet om att inrätta Sibbo storskogs nationalpark ... 75
8.8 Övriga planeringsmål ... 76

9 Förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen och till landskapsplanen ... 78

9.1. Förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen ... 78
9.2 Förhållande till landskapsplanen ... 84

10 Genomförande och planekonomi ... 86

10.1 Småhusstad ... 86
10.2 Spårtrafik ... 86
10.3 Cleantech ... 86
10.4 Planekonomi ... 87
10.5 Vidare ekonomiska konsekvenser ... 88
10.6 Tröskelkostnader för ibruktagandet av området ... 88
10.7 Tidtabell och indelning i etapper ... 89
10.8 Program för hantering av jordmassor ... 90
10.9 Uppföljning av Natura 2000-områden ... 90

11 Rättsverkningar ... 91

12 Fristående rapporter som ingår i generalplanematerialet ... 92

13 Övrigt beredningsmaterial ... 93

14 Källmaterial ... 95

15 Bilagor till generalplanebeskrivningen ... 98

Bilaga 1: Lägeskarta ... 99
Bilaga 2: Flygfoto ... 100
Bilaga 3: Generalplaneförslag, -beteckningar och -bestämmelser ... 101
Bilaga 4: Illustration, generalplanen infälld i en snedflygbild ... 111
Bilaga 5 a: Målinriktad plan för grönstrukturen ... 112
Bilaga 5b: Målinriktad plan för rekreationsnätet ... 113
Bilaga 5 c: Målinriktad plan för grön- och rekreationsnätet (den gemensamma generalplanen för Östersundom sammanställd med Helsingfors VISTRA II-karta) ... 114
Bilaga 6: Målinriktad plan för servicenätet ... 115
Bilaga 7: Områden och objekt som är värdefulla med tanke på den biologiska mångfalden ... 116
Bilaga 8: Skyddsobjekt och värdefulla objekt i kulturmiljön ... 119
Bilaga 9: Avtal om att utarbeta en gemensam generalplan för Östersundom ... 120
Bilaga 10: Program för deltagande och bedömning ... 126
Bilaga 11: Myndigheternas samråd 13.12.2010, promemoria ... 141

16 Kontaktuppgifter ... 153

Inledning

Helsingforsregionen har ständigt vuxit sett till både antalet invånare och regionens betydelse. Där stadsstrukturen i huvudstadsregionen har förtätats och spridit ut sig till allt större områden i Helsingforsregionens västra och norra delar, har förändringarna i stadsstrukturen på östra sidan på Östersundoms område och på avsnittet Helsingfors–Borgå varit små i förhållande till hela regionen. Området är betydande ur hela regionens perspektiv med tanke på både dess storlek och byggnadspotential.

Utvidgningen av huvudstadsregionens samhällsstruktur österut förutsätter regionalt samarbete för att samordna lösningarna för markanvändningen och trafiken. För att avlasta tillväxttrycket på de östra delarna beslöt statsrådet den 28 juni 2007 att inkorporera de sydvästra delarna av Sibbo och den så kallade Västerkullakilen i Vanda med Helsingfors. Området inkorporerades med Helsingfors den 1 januari 2009. Initiativet till kommunsammanslagningen kom från Helsingfors sida.

Stadsfullmäktige i Helsingfors, Vanda och Sibbo bestämde i slutet av 2010 att en för flera kommuner gemensam generalplan med rättsverkningar som avses i 46 § i markanvändnings- och bygglagen ska utarbetas för Östersundoms område. Planområdet omfattar för Helsingfors del Östersundoms stordistrikt, för Vandas del stadsdelen Västersundom samt delar av Västerkulla, Fagersta och Gjutan samt för Sibbos del Granö och Majvik.

I avtalet fastställdes organisationen för beredning och handläggning av samt beslutsfattande om generalplanen. Östersundomkommittén, som är kommunernas gemensamma organ enligt 47 § i markanvändnings- och bygglagen, utarbetar och godkänner den gemensamma generalplanen. Kommittén utses av kommunstyrelsen för sin mandatperiod. Kommittén består av följande tjänsteinnehavare: Verkschefen för Helsingfors stadsplaneringskontor (från och med den 1 juni 2017 sektorchef för stadsmiljösektorn), Vanda stads stadsplaneringsdirektör och Sibbo kommuns utvecklingsdirektör. Kommittén ansvarar under alla skeden av planprocessen för förfarandena för myndig-hetssamarbete, utlåtanden och växelverkan enligt markanvändnings- och bygglagen.

Innan kommittén fattar några beslut behandlas ärendena i Östersundoms stadsdirektörsgrupp. Gruppen består av de biträdande stadsdirektörerna/-borgmästarna i Helsingfors och Vanda med ansvar för planering av markanvändningen, Sibbo kommundirektör, ovan nämnda medlemmar i Östersundomkommittén samt de myndigheter i kommunerna som ansvarar för generalplaneringen. Det praktiska planerings- och beredningsarbetet görs i samarbete mellan stadsplanerare och sakkunniga från Helsingfors, Vanda och Sibbo. Arbetet vid den enhet i Helsingfors som sköter planeringen av Östersundom styrs av en ledningsgrupp, till vilken man kallar representanter från Vanda och Sibbo.

Kommittén förbereder ett program för deltagande och bedömning, ett planutkast och ett planförslag och lämnar dem till kommunerna för behandling. För att kommittén ska avge ett godkännandebeslut förutsätts att kommunerna har förordat godkännandet. I och med ändringen av markanvändnings- och bygglagen den 1 februari 2016 slopades förfarandet för fastställande av den gemensamma generalplanen.

1 Sammandrag

Generalplanens centrala innehåll

- Öppnar en ny tillväxtriktning österut för huvudstadsregionen.
- Möjliggör byggandet av bostäder för cirka 80 000–100 000 nya invånare fram till år 2060.
- Möjliggör cirka 15 000–30 000 nya arbetsplatser på planområdet.
- Baseras på ett effektivt kollektivtrafiksystem (förlängning av östmetron).
- Erbjuder urbant, maritimt och mångsidigt små- och höghusboende i närheten av kollektivtrafiken och servicen.
- Anvisar stora områden för rekreation, friluftsliv och naturskydd.

Planeringssituationen

Landskapsplanen för området förnyas parallellt med generalplanen. Generalplanen verkställer landskapsplaneringens mål. I planeringsområdet finns flera gällande generalplaner som den gemensamma generalplanen för Östersundom kommer att ersätta. Största delen av planeringsområdet saknar detaljplan.

Nuläget

I dagsläget är planområdet i huvudsak landsbygd. Planområdet ligger i utkanten av den täta stadsstrukturen i Helsingfors och Vanda. Logistiskt och trafikmässigt har området ett utmärkt läge intill nationellt viktiga trafikförbindelser, Borgåleden och Ring III, samt Nordsjö hamn. Området är lättåtkomligt från Helsingfors-Vanda flygplats. Merparten av de nuvarande cirka 6 400 invånarna bor i Västerkulla höghusområde i Vanda. I Korsnäs, Landbo och på Björnsö finns detaljplanerade småhusområden och i Sibbostrand byggs en tätare kuststad. Norr om området ligger Sibbo storskogs nationalpark och i områdets södra del finns Svarta backens lund och Östersundoms fågelvatten som är Natura 2000-områden. På området som hör till Helsingfors äger Helsingfors stad cirka 60 procent av markområdena (per den 27 oktober 2016). På områdena som hör till Sibbo och Vanda är marken i huvudsak i privat ägo.

Målsättningar

- Målsättningarna för generalplanen har fastställts i de riksomfattande målen för områdesanvändningen, i samband med kommunsammanslagningen och i kommunernas beslut. Centrala mål är:
- Att förenhetliga samhällsstrukturen.
- Att möjliggöra bostadsproduktion i huvudstadsregionen.
- En på spårtrafiken baserad tätortsstruktur.
- En tillräcklig befolkningsmängd för att säkerställa metrons lönsamhet och den lokala servicenivån.
- Ett mångsidigt bostadsutbud med tyngdpunkt i urbant småhusboende.
- Att utveckla Nordsjö–Ring III–flygplatsen-axeln som ett område för näringsverksamhet.
- Att tillämpa lösningar med anknytning till förnybar energi och energieffektivitet och att erbjuda ett attraktivt läge för företag i cleantech-branscherna.
- Att bevara Sibbo storskogs och Natura 2000-områdenas värden och att beakta ekologiska korridorer i stadsstrukturen.
- Att utveckla Granö till ett mångsidigt område med maritima funktioner.
- Utifrån målsättningarna och områdets särdrag har följande fyra specifika planeringsteman bildats:
- En småhusstad som kombinerar en urban, funktionellt och visuellt mångsidig miljö, småhusboende och en bra servicenivå för kollektivtrafiken och närservicen.
- En hållbar trafikkultur och ett urbant trafiknät.
- Förnybara energikällor, ekoeffektivitet och cleantech-branschernas näringsverksamhet.
- Naturskydd och att beakta ekologiska och naturens särdrag i planeringen av stadsmiljön.

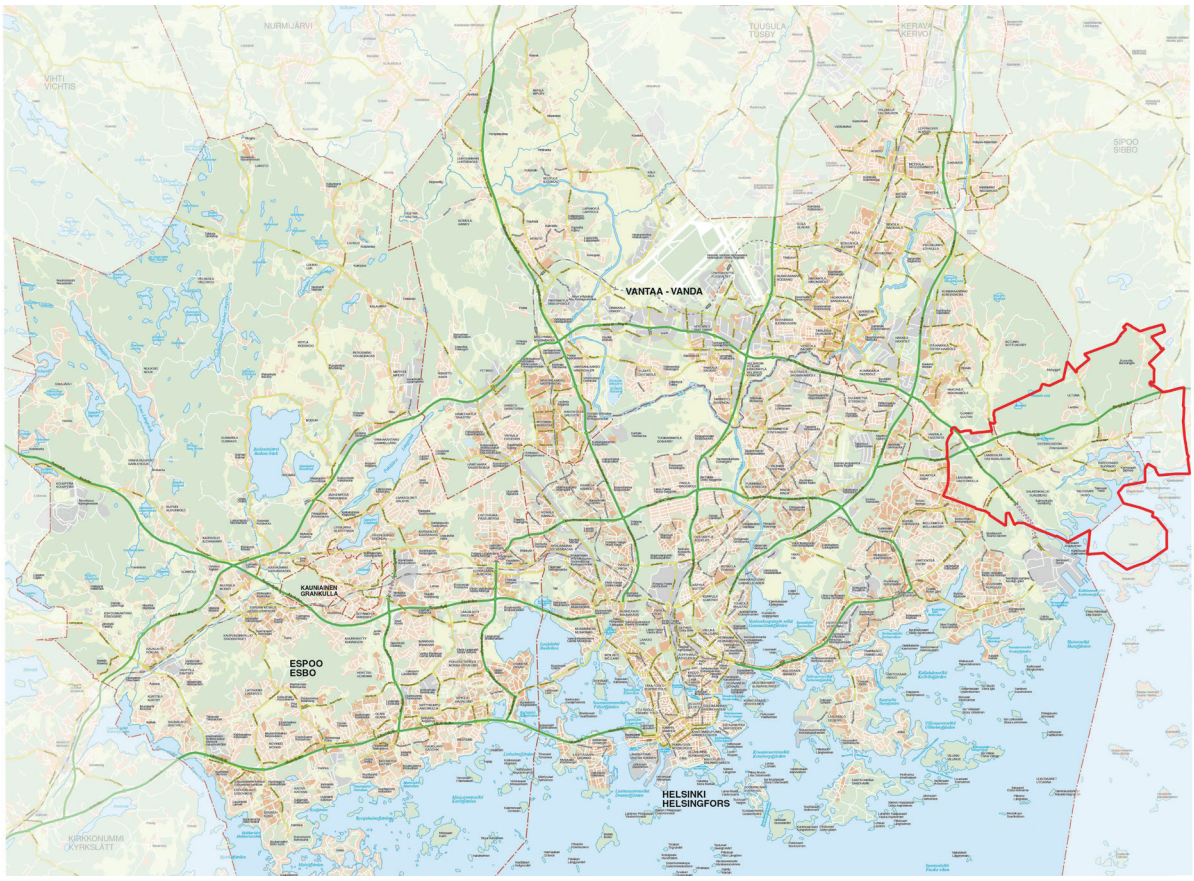


Bild 1. Placering i huvudstadsregionens struktur. (HRM och kommunerna i regionen 2016.)

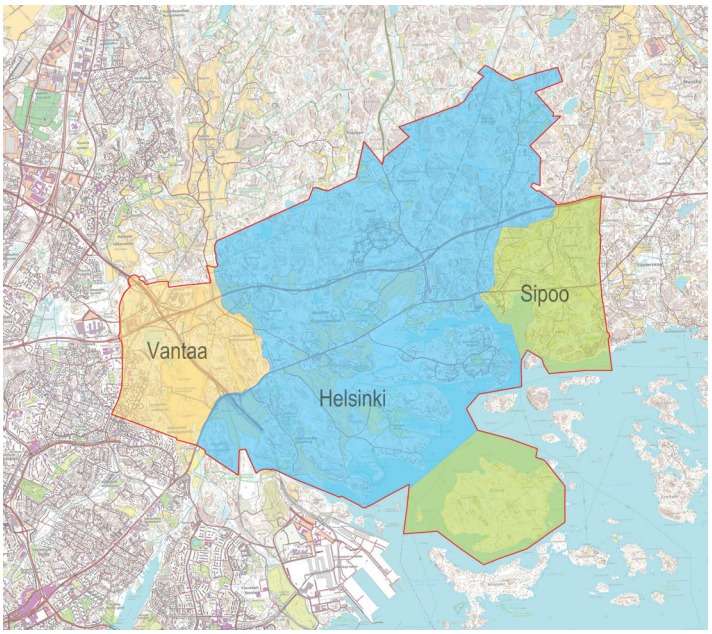


Bild 2. Fördelningen av planområdet på områden som hör till Helsingfors, Sibbo och Vanda.

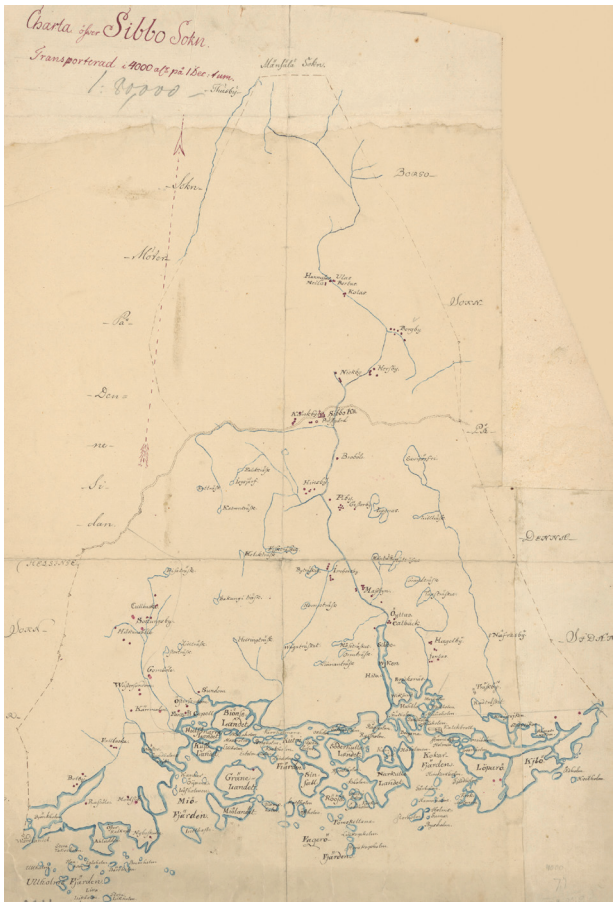


Bild 3. Utdrag ur Charta öfver Sibbo Sokn 1750.

Planlösningen

Generalplanen öppnar en tillväxtriktning österut för en på tätortsstruktur baserad effektiv kollektivtrafik. Östersundom blir en ny stadsdel med centra i regionen. Generalplanen skapar omfattande möjligheter för boende och näringsverksamhet i närheten av befintliga huvudleder för trafiken och planerade spårförbindelser. Generalplanen stärker betydelsen av Ring III och Borgåleden (E18) som ett arbetsplatsområde och skapar förutsättningar för utveckling av näringsverksamheten i zonen mellan Helsingfors-Vanda flygplats och Nordsjö hamn. Området ansluts till det befintliga spårvägsnätet genom att bygga ut den nuvarande metrolinjen.

I generalplanen fastställs omfattande, enhetliga byggnadsområden, grundläggande lösningar för trafiksystemet samt omfattande grönområdeshelheter med bevarad enhetlig struktur och grönförbindelserna som sammanlänkar dem. Byggnadsområdena bildar en tätortsstruktur som löper parallellt med kustlinjen och som på norra sidan gränsar till skogsområdet i kanten av Sibbo storskogs nationalpark och på södra sidan till Sundbergs utredningsområde, havet samt Natura 2000-områdena Svarta backens lund och Östersundoms fågelvatten. Grönkorridorerna som sammanlänkar naturområdena i nord-sydlig riktning delar upp tätortsstrukturen.

Den nuvarande stadsstrukturen i Västerkulla i Vanda byggs ut mot Borgåleden och Ring III. Mellan Västerkulla och det framtida metrocentret i Västersundom kvarstår ett stort grönområde och Westerkulla gårds kulturlandskap. Från Västersundom till Majvik bildar byggnadsområdena en rätt enhetlig stadshelhet där grönområdena fungerar som parker som förenar stadsdelarna. Det mest effektiva byggandet placeras till zonen mellan havet och Borgåleden, i anslutning till metrostationerna, Nya Borgåvägen och den med Nya Borgåvägen parallella nya huvudgatan. Merparten av detta kärnområde har anvisats som område för centrumfunktioner och som bostadsområde dominerat av flervåningshus. Mellan Zachrisbacken och Majvik sträcker sig det av flervåningshus dominerade bostadsområdet ända fram till stranden. I närheten av Svinviken och Bölsfjärden bygger man strandstaden och hela planområdets maritima hjärta.

Landbo-Ultuna, Bäckängen och Björnsö, som ligger längre bort från den tätaste metrozonen, är områden som domineras av stadsmåhus/småhus och som kopplas till metrocentren via anslutningstrafik.

Generalplanens mål är en stadsstruktur med flera centra och att servicen är balanserat placerad över hela planområdet. Områdena för centrumfunktioner har antecknats i närheten av metrostationerna och centrumnätet kompletteras av mindre områden med närservice. Med tanke på servicen är Zachrisbacken det viktigaste centret.

Tätortsstrukturen baserar sig på kollektivtrafikssystemet vars stomme bildas av metrobanan från Mellungsbacka till Majvik. I generalplanen har man antecknat ett gatunät som består av huvudgator och andra gator som är viktiga för stadsstrukturen och som sammanlänkar centra och delområdena. Målet är en nätstruktur där gång-, cykel- och kollektivtrafiken erbjuder ett täckande servicenät för transporter.

Planområdets grönområdesnät består av naturskyddsområden och utredningsområdet samt av stora, enhetliga grönområden jämte smalare grönfingrar längs med bäckdalarna som sammanlänkar ovan nämnda. Dessa bildar också viktiga ekologiska förbindelser mellan planområdets södra delar och Sibbo storskog. Den viktigaste förbindelsen i syd-nordlig riktning går från Sibbo storskog via Västersundom och Västerkulla, Kasaberget och Labbacka till Nordsjö. Sibbo storskogs skogsområde fortsätter som stora grönfingrar fram till Borgåleden och från Borgåleden vidare längs med bäckdalarna ända fram till havet. Förutom av de grönområden som anvisas i planen och utred-ningsområdet bildas grönstrukturen av mindre grön-, park- och rekreationsområden innanför byggnadsområdena.

Områdets samhällstekniska försörjning måste i huvudsak byggas om på nytt och anslutningen av de samhällstekniska försörjningsnäten till befintliga nät kräver mer arrangemang än normalt.

Dimensionering

Planområdet har en yta på 44,5 km2, varav cirka 39 km² är markområden. I planförslaget är cirka 19 km² byggnadsområden, cirka 12 km² grönområden och cirka 5 km² naturskyddsområden.

Den totala våningsytan uppskattas till cirka 5 900 000–8 100 000 vån.-m², varav boende upptar 4 180 000–5 300 000 vån.-m². Den totala våningsytan inkluderar den nuvarande våningsytan i Västerkulla, Landbo, Björnsö och Majvik, som är sammanlagt cirka 300 000 vån.-m2. Av bostadsvåningsytan finns cirka 52 procent i flervåningshus, 32 procent i stadssmåhus och 16 procent i småhus.

Som invånarantal har man uppskattat cirka 80 000–100 000 invånare beroende på i vilken grad generalplanen förverkligas på de olika områdena. I förhållande till ytan är folktätheten ungefär den samma som till exempel i Nordsjö.

Antalet arbetsplatser uppskattas till 15 000–30 000, vilket skulle betyda ca 19-30 arbetsplatser/100 invånare. Det genomsnittliga antalet arbetsplatser i huvudstadsregionens bostadsdominerade förorter är 40 arbetsplatser per 100 invånare, alltså 32 000 arbetsplatser per 80 000 invånare.

Plan- och kommunekonomi

Ibruktagande och byggande av ett nytt område kräver betydande och framtunga investeringar. Kostnaderna för investeringarna i förutsättningarna som allokeras till kommunerna har i sin helhet uppskattats till cirka 1,8–1,9 miljarder euro, det vill säga cirka 250–300 euro/vån.-m² (av bostads- och näringsbyggandet). Om de separata investeringarna förverkligas, har dessa uppskattats medföra ytterligare kostnader om totalt cirka 1,0 miljarder euro, det vill säga cirka 150 euro/vån.-m². De separata investeringarna betalas endast delvis av kommunerna. Totalkostnaden kan anses vara rimlig jämfört

med den allmänna kostnadsnivån i huvudstadsregionen.

Då inkomsterna från markanvändningen har uppskattats till cirka 1,8–2,3 miljarder euro, kan man med de intäkter som ök-ningen av markvärdet ger kommunerna täcka investeringarna i förutsättningarna och en del av de separata investeringarna.

Den totala nettoeffekten för kommunekonomin enligt generalplaneförslaget, utan metroinvesteringen, är enligt utredningen cirka +200–550 miljoner euro beroende på antalet invånare. Detta är i genomsnitt cirka 3 000–5 500 euro per varje ny invånare.

Östersundom har en betydande sysselsättnings- och värdeökningseffekt på Helsingfors och den övriga Helsingforsregionen.

Genomförande

Storleken på Östersundoms område och det framtida invånarantalet motsvarar byggandet av ett nytt samhälle i storleksklass med en mellanstor finländsk stad. Byggandet kommer att ta flera årtionden och under dess gång kommer vi att se varierande byggbehov, ekonomiska cykler och planeringsideologier. I generalplanen måste det finnas flexibilitet inför framtida behov.

Genomförandet av centrumområden, bostadsdominerade områden och stora detaljhandelsenheter har genom en planbestämmelse bundits till ett bindande genomförandebeslut för metroförbindelsen. Generalplanens preliminära genomförande-program är baserat på att östmetron byggs på en och samma gång hela vägen till Majvik under åren 2030–2034. Före det nya spårtrafikssystemet kan kompletteringsbyggande, som är baserat på den nuvarande infrastrukturen, utföras i området endast i ringa omfattning. Byggandet av metron gör det möjligt att inleda områdesbyggandet samtidigt i Västersundom, Östersundom, Zachrisbacken och Majvik. Byggandet koncentreras till en början till metrostationerna och huvudgatan. Byggandet framskrider så småningom till områdena som omfattas av metrons anslutningstrafik, till exempel till Landbo och Bäckängen. Merparten av planreserven skulle kunna vara färdigbyggd före 2060.

Konsekvenser

Genomförandet av generalplanen har en betydande positiv inverkan framför allt på region- och samhällsstrukturen samt bostadsutbudet, sysselsättningen och näringslivets möjligheter i huvudstadsregionen. Planen har stora konsekvenser som ändrar nuläget på naturen, landskapet och förhållandena för de människor som bor i området idag. En del av dessa konsekvenser är betydande och negativa. En del av de konsekvenser som under beredningen konstaterades vara negativa har kunnat elimineras under arbetet med generalplanen och vissa andra kan mildras genom fortsatt planering.

Planerings- och beredningsskeden

Innan arbetet med generalplanen inleddes, förbereddes planeringen av området med ramprogrammet Helsingfors–Borgå (2009), förhandsutredningarna för östmetron och snabbspårvägen (2010) samt arbetet med en strukturmodell för planeringsområdet (2010).

Helsingfors, Vanda och Sibbo godkände den 24 november 2010 avtalet om utarbetning av en gemensam generalplan och ett tillhörande planerings-, behandlings- och beslutssystem samt om fördelning av kostnaderna.

Anhängiggörandet av generalplanen kungjordes med ett brev daterat den 1 februari 2011 och programmet för deltagande och bedömning var framlagt för påseende den 3–28 februari 2011.

Det preliminära planutkastet och annat beredningsmaterial var framlagt för påseende mellan den 21 april och den 23 maj 2011.

Utifrån det preliminära generalplaneutkastet och responsen som man fick på den utarbetades fem alternativa planutkast. När kommunerna hade förordat förslaget, beslutade Östersundomkommittén den 7 maj 2012 att förslaget till en gemensam generalplan för Östersundom ska förberedas utifrån alternativ B, daterat den 9 februari 2012.

Förslaget till generalplan var framlagt för påseende mellan den 26 januari och den 4 mars 2015. Förslaget till generalplan reviderades utifrån responsen som gavs på det samt Natura-bedömningen och NTM-centralens utlåtande på den. Förslaget till generalplan kommer att på nytt läggas fram år 2018.

2 Beskrivning av området

2.1 Allmän beskrivning

Östersundoms generalplaneområde ligger i den östra kanten av huvudstadsregionens regionsstruktur, invid viktiga trafikförbindelser. Området erbjuder Helsingforsregionen en strategiskt viktig tillväxtriktning österut.

I dag är planområdet i huvudsak ett landsbygdsområde i utkanten av den täta stadsstrukturen i Helsingfors och Vanda. Logistiskt sett är läget utmärkt invid nationellt viktiga trafikförbindelser, Borgåleden och Ring III samt mellan Nordsjö hamn och Helsingfors-Vanda flygplats. Merparten av de nuvarande ca 6 400 invånarna bor i Västerkulla höghusområde i Vanda. I Korsnäs, Landbo och på Björnsö finns det glest detaljplanerade småhusområden och i Sibbostrand byggs en tätare kuststad. Norr om området finns Sibbo storskogs nationalpark, och i södra delen Natura 2000-området Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom.

Planeringsområdet omfattar för Helsingfors del Östersundoms stordistrikt, för Vandas del stadsdelen Västersundom samt delar av Västerkulla, Fagersta och Gjutan samt för Sibbos del Granö och Majvik. Granö hör i sin helhet till Granö by och Majvik till Östersundom by förutom små delar som hör till Immersby. I Helsingfors omfattar Östersundoms stordistrikt stadsdelarna Ultuna, Östersundom, Björnsö, Husö och Sundberg.

Planeringsområdet har en areal på ca 45 km2, varav ca 30 km2 hör till Helsingfors, 6 km2 till Vanda och 9 km2 till Sibbo (Granö 5 km2 och Majvik 4 km2). Av arealen är ca 5,7 km2 vattenområde och dessutom består ca 1,8 km2 av vassruggar som växer i vattnet på nivån +0. Markarealen i Östersundoms stordistrikt täcker ca 12 % av Helsingfors stad.

2.2 Historia

Planeringsområdet fick bosättning tidigt. De tidigaste tecknen på mänsklig verksamhet finns nära stranden och på öarna. Gravrösen från bronsåldern (1300–500 f.v.t.) har påträffats nära Storörsbottnet samt på ett antal platser på Kasaberget varifrån man kunnat se direkt till havet.

Jordbruket inleddes i början av vikingatiden (750–850 v.t.). Man har hittat tecken på att människor varit fast bosatta i området, brukat åkrarna och hållit djur på bete under denna period. Östnyland var nästan obebott så sent som i början av 1200-talet. Det antas att folk av tavastländskt ursprung idkade svedjebruk och därför slog sig ner i de skogsklädda trakterna i Sibbo. I slutet av 1200-talet och på 1300-talet bosatte sig ett flertal svenska kolonier längs kusten i östra Nyland. Man känner till ett förordnande från 1347 enligt vilket fiskerätten överfördes från tavastlänningarna till nykomlingarna – svenskarna på kusten. Vid ungefär samma tid flyttade också folk in från Estland i viss mån.

Delar av medeltida Borgå stad styckades av till nya bosättnings- och förvaltningscentra (socknar), såsom Sibbo, Helsinge, Pernå och Pyttis. Det finns inga exakta uppgifter om när Sibbo kyrksocken grundades. Sibbo var en självständig församling redan under den senare hälften av 1300-talet. Till Sibbo medeltida kyrksocken hörde även Helsinge, Tusby och delar av Nurmijärvi. Sibbo kyrka i Nickby var östersundombornas kyrka ända till slutet av 1600-talet, när de byggde ett eget kapell. Landsvägen mellan Åbo och Viborg (Stora strandvägen, Kungsvägen) har varit huvudvägen som förenar sydkusten. Denna väg löpte genom Sibbo socken redan på medeltiden. Husö är den första gården man känner till och den nämndes redan på 1300-talet.

Helsingfors, som grundades 1550, hade en stor betydelse för Sibbo. På 1600-talet handlade sibboborna livligt med Helsingfors. Gårdarna Östersundom och Westerkulla bildades. Befästningsarbetet på Sveaborg inleddes 1748 och bidrog till den ekonomiska tillväxten i Helsingfors och grannsocknarna. Efterfrågan på jordbruksprodukter, ved och byggnadsmaterial ökade och i socknarna grundade man fabriksanläggningar som sålde sina produkter till Sveaborg. I Sibbo och i Helsinge grundades bl.a. kalk- och tegelfabriker. Ställningen som huvuds-

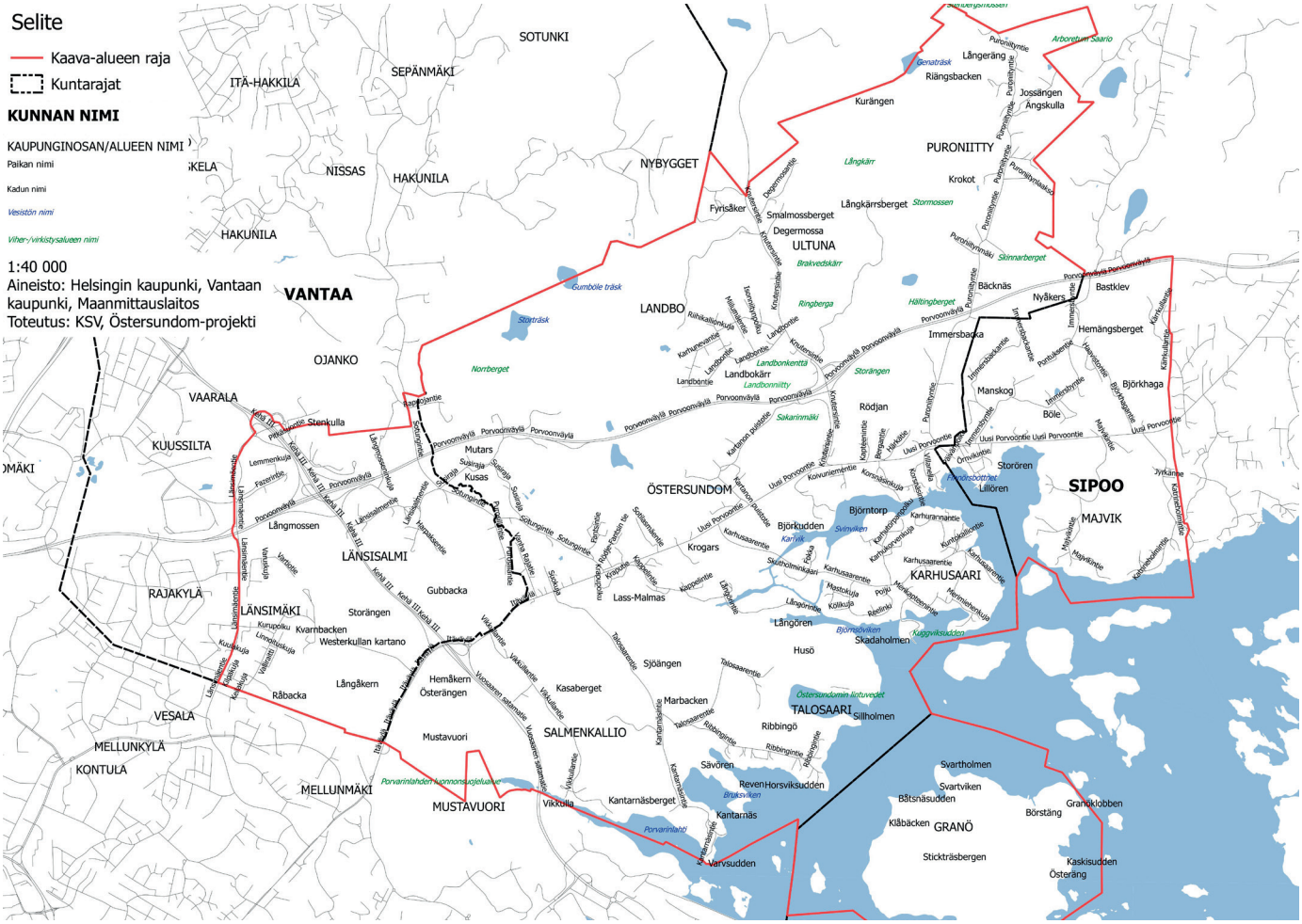


Bild 4. Delområden och ortnamn på finska (förminskning).

tad fick Helsingfors att växa och nybyggandet förbättrade utkomsten för de omgivande landsbygdsområdena. Socknarna Sibbos och Helsinges läge nära Helsingfors lockade borgerliga och tjänstemän att köpa hemman och gårdar. I mitten av 1700-talet blev det allmänt att stadsborna gjorde fastighetsaffärer. Vid samma tidpunkt gav kronan bönderna tillstånd att dela hemman, och det uppkom nya hushåll. Att fiskartorp grundades i Sibbo skärgård i slutet av 1700-talet bidrog också till ökningen av folkmängden.

Stadsborna började bygga sommarställen i Sibbo skärgård under den senare hälften av 1800-talet. Under första hälften av 1900-talet byggdes herrskapsvillor längs kusten. I början av 1900-talet ökade efterfrågan på villatomter så pass att gårdar och andra markägare delade upp hela öar i tomter. På 1920-talet skedde en brant ökning i antalet villor och sommarstugor. I skärgårdszonen av Östersundom var förbindelserna till sjöss länge bättre än landsvägsförbindelserna. Ångfartygstrafiken utanför Sibbo var viktig ända till 1930-talet. De viktigaste förbindelserna för landsvägstrafiken har byggts på 1900-talet.

Bild 5. Flygfoto (HRM).

2.3 Naturmiljö och kulturlandskap

2.3.1 Landskap

Generalplaneområdet har ett mångsidigt landskap. Den grundläggande strukturen består av skogsklädda åsar som varvas med odlingsdalar. Det öppna landskapet fortsätter i de vidsträckta vassruggarna på stränderna. Landskapsbilden i Östersundom präglas av åkrar och vassruggar som avlöses av skogöar och längre söderut av skärgården. Granö och Björnsö är de största öarna i planområdet. Norra delen av området täcker kanten av Sibbo storskog, som har en omväxlande och småskalig topografi. Karg bergsterräng varvas med myrar, friska moskogar och lundområden. Gölar och små träsk finns främst i mellersta delen av Sibbo storskog. Skogarna och myrarna genomskärs av ett flertal bäckar.

I indelningen i landskapsprovinser faller planeringsområdet dels inom Finska vikens kustregion och dels inom den södra odlingsregionen. Enligt landskapsplanen för Östra Nyland sträcker sig området beträffande landskapstyperna ut över skogsplatån i Sibbo storskog samt inre skärgården och fastlandskusten. Landskapstyperna framträder tydligt i området.

Den grundläggande indelningen i slutna och öppna landskapsrum bildades redan på 1600-talet och dess huvuddrag följer landskapsstrukturen. Jordbruket har skapat kulturlandskapet och de öppna odlingslandskapen i den med sina träd- och buskbevuxna öar, skogskanter och vårdbiotoper. Traditionella markanvändningsformer, som att hålla djur på bete och bärga hö, har gett dessa områden en karakteristisk flora. De vackraste odlingslandskapen finns i närheten av Östersundom gård och Lass-Bengts, i omgivningarna kring Westerkulla gård och Björkudden, längs Husövägen, på Husö, vid Kantarnäsberget samt utanför Mutars och Kusas.

Västra kanten av planområdet är en del av en stor ändmoränrygg vars östra sluttning har bevarats som skog. På denna ås ligger

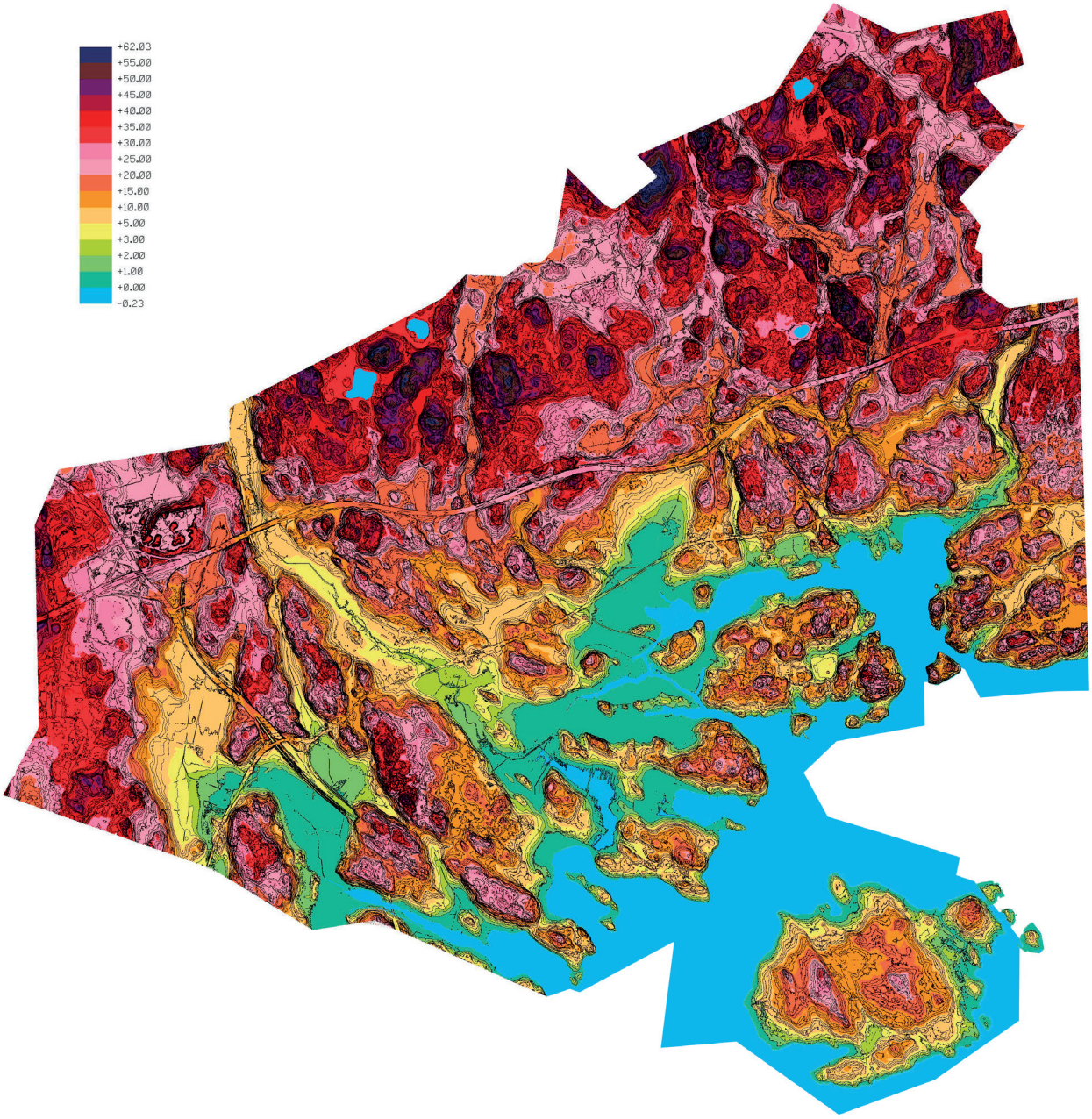


Bild 6. Markytans höjd.

de urbana stadsdelarna Mellungsbacka och Västerkulla. Westerkulla gårds odlingar breder ut sig nedanför skogssluttningen. Vägen till Nordsjö hamn (Ring III) och dess anslutningar har förändrat landskapet kraftigt. Det öppna åkerlandskapets koppling till havet har brutits också av att strandängarna vuxit igen.

Den nuvarande bosättningen i planområdet är i huvudsak landsbygdsliknande glesbebyggelse som anpassats till landskapsstrukturen. Den traditionella bebyggelsen har förlagts till kusten och till kanterna av dalsänkorna. Den nyare bebyggelsen följer inte landskapsstrukturen på alla ställen. Gamla vägsträckningar smälter in i landskapsstrukturen, men däremot splittras den till exempel av Borgå motorväg som delar in området i två delar såväl visuellt som funktionellt.

Under århundradena har det skett stora förändringar i strandlinjen på planområdet. På 1700-talet sträckte sig stranden vid Östersundom gård en bit över norra sidan av dagens Nya Borgåvägen. Havsvikarna har krympt till följd av landhöjningen (ca 40 cm/100 år) och eutrofieringen. De allt större vassruggarna har muddrats i liten omfattning, främst med tanke på vattenkvali-teten och båtfararnas behov.

Svarta backen och Kasaberget har klassificerats som för natur- och landskapsskyddet värdefulla bergsområden av riksintresse. Labbacka är ett värdefullt område av landskapsintresse.

2.3.2 Jordmån, topografi och byggbarhet

Berggrunden är en mosaik av krosszoner och förkastningszoner. I generalplaneområdet varierar havsvattenståndet mellan +0 och +60 m.ö.h. Hårda plutoniska bergarter såsom granit, gnejs bestående av kvarts och fältspat, och granodiorit är de vanligaste stenarterna. De vanligaste jordarterna är morän, som främst finns på kanterna av bergsområden, och lera i odlingsdalarna. Torv och slam förekommer i vidsträckta områden i de västra delarna av Björnsö och

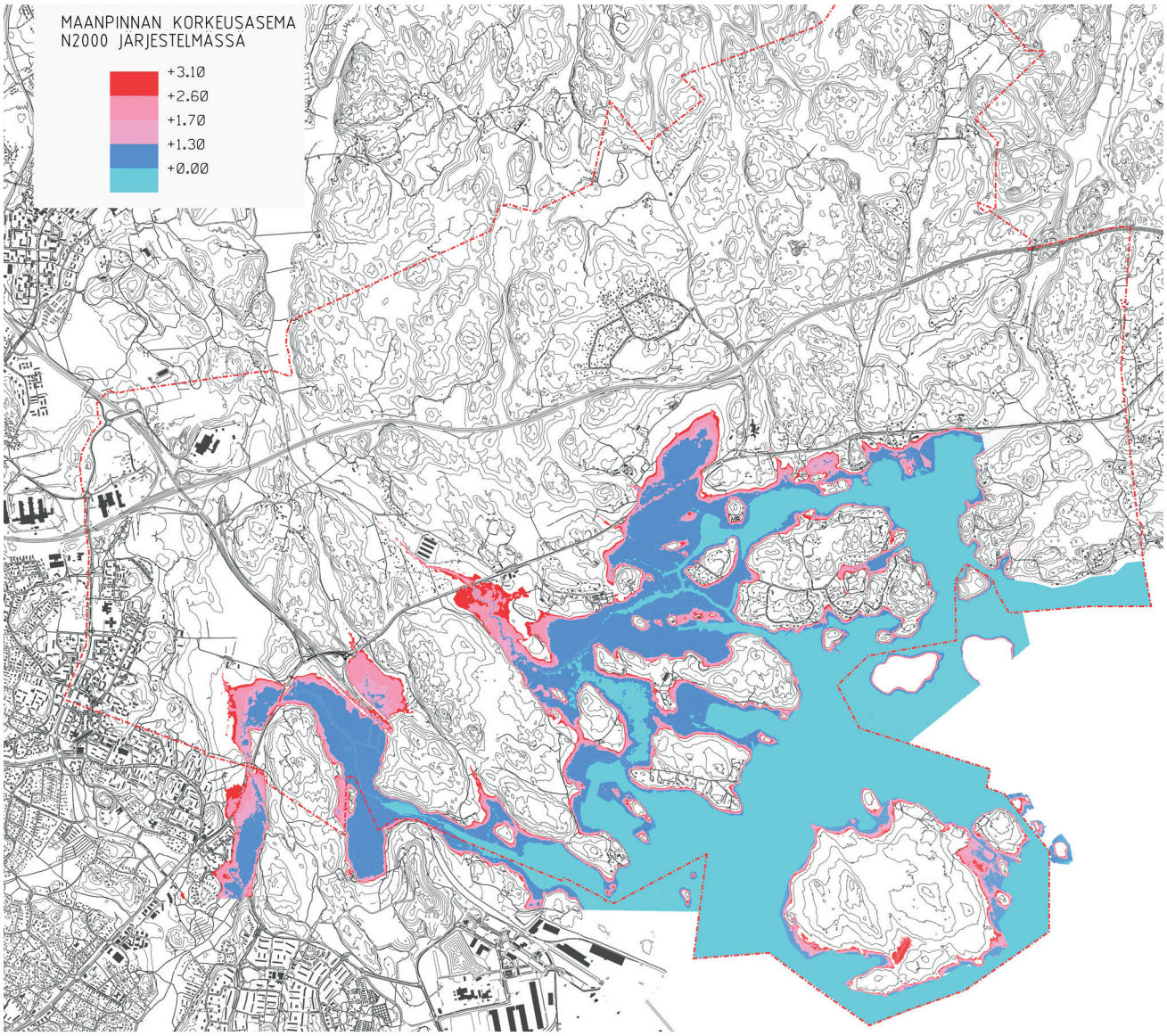


Bild 7. Den högsta nivån som havsytan har stigit till i Helsingforsområdet visas med ljusrött, och den havsöversvämning som antas uppträda en gång på 200 år med rött. (© Helsingfors stadsmätningsavdelning, 2013; stadsplaneringskontoret)

Husö.

Den norra delen består i huvudsak av berg och terrängen är ställvis brant. I dalarna mellan bergåsarna finns det ställen med mjuk, svag undergrund som täcks av ett torvskikt. I den södra delen blir topografin flackare. Åkrarna i bäckdalarna och nära kusten är i huvudsak belägna på kohesionsjord, där lerskiktet är 0–25 meter tjockt. Artesiskt grundvatten förekommer ställvis på mjukmarkerna mellan bergåsarna.

En allmän utredning om byggbarheten har sammanställts över generalplaneområdet. De geodetiska undersökningarna täcker de områden som ska bebyggas, och utifrån dem har jordmåns-, byggbarhets- och bergsresurskartor sammanställts för generalplaneområdet (GTK 2011). När det gäller byggbarheten är området mycket omväxlande: förhållandena varierar från fördelaktiga till mycket svåra. Jordmånen, topografin och byggbarheten beskrivs närmare i generalplanens teknisk-ekonomiska rapport.

2.3.3 Vattenförhållanden

Tillrinningsområden och ytvatten

Det finns fem träsk i planeringsområdet: Storträsk, Gumböle träsk, Hältingträsk, Genaträsk och Stora dammen. Stora dammen uppkom vid tilldämningen av Östersundombäcken. Inalles sju betydande bäckar eller rännilar rinner genom området ut i havet. Planeringsområdet är beläget i de nedre delarna av tillrinningsområdena. De mest betydande bäckarna är Krabbäcken (störst), Östersundombäcken och Fallbäcken.

Krabbäcken är totalt 12 km och bara 8 % av dess tillrinningsområde faller inom generalplaneområdet. Det avsnitt av bäcken som är i naturligt tillstånd, söder om Sottungsbyvägen, konstaterades värdefull i kartläggningen av småvattnen (Kujala 2011). Beträffande användbarheten och den ekologiska statusen på ytvattnet har vattenkvaliteten i Krabbäcken bedömts som tillfredsställande. Det finns fiskbestånd både i Krabbäcken och Fallbäcken, vilket är ett tecken på att bäckarna är i ett gott tillstånd. Fallbäcken är i huvudsak i naturligt tillstånd. Förekomsten av signalkräftor visar också att Krabbäcken är i gott skick. Östersundombäcken är representativ och beträffande omgivningen omväxlande. (Kujala 2011)

Grundvatten

De vidsträckta bergsområdena, kantade av zoner med grova jordarter, är ett område för grundvattenbildning. Typiskt för områdets topografi är att grundvattenbildningsområdena omges av svag undergrund där markytan är lägre. Därför förekommer det artesiskt grundvatten på många ställen. Artesiskt grundvatten finns bl.a. på åkrarna i Västerkulla norr om Svarta backen samt på åkrarna i Rödje-Fants. Grundvatten kan förekomma i sänkor på bergsområdena. På kusten varierar grundvattenståndet efter havsvattenståndet.

I Fazers sträcker sig grundvattenområdet till västra delen av generalplaneområdet.

Havsvattnets kvalitet

Stränderna i generalplaneområdet är i huvudsak vassbevuxna vikar och sund. Vattnet strömmar och omsätts bara lite dessa områden. Därför är vattenkvaliteten i vikarna och sunden beroende av kvantiteten och kvaliteten hos det vatten som strömmar från bäckarna på fastlandet samt på de interna mängderna växtnäringsämnen i dessa områden. Enligt klassificeringen av den ekologiska statusen på ytvattnet utanför Helsingfors hörde havsvattnet i generalplaneområdet till klassen "tillfredsställande status" under den första planeringsperioden (2000–2007). Under den andra planeringsperioden (2006–2012) placerades hela havsområdet utanför Helsingfors i klassen "dålig status". Statusen har försämrats allteftersom nytt uppföljningsmaterial har blivit tillgängligt.

Havsvattenöversvämningar

I Helsingfors är havsvattenståndet i allmänhet lägst på våren i april–maj och högst i november–december. Vattennivån varierar minst under sommarmånaderna och mest i oktober–november. Variationerna i vattennivån påverkas bl.a. av förändringar i lufttrycket, långvariga vindar från samma riktning samt egensvängningar i vattenkroppen i Finska viken.

År 2005 steg vattenytan till den högsta nivån som någonsin uppmätts i Helsingfors: N2000 +1,70 (NN +1,40, MWteor +1,51). Bild 7 visar den högsta nivån som havsytan har stigit till i Helsingforsområdet med ljusrött, och den havsöversvämning som antas uppträda en gång på 200 år med rött.

2.3.4 Klimat

Klimatet i Nyland är rätt så milt med riklig nederbörd. Finska viken gör kustregionerna svalare på våren och försommaren, medan den på hösten och under den tidiga vintern gör dem varmare. Kustzonen, som är ca 5–15 km bred från kusten mot inlandet, är mer utsatt för blåst och stormar. Temperaturförhållandena är mildare på vintern och svalare på sommaren jämfört med övriga delar av Nyland. De lokala mikroklimaten kan uppvisa flera graders variationer. Inre skärgården och terrängformerna i de omgivande områdena skyddar till exempel Björnsö och Marbacken, medan det återigen i de norra delarna av generalplaneområdet uppkommer kalluftssjöar mellan kullarna.

2.3.5 Ekologiskt nätverk

I det ekologiska systemet i Östersundom bestäms den regionala skalan av områdets läge i storlandskapet Södra Finland. De norra delarna ansluter sig till skogszonen i Nyland, de mellersta delarna sammanflätas med kedjan av gamla odlingslandskap längs kusten. Den södra delen domineras av havet, skärgården och de för kusten typiska landskaps- och naturtyperna.

För närvarande är största delen av Östersundoms planområde ett landskap som domineras av olika slags naturområden. De vidsträckta skogarna i norr och i söder har definierats som en del av ett riks- och landskapstäckande ekologiskt nätverk. Sibbo storskog är ett viktigt ekologiskt kärnområde som förmodligen fungerar som skogsarters källpopulation. Sibbo storskog och de anknytande skogsområdena i planområdets norra del har en betydande roll i det regionala nätverket av grönområden, det s.k. Gröna bältet.

Det ekologiska nätverket i Östersundoms generalplaneområde består av biologiska kärnområden, såsom Natura 2000-områden och andra skyddsområden samt vidsträckta, sammanhängande skogar. Utöver dessa

består det ekologiska nätverket av grönförbindelser som kopplar samman kärnområdena. De viktigaste ekologiska förbindelserna från Sibbo storskog till kusten är förbindelsen via skogsområdena i Gumböle och Västerkulla till Sundberg och Svarta backen, och längre österut förbindelserna via dalarna längs Östersundombäcken och Fallbäcken till havsvikarna. Dessa är också en del av det ekologiska nätverket på landskapsnivå. Dessutom fungerar ett flertal bäckbrinkar som grönförbindelser i sydlig-nordlig riktning.

Den största ekologiska barriären i planområdet utgörs av vägnätet och särskilt Borgåleden som går i östlig-västlig riktning. På bägge sidorna om motorvägen finns det viltstängsel som hindrar djuren att färdas. Trots stängslen har hjortdjur ett naturligt behov av att förflytta sig i vidsträckta områden och hjortdjur påträffas varje år även på södra sidan av Borgåleden.

2.3.6 Flora

Planeringsområdet hör till vegetationszonen tempererad blandskog vars vegetation är omväxlande. Ett stort antal barrträd är typiskt för denna zon, likaså lundkoncentrationer med ädla lövträd. Det finns rikligt med lundar och på gynnsamma växtplatser påträffas också ädla träd. Åldern på skogarna varierar rätt så mycket. I buskskiktet växer tämligen rikligt med lundarter, emedan vegetationen i fältskiktet i huvudsak består av ris och gräs. I planområdet finns det även myrar, varav största delen har bevarats i ett rätt så naturligt tillstånd. (Kasvillisuusselvitys, Maa-aines-YVA:n selvitykset, Sito 2016.) Bäckdalarna förbinder Sibbo storskog med de södra delarna av planeringsområdet och havsvikarna, vilka präglas av strandängar samt löv- och blandskogar. Havsvikarna är mycket frodiga och på stränderna växer vida vassruggar. Här och där ses skogsdungar där det växer klibbal.

På bägge sidorna av Nya Borgåvägen finns det odlingsområden som ställvis fortsätter ända till havsstranden. Bosättning, odling och betesgång har haft kulturellt inflytande på vegetationen i södra delen. I området finns det också naturliga talldungar på torr bergsmark. På bergssluttningarna växer frisk eller lundartad blandskog.

Granö är i hög utsträckning ett obebyggt område, vilket märks i dess natur. Det finns exceptionellt mycket havsstrand som är fri från byggande, och därför finns det också rikligt med biotoper och värdefulla naturobjekt nära stranden. Skogarna på ön är i huvudsak torr moskog. På backkrönen utgörs beståndet av mariga träd som växer i ett tillstånd som påminner om ett naturtillstånd.

2.3.7 Fauna

Faunan i området är typisk för kustregionen. Däggdjur och kräldjur har inte inventerats med samma noggrannhet som till exempel fågelbeståndet.

Älgar betar sommartid på de fuktiga ängarna på havsstranden i Östersundom. Förutom älg påträffas vitsvanshjort och rådjur i området. Mårdhund och räv är de vanligaste rovdjuren. I Östersundom har man fångat mårdhund och mink för att förbättra vattenfåglarnas ungproduktion. Fångandet har ingått i forskningen kring fågelvattnen i huvudstadsregionen och genomförts som ett samarbete mellan Nylands viltvårdsdistrikt, Helsingfors universitet och Finlands miljöcentral. (Yrjölä 2005)

Fågelbeståndet är rikligt och mångsidigt i området. Särskilt havsvikarna i södra delen av planområdet är viktiga livsmiljöer för många fågelarter som blivit sällsyntare.

2.3.8 Natura 2000-områden, naturskyddsområden och skyddsreserveringar

Natura 2000-området Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom (FI0100065) är beläget i generalplaneområdet. Natura 2000-objektet omfattar sammanlagt 355 hektar mark- och vattenområden. Området består av den helhet som bildas av Svarta backen, Borgarviken, Labbacka och Kasaberget samt av Bruksviken, Torpviken och Kapellviken. Natura-området vid Borgarviken faller inte i sin helhet inom planområdet. Delområdena har något avvikande artbestånd.

Skyddsgrunderna härrör dels från habitatdirektivet, dels från fågeldirektivet. Av naturtyperna i habitatdirektivet är de boreala lundarna och de mesotrofa silikatrika klipporna samt de små förekomsterna av kalkgynnad bergsvegetation de mest representativa. När det gäller arterna accentueras fågeldirektivets arter som antingen häckar eller rastar i stora skador under flyttningstider. I området har man dessutom påträffat mossarter som nämns i habitatdirektivet samt många sådana växt- och djurarter som är sällsynta i huvudstadsregionen, vissa som till och med är hotade i hela landet. Hotade naturtyper förekommer i området, men Helsingfors stads utredning om dessa är inte klar ännu. Uppgifterna från utredningen kommer att beaktas vid den fortsatta planeringen. Närmare beskrivningar av Natura-

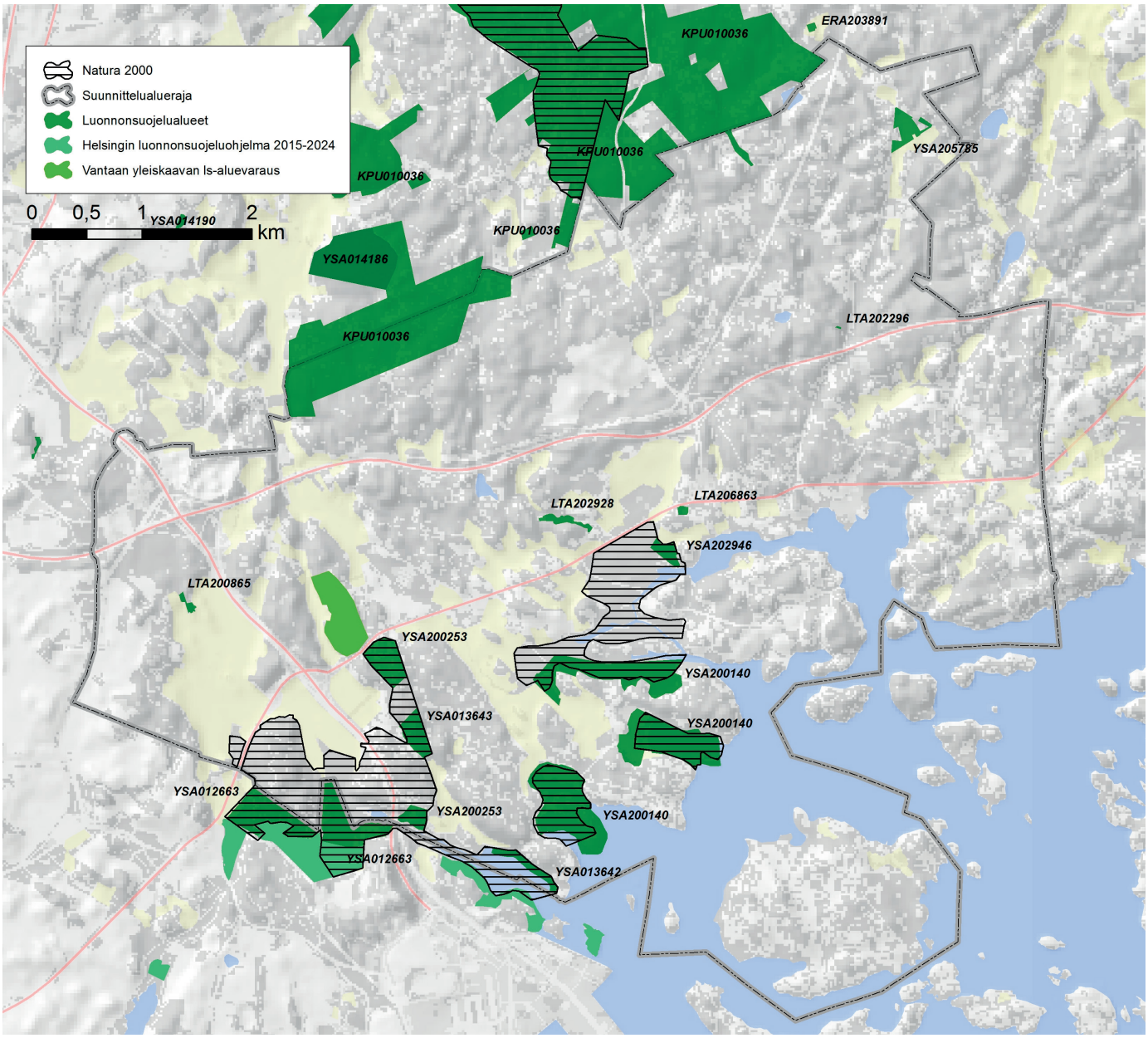


Bild 8. Naturskydds- och Natura-områden inom planområdet (Sito Oy & Enviro 2017).

områdena finns i följande rapporter:

- Östersundomin yleiskaavan vaikutukset Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueeseen (Sito Ab och Ympäristösuunnittelu Enviro Oy 2014)
- Arvio Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro -vaihtoehdon vaikutuksista Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -Natura-alueeseen (FI0100065) sekä Sipoonkorven Natura-alueeseen (FI0100066) (Sito Ab och Ympäristösuunnittelu Enviro Oy 2017).

Områdesgränsen enligt Natura-beslutet grundar sig på gränserna i de riksomfattande naturskyddsprogrammen och i tidigare inrättade naturskyddsområden samt på kommunernas tidigare utredningar om värdefulla objekt. Största delen av Natura 2000-området har fridlysts med stöd av naturvårdslagen. Den del av Svarta backen som inte är fridlyst samt sydvästra delen av Labbbacka ingår i det riksomfattande lundskyddsprogrammet. Borgarviken, Bruksviken, Torpviken och Kapellviken ingår med sina strandängar i skyddsprogrammet för skydd av fågelrika insjöar och havsvikar, som fastställdes 1982, och i dessa områden verkställs Natura-området med stöd av vattenlagen och/eller naturvårdslagen.

I vassbevuxna havsvikar, som fågelvattnen i Östersundom är ett bra exempel på, räcker det inte enbart med fridlysning för att naturvärdena ska bevaras. Fågelvattnen behöver aktiva vårdåtgärder för att vattnen inte ska växa igen och ängarna inte förbuskas

eller bli till vassruggar.

Arboretum Saario i ändan av Bäckängsvägen grundades i början av 1990-talet och har senare fridlysts med stöd av naturvårdslagen.

Det finns fyra naturtypsobjekt som är förenliga med 29 § i naturvårdslagen: ädelträdsskogen i Västerkulla, ädelträdsskogen i Östersundom, ädelträdsskogen i Korsnäs och ädelträdsdungen vid Hältingberget. Ädelträdsskogarna har uppkommit på naturlig väg och består till stor del av ädla lövträd. Enligt en preliminär bedömning finns det i de södra delarna av Majviksområdet sådana skogsdungar med ädelträd som avses i naturvårdslagen (Tammelin 2011). Dessutom finns det en reservering för ett naturskyddsområde i Västerskog, Västersundom.

2.3.9 Sibbo storskog

Med Sibbo storskog avses det ca 7 200 hektar stora området av skog och odlingsmark som breder ut sig över Helsingfors stads, Vanda stads och Sibbo kommuns områden. Sibbo storskogs nationalpark inrättades år 2011 och omfattar 2 300 ha. Den sydligaste kanten av nationalparken sträcker sig till planområdet. Natura 2000-områdena i Sibbo storskog faller utanför planområdet. En skötsel- och användningsplan har utarbetats för nationalparken.

Sibbo storskog är ett småskaligt skogsområde med mycket omväxlande topografi och fläckvis med små träsk. Jämfört med förhållandena i övriga Södra Finland förekommer det många sällsynta och utrotningshotade arter i detta område. Sibbo storskog är ett vidsträckt, sammanhängande skogsområde som erbjuder mycket goda förutsättningar för naturliga processer för att förnya och utveckla skogen.

Sibbo storskog har en rik fauna och här lever nästan alla sydfinländska däggdjursarter. På senare år har man bland stora rovdjur påträffat varg, björn och lo. Sibbo storskog är ett värdefullt och mångsidigt område även vad beträffar fågelbeståndet. Här trivs arter som vill leva i stora och lugna skogsområden, såsom tjäder (Forststyrelsen 2010).

Alla kräldjurs- och groddjurtsarter i Finland klassificeras som nära hotade. I Sibbo storskog kan man påträffa alla kräldjur som lever i Fastlandsfinland: den hotade snoken och de nära hotade arterna kopparödla, huggorm och skogsödla. Det finns rikligt med ormar i området. Bland groddjuren har groda, åkergroda, padda och vattenödla påträffats i Sibbo storskog. Därutöver är Sibbo storskog en livsmiljö för ett flertal hotade eller sällsynta fjärilar. (Honkanen 2006.)

2.4 Den byggda miljön

Den traditionella bebyggelsen har förlagts till kusten och till kanterna av dalsänkorna. Den byggda kulturmiljön avspeglar jordbrukstraditionen och förbindelserna till skärgården. Vattendragen har varit naturliga färdvägar och närheten till stranden ett viktigt kriterium för etableringen av bosättningen. På låglandet vid stränderna har man brukat åkrar. Kulturlandskapet i Sottungsbydalen är ett viktigt landskap som fortsätter norrut från planeringsområdet.

Gårdarna Östersundom, Husö och Westerkulla med sina odlingsmarker, Östersundoms kyrka, Villa Björkudden samt de gamla stomhemmanen präglar förutom landskapsbilden också områdets historia. Kulturlandskapet i själva Östersundom kom-pletteras av ångbåtskajen och badhuset i Korsnäs samt fiskartorpet Björntorp på andra sidan sundet på Björnsö.

Villabebyggelsen har också sökt sig till stränderna, vilket avspeglas bra i byggda miljön längs hela kustzonen. Villor i jugendstil är typiska för området och den mer än 100-åriga villakulturen. Släkten Fazers villa på udden av Kantarnäs är den mest betydande byggnaden byggnadshistoriskt sett och även med hänsyn till landskapsbilden.

De nyare objekten företräder sin tids byggnadskultur, som t.ex. Kärr, ett litet frontmannahusområde från återuppbyggnadstiden längs Nya Borgåvägen. Höghusområdet Västerkulla i Vanda representerar typiskt förortsbyggande från 1970-talet. I södra delen finns det höghus från 1980- och 1990-talen och i norr radhus från 1990-talet.

Merparten av byggnadsbeståndet är mycket ung. Största delen av bebyggelsen i Östersundom som inkorporerades med Helsingfors finns på Björnsö och i Landbo; områden som planlagdes och byggdes på 1990-talet. Båda områdena företräder individuellt småhusbyggande.

Tämligen gles egnahemsbebyggelse finns på flera ställen i planeringsområdet. Bland dessa områden kan nämnas bostadsområdet vid Vikkullavägen på västra sluttningen av Kasaberget, Västersundom by längs Västersundomvägen, Gumböle längs gamla Sottungsbyvägen, Kapellbacken, omgivningen kring Östersundom gård, bägge sidorna av Nya Borgåvägen i Korsnäs, bosättningen längs Bäckängsvägen, Immersbyvägen i Majvik samt Majvik.

Inget av dessa områden har ett stort antal invånare. Trots bosättningens ställvis långa historia handlar det inte om några täta bykonstruktioner, även om det förekommit tilläggsbyggande. Befolkningen har minskat bara på Granö, som hör till Sibbo. På norra stranden av Granö fanns det en aktiv bygemenskap ända fram till 1960-talet.

De centrala handels- och arbetsplatsbyggnaderna i området som införlivades med Helsingfors finns i stadsdelen Östersundom, längs Nya Borgåvägen. Byggnaderna utgör ett eget litet kvartersområde i en enhetligt planerad byggnadsgrupp.

Den viktigaste offentliga servicen – skolorna, ungdomsutrymmet och daghemmet i Zachrisbacken – finns längs Knutersvägen, som viker av från Nya Borgåvägen.

Det största byggprojektet i planområdet, "Sibbostrand", ligger i delområdet Majvik på gränsen mellan Helsingfors och Sibbo. Läget grundar sig på attraktivt boende nära havet. Byggnaderna har flera våningar och så många bostäder som möjligt har havsutsikt.

Det gamla vägnätet är starkt förankrat i landskapsstrukturen. Det bästa läget för en väg har varit på de lägre sluttningarna, där vägen hållits torr. Av de gamla vägar som fortfarande används i generalplaneområdet kan nämnas Vikkullavägen, Sottungsbyvägen och Kapellvägen – dessa har byggts senast i början av 1800-talet. Husövägens och Kantarnäsvägens vägsträckningar är också åtminstone mer än 100 år gamla.

När nya vägar byggs baserar sig vägsträckningarna inte längre på lokala terrängförhållanden. Bergskärningar för nya vägar är en synlig del av landskapet längs Borgåleden och Ring III. Borgåleden klyver landskapsstrukturen och delar planeringsområdet i två delar såväl visuellt som funktionellt. Helsingforsregionens längsta landsvägstunnel under Labbacka är belägen inom generalplaneområdet.

2.4.1 Objekt som skyddas av lagen om fornminnen

Gravrösena från bronsåldern längs Nya Borgåvägen och vid Kasaberget är fornlämningar som skyddas med stöd av lagen om fornminnen. I Kärrby, Malms, Krogars och Skeppars samt i Västerkulla och Västersundom (Heikbacka, Labbas, Gubbacka, Måsbrot hem åkern) finns det medeltida bytomter. Lämningar av medeltida vägar finns också på Vandasidan. På Svarta backen och i Kvarnbacka rekreationsområde i Västerkulla finns det befästningsanläggningar och kanonvägar från första världskriget. I Borgarviken finns ett kalkbrott som levererade kalk för byggandet av Sveaborg under den senare hälften av 1700-talet. I Granöfjärden utanför Ribbingö finns det tre vrak, varav två klassificeras som fornlämningar. Dessutom finns det ett vrak öster om Husö (Mågsholmen). Längst inne i Storörsbottnet, nära stranden, finns det en potentiell vrakdel (Vesiliikenneselvitys, 2014), men man har inte närmare fastställt typen av vrak eller vrakets ålder. (Museiverkets registerportal 2014.) De områden eller vägar och andra objekt som skyddats med stöd av lagen om fornminnen har markerats på kartan över kulturmiljöer som finns som bilaga till beskrivningen. Fornminnen, såsom historiska bytomter, övergivna bytomter och gravrösen bör beaktas vid den fortsatta planeringen.

2.4.2 Betydande objekt av riksintresse och landskapsintresse

I generalplaneområdet finns det tre byggda kulturmiljöer av riksintresse: fästningarna från första världskriget i Helsingfors med omnejd (i Västerkulla i Vanda och vid Svarta backen i Helsingfors, delvis inom planområdet), samt helheten som består av Östersundom gård, Östersundom kyrka och Villa Björkudden. Östersundom gård är en av de vid Finska vikens kust belägna, på 1600-talet bildade herrgårdar, vars driftscentrum består av ett mångsidigt, tidsmässigt skiktat och välbevarat byggnadsbestånd. Till herrgårdsmiljön i Östersundom hör en liten kyrka från 1700-talet och Villa Björkudden, författaren Zacharias Topelius hem på ålderdomen.

Viktiga kulturmiljöer av landskapsintresse och områden som är viktiga med tanke på landskapet är kulturmiljöerna i Västerkulla och Östersundom samt villabosättningen längs ångbåtsrutterna i Helsingfors - Sibbo skärgård (inventeringen inför etapplandskapsplan 2). Objekt av landskapsintresse är Husö gård, Björntorp, Sandbacka och de gamla stamfastigheterna Mutars, Kusas och Rödje-Fants. Objekt som är skyddade och viktiga med tanke på kulturmiljön räknas upp och beskrivs på kartbilaga nr 8. Över Helsingforsområdena har en utredning över kulturmiljöerna utarbetats. I den ingår även beskrivningar av objekten (stadsplaneringskontoret 2008:3).

2.5 Befolkning

Planområdet har ca 6 400 invånare, av vilka ca 3 920 bor i Vanda, ca 2 060 i Helsingfors och ca 450 i Sibbo (SeutuCD 2016 och Sib-

bo kommun).

2.5.1 Helsingfors

I början av 2016 fördelade sig befolkningen i Östersundoms stordistrikt på stadsdelarna enligt följande: Östersundom 520, Sundberg 10, Husö 67, Björnsö 431, Landbo 782 och Bäckängen 188. I stordistriktet är invånartätheten 79 invånare/km², när den i hela Helsingfors är 2 902 invånare/km². Tidigare var invånartätheten i Helsingfors 3 100 invånare/km2, men den har minskat i och med den partiella kommunsammanslagningen.

Befolkningens åldersstruktur och andelen personer med svenska som modersmål är anmärkningsvärda när det gäller de delar av planområdet som hör till Helsingfors. En relativt stor del av den ringa befolkningen i Östersundom är i grundskoleåldern. Jämfört med hela Helsingfors befolkning finns det tredje näst mest barn och unga i grundskoleåldern i Östersundomområdena Landbo (26 %), Bäckängen (22 %) och Björnsö (21 %). I de delar av Östersundom som hör till Helsingfors är andelen personer med svenska som modersmål 20,3 %. I Helsingforsregionen utgör den svenskspråkiga befolkningen ca 6 %, i Nyland ca 8 %, i Vanda ca 3 % och i Sibbo 34 %. Östersundoms historia som en del av Sibbo kommun är förklaringen till den större relativa andelen personer med svenska som modersmål jämfört med övriga Helsingfors.

I en områdesvis granskning av Helsingfors framträder Östersundom som ett familjebetonat område där det bor förhållandevis fler barnfamiljer än i de övriga områdena. I början av 2016 var medelstorleken på hushållen 3,10 personer, då siffran för hela Helsingfors var 1,9 personer. Andelen enpersonshushåll var ca 14 % i Östersundom och nästan 50 % om man ser till hela Helsingfors.

I Helsingfors stads befolkningsprognos för åren 2016–2050 kommer befolkningen enligt basalternativet att öka till 683 200 invånare 2025 och vidare till 756 500 invånare 2050. I alternativet med snabb tillväxt uppskattas befolkningen i Helsingfors öka till 695 000 invånare 2025 och vidare till 866 000 invånare 2050. Från början av 2016 ökar befolkningen i Helsingfors fram till 2050 med ca 128 000 invånare enligt basalternativet och med ca 240 000 enligt alternativet med snabb tillväxt. Enligt prognosen kommer drygt två tredjedelar av befolkningstillväxten att härröra från inflyttningsöverskottet och återstoden från den naturliga befolkningstillväxten under hela prognosperioden. Byggandet av Östersundom har en viktig roll när det gäller att skapa möjligheter för befolkningstillväxten i Helsingfors.

2.5.2 Vanda

När det gäller den del av planeringsområdet som hör till Vanda har Västerkulla ca 3 880 invånare och Västersundom ca 30 invånare. I den del av Fagersta som faller inom planeringsområdet bor några personer, i Gjutan bor ingen inom planeringsområdet. Antalet invånare i Västerkulla var som mest 6 354 år 1999, och har sedan 2006 varit ca 5 700. Av befolkningen i stadsdelen Västerkulla har ca 37 % ett främmande språk som modersmål.

På 2010-talet har befolkningen i Vanda ökat med ca 1,1 %–1,8 % per år, och ökningen beror till största delen på inflyttning. Flyttningsrörelsen är också orsaken till den märkbara årliga variationen i den totala befolkningstillväxten. I Vanda har inflyttningsöverskottet till största delen berott på inflyttning från utlandet, men 2015 var det inhemska inflyttningsöverskottet större än det utländska. Den inhemska nettoflyttningen till/från Vanda har varierat mellan 1 417 inflyttade (överskott) och drygt 500 utflyttade (underskott) 2013. Medelvärdet ligger nära noll.

2.5.3 Sibbo

Majvik hade 451 invånare 2016. Området kring Sibbostrand är den största bosättningskoncentrationen. Dessutom finns det bosättning på småhusområden utan detaljplan, såsom Björkhaga och Råkila. Både i Majvik och på Granö finns det en viss omfattning av fritidsbosättning. Granö hade aktiv bosättning från 1800-talet ända fram till 1960-talet, men har därefter mest använts för rekreation.

I tillväxtstrategin som Sibbo kommun godkände i anslutning till Generalplan för Sibbo 2025 var målet för befolkningstillväxten 5 % per år. Målen i den reviderade kommunstrategin är något måttfullare. Befolkningstillväxtprognosen i kommunens kalkyl över efterfrågan på service är i linje med målen i strategin. Enligt kommunens egen befolkningsprognos kommer invånarantalet att öka till ca 35 000 invånare fram till år 2029 och till ca 66 000 invånare fram till år 2049. Folkmängden i Sibbo kommun ökade med 2,6 % 2016.

Befolkningsprognosen för hela kommunen bygger på trendprognoser för olika delområden och på bostadsproduktionen i dessa. För de närmaste åren (1–5 år) grundar sig prognosen främst på bostadsproduktionsreserven i lagakraftvunna detaljplaner samt på tomtaffärer och -reservationer som gjorts utifrån planerna. Uppskattningen på lång sikt (5–20 år) grundar sig på planläggningsprogrammets mål beträffande tidtabellen för och innehållet i detaljplaner som omfattar bostadsproduktion samt på dimensioneringen och genomförandet av strategiska delgeneralplaner. I kommunens kalkyl över efterfrågan på service (befolkningsprognosen) har folkmängden i Majvik uppskattats till 1 000 invånare år 2035. När det gäller Granö har nytt åretruntboende varken planerats eller förutspåtts.

2.6 Service

Idag har varierar närservicen stort mellan de olika delarna av planområdet. Västerkulla i Vanda har en vältäckande närservice, medan utbudet är litet i de övriga delområdena.

2.6.1 Kommersiell service

När det gäller detaljhandel hör Östersundom i dag till det område som tjänas av Itis i Östra centrum, Columbus i Nordsjö och Porttipuisto i Vanda. Från Östersundom kan man nå dessa med personbil på 10 minuter längs de nuvarande vägarna och med dagens trafikmängder. I Västerkulla i Vanda finns det närservice och tre dagligvarubutiker, varav två ligger på planeringsområdet. Den lokala kommersiella servicen i Östersundom är koncentrerad till Nya Borgåvägen. I Östersundom centrum finns det en dagligvarubutik och en viss omfattning av lokal affärsverksamhet. På Björnsö drivs en liten handel för båtfarare sommartid. Majvik har en gårdsbutik och Storören en småbåtshamn.

De närmaste handelskoncentrationerna utanför Östersundom är följande (ungefärliga avstånd från centrum av Östersundom):

- Västerskog 5 km (liten dagligvaruhandel)
- Mellungsbacka 5 km (stor dagligvaruaffär och pubar)
- Östra centrum 7 km (all service)
- Nordsjö 7 km (stor dagligvaruaffär, köpcentrum och pubar)
- Håkansböle centrum med den planerade utvidgningen 7 km
- Porttipuisto i Vanda 7 km (specialvaruaffärer)
- Söderkulla centrum 9 km (två dagligvarubutiker och annan service)
- Backas-Rosendal 13 km (all service)
- Kungsporten i Borgå 28 km
- Gumbostrand 7 km (kiosk, konstgalleri, restaurang, design-butik och annan af-

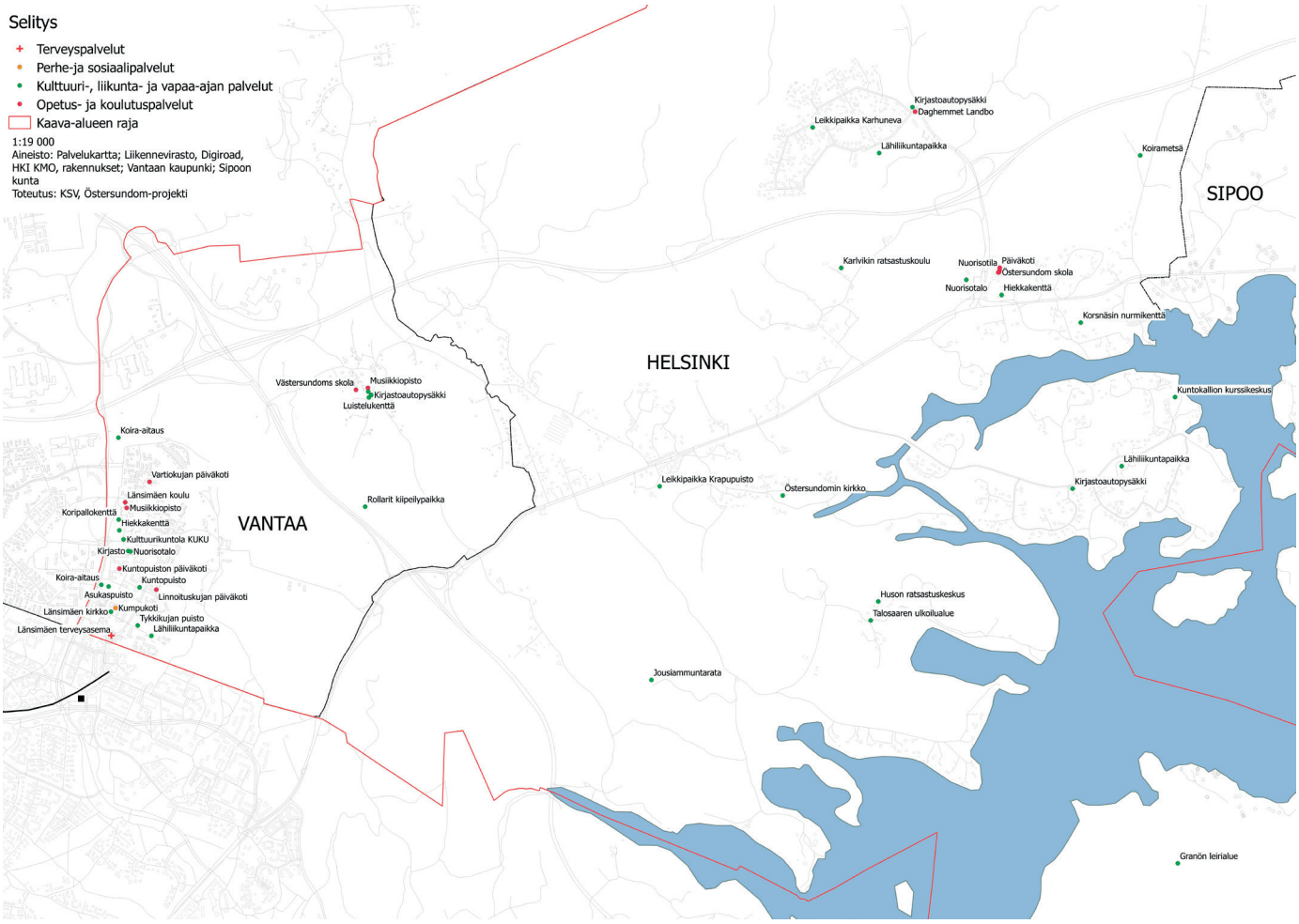


Bild 9. Servicen i området (förminskning).

färsverksamhet).

2.6.2 Offentlig service

Centralt i området, vid korsningen mellan Nya Borgåvägen och Knutersvägen, finns Zachrisbackens skolcentrum, som varit en mötesplats för eleverna från Östersundom-Västerskog och en evenemangsplats för offentliga tillställningar. Östersundoms kyrka är också centralt belägen. Bland den svenska servicen kan nämnas Västersundoms skola (åk 1–6) i Västersundom och Ös-tersundoms skola (åk 1–6) på Zachrisbacken. Det brister i den svenska servicen för den äldre befolkningen i hela området. Pallastunturintien alakoulu, som fanns i Västerkulla i Vanda, slogs samman med Länsimäen koulu och skolbyggnaden för den först nämnda har rivits.

Följande offentliga tjänster tillhandahålls för den nuvarande strukturen:

Helsingfors:
Sakarinmäen koulu
Östersundom skola
Ungdomsutrymmet på Zachrisbacken
Zachrisbackens daghem
Landbo daghem
Lekplatsen Karhunneva
Lekplatsen Krapupuisto
Östersundoms kyrka
Närmotionsplatsen Landboplanen
Hundskog

Vanda:
Västersundoms skola
Länsimäen koulu
Hälsocentral
Tre daghem i Västerkulla
Bibliotek och ungdomsgård i Västerkulla
Västerkulla kyrka
Enhet som erbjuder stödboende (Kumpukoti)
Flera närmotions- och lekplatser i Västerkulla

Sibbo:
Den närmaste offentliga servicen finns i Söderkulla, som bl.a. har ett skolcentrum, daghem, en idrottsplan och ett bibliotek (samt privata servicehus, simhall och idrottshall).

2.7 Näringar

I de delar av planområdet som hör till Vanda och Helsingfors fanns det 2015 sammanlagt 348 privata verksamhetsställen som hade sammanlagt 940 anställda. Det fanns 18 offentliga verksamhetsställen med 244 arbetstillfällen (Seutu Cd 2016). På Sibbosidan fanns det 80 privata arbetstillfällen i Majvik 2014 (systemet för uppföljning av samhällsstrukturen, YKR). Enligt nämnda system fanns det 1 178 arbetstillfällen i planområdet 2014. De flesta arbetsplatserna fanns inom industrin. Nästan en fjärdedel av arbetstillfällena fanns på Valio Ab:s fabrik i Fagersta, Vanda. Av arbetstillfällena företrädde nästan 14 % social- och hälsovården,

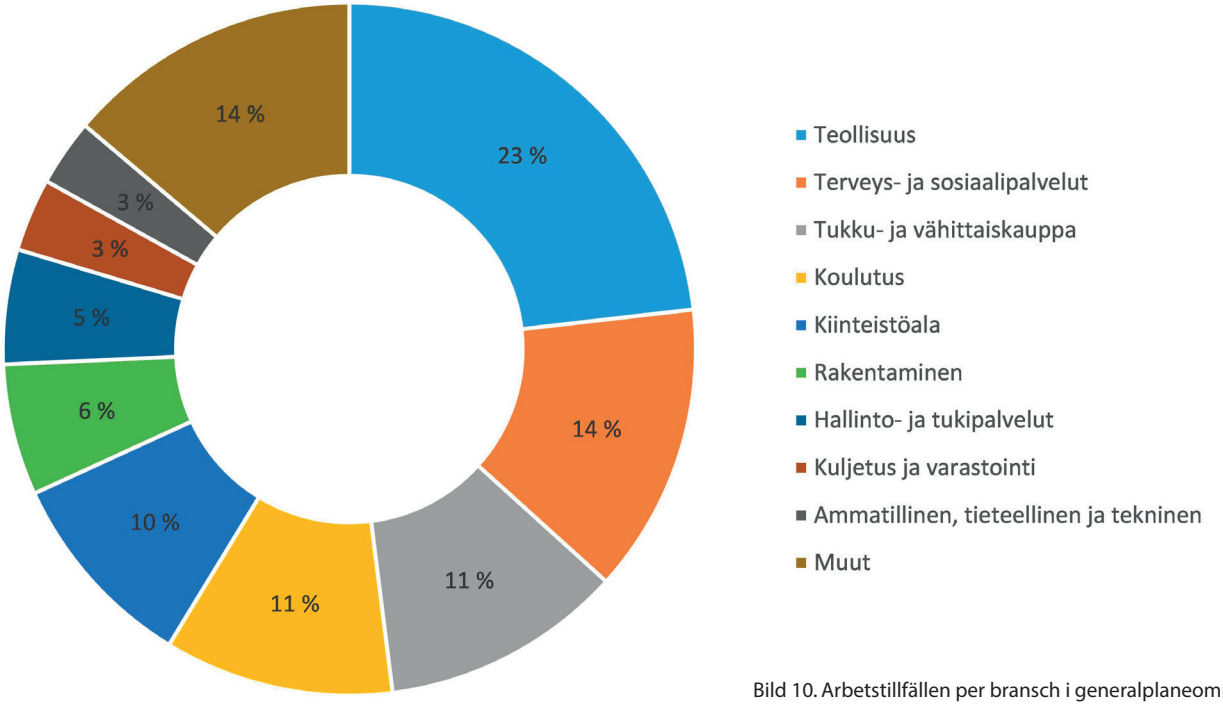


Bild 10. Arbetstillfällen per bransch i generalplaneområdet (Material från systemet för uppföljning av samhällsstrukturen, YKR 2014).

11,6 % kommersiell service och 11 % utbildningstjänster. En stor del av arbetstillfällena i området finns också inom fastighets- och byggbranschen (Finlands miljöcentral, YKR 2014).

Ur näringslivets synvinkel lever området inte längre på jordbruket även om jordbruk alltjämt idkas i planområdet, bl.a. hästgårdar. Mätt enligt antalet arbetstillfällen idkas primärproduktion bara i ringa omfattning. Egentligt åkerbruk idkas på den biodynamiska gården Majvik och på Westerkulla gård. I Östersundomområdet finns det flera hästgårdar av olika storlek. Ridcentret på Husö, som har flera tiotals hästar, är den största.

2.8 Trafik

2.8.1 Färdsätt

Största delen av trafiken i området är genomfartstrafik. De behov av att färdas som uppkommer i den nuvarande markanvändningen tillgodoses i första hand med personbil. Uppskattningsvis 80 % av resorna till Landbo och Björnsö görs med personbil. I de övriga byggda områdena av planområdet står personbilar för ungefär en lika stor andel, bortsett från höghusområdet i Västerkulla. Det här är en logisk följd när lågeffektivt byggande förläggs till ett vidsträckt område med långa interna avstånd. Servicen ligger också långt borta. Befolkningsunderlaget och den splittrade strukturen gör det inte möjligt att tillhandahålla kollektivtrafik med hög servicenivå.

2.8.2 Det nuvarande trafiknätet

De viktigaste vägförbindelserna i östlig-västlig riktning är Borgåleden (rv7) och Nya Borgåvägen (lv170), vilka fungerar som förbindelser i riktning mot Helsingfors centrum och Borgå. Ring III förmedlar trafik i nordlig-sydlig riktning. Borgåleden och Ring III är viktiga huvudvägar på riksnivå och en del av den internationella E18-förbindelsen. E18 är en 1 890 kilometer lång europaväg som börjar i Craigavon i Nordirland och slutar i S:t Petersburg i Ryssland. Borgåleden och Ring III är dessutom de viktigaste förbindelserna från vägnätet till Nordsjö hamn.

I Östersundom på Helsingforssidan finns det ca 17 km av statens landsvägar. Borgåleden, Ring III och Nya Borgåvägen är de viktigaste vägarna. Utöver vägarna består trafik-

nätet i huvudsak av gatunäten i Västerkulla i Vanda och i Björnsö och Landbo i Helsingfors. Dessutom håller Sibbostrand i Sibbo på att byggas upp till en urban miljö med gator. Det finns rikligt med enskilda vägar som hör till väglag och som har ingått i det kommunala registret. Dessutom finns det ett betydande antal andra enskilda vägar.

De nuvarande volymerna för personbilstrafiken visas på bild 21. År 2016 var trafikvolymen på Borgåleden ca 29 600 väster om Knutersvägen och ca 30 200 fordon per dygn öster om Knutersvägen. På Ring III var fordonstrafiken ca 17 600 fordon per dygn norr om Nya Borgåvägen och ca 10 700 fordon per dygn söder om Nya Borgåvägen. På Nya Borgåvägen var trafikvolymen 7 100 fordon per dygn väster om Knutersvägen och 6 000 fordon per dygn öster om Knutersvägen. Maximikapaciteten på motsvarande trafikleder är ca 80 000 fordon per dygn för motorvägar (2+2 filer) och ca 20 000 fordon per dygn för landsvägar (1+1 fil). Kapaciteten utnyttjas mest under rusningstimmarna på morgonen och eftermiddagen till vardags. När det gäller det nuvarande trafiknätet kan dessutom nämnas förbindelsevägarna med ringa trafik – Sottungsbyvägen (800 fordon/dygn), Knutersvägen (1 300 fordon/dygn) och Immersbyvägen (300 fordon/dygn). Dessa har således

Trafikvolymerna förutspås öka betydligt också i det fall att den planerade markanvändningen inte skulle förverkligas i Östersundom eller Södra Sibbo.

2.8.3 Kollektivtrafik

Utbudet av kollektivtrafik i generalplaneområdet grundar sig på busstrafik. Busslinjerna via Västerkulla i Vanda förmedlar passagerare till metrostationen i Mellungsbacka, Dickursby samt övriga delar av Vanda. För Helsingfors och Sibbos del tjänas planområdet även av de bussar som i rusningstider kör med ca 15–30 minuters mellanrum längs Nya Borgåvägen i riktning mot Söderkulla och Borgå. Passagerare matas från de mellersta delarna av Östersundom till de Borgåbussar som kör till Helsingfors centrum och till metrostationen i Östra centrum. I Östersundom tillgodoser busslinjerna även behoven av intern trafik, såsom skolskjutsar. En del av busstrafiken i Östersundom sköts med mindre fordon eftersom passagerarna är få och det saknas vändplatser som dimensionerats för stora bussar. Helsingforsregionens trafik HRT ansvarar för ordnandet av kollektivtrafiken i generalplane-området.

2.8.4 Fotgängare och cyklister

Staten har låtit bygga cykel- och gångbanor längs landsväg 170 (i huvudsak på vägens norra sida) och delvis längs Ring III. Likaså finns det cykel- och gångbanor längs Knutersvägen mellan Landbo och södra sidan av riksväg 7 samt vid Zachrisbackens skolcentrum. I Vanda finns det cykel- och gångbanor i gatunätet i Västerkulla, och i riktning mot Håkansböle finns det stomförbindelser. I samband med byggandet av bostadsområdena i Landbo och på Björnsö har man också byggt interna cykel- och gångvägar. Helsingfors stad byggde en kombinerad gång- och cykelbana längs Björnsövägen åren 2009–2010.

För övrigt rör man sig till fots och med cykel på vägarna och gatorna. Dessutom finns det leder som närmast är avsedda för friluftsliv, men som man också kan promenera och ställvis också cykla längs.

2.8.5 Vattentrafiken

De livligast trafikerade vattenlederna i Nyland löper längs kusten. Det finns fyra småbåtshamnar i planområdet. Småbåtshamnar och kajer finns också i sundet utanför Korsnäs. Via hamnarna och i synnerhet via Winbergs hamn på Björnsö hanteras viktiga förbindelser till skärgården. En stor del av båttrafiken utgörs av fritidsbåtar som rör sig på farlederna.

2.9 Samhällsteknisk försörjning

Vattenverket Sibbo Vatten ansvarar i huvudsak för distributionsnätet för hushållsvatten i området. Landbo, centrum av Östersundom, Björnsö och Korsnäs hör till Sibbo Vattens verksamhetsområde. Sibbo Vatten köper hushållsvattnet av Tusbyregionens vattenverk. Tusbyregionens vattenverk levererar hushållsvattnet och Sibbo Vatten ansvarar för vattenkvaliteten och -trycket i sitt eget nätverk. Till HRM:s verksamhetsområde hör områdena i Vanda och de områden i Helsingfors som hörde till Helsingfors eller Vanda före den partiella kommunsammanslagningen.

Den nuvarande stomvattenledningen löper längs Nya Borgåvägen. Stamvattenledningen har kopplats både till Helsingfors och till Sibbos nätverk. Hushållsvattnet till området matas via vattenledningsnätet i Sibbo. Överföringsavloppet finns nära stamvattenledningen. Via överföringsavloppet leds avloppsvatten från Sibbo och Östersundom till nätet i Helsingfors och vidare till reningsverket i Viksbacka. Områdets huvudpumps-

stationer för avloppsvatten har kopplats till de självfallande avsnitten av överföringsavloppet. Det befintliga vattenförsörjningsnätet har dimensionerats främst för det nuvarande invånarantalet. Med dagens system kan vatten distribueras till högst 900 nya invånare. Stamledningen för avloppsvatten tål en ökning på 3 200–3 800 nya invånare, beroende på dimensioneringssituationen.

I förslaget till etapplandskapsplan 2 för Nyland (Östersundom) har sträckningar för befintliga och planerade 400 kV och 110 kV kraftledningar anvisats, liksom ett stamrör för naturgas. I området finns stamnätsbolaget Fingrid Abp:s 400 kV och 110 kV stamnät samt lokala distributionsnätsinnehavares 110 kV regionala nät och distributionsnät. Det finns tre kraftcentraler i området, varav kraftcentralen i Landbo hanterar största delen av området. Helen Elnät Ab matar el till de nuvarande invånarna i Västerkullakilen från kraftstationen i Nordsjö. Vanda Energi Elnät Ab matar el till invånarna i Västerkulla och Västersundom från kraftstationen i Fagersta. Genom planområdet löper dessutom Gasum Oy:s högtrycksledning för överföring av naturgas.

Generalplaneområdet hör i huvudsak till Kervo Energi Ab:s dotterbolag Sydfinska Energi Ab:s distributionsområde. De nuvarande distributionsnätet består av ett mellanspänningsnät, parktransformatorer och ett lågspänningsnät. Distributionsnäten har i huvudsak byggts med luftledningar.

I Vandaområdet och i Sibbostrand finns det fjärrvärmenät. Värmen till Sibbostrand produceras av Kervo Energi Ab:s temporära värmecentral vid Immersbyvägen. De övriga delarna av planområdet har fastighetsspecifika uppvärmningslösningar. Uppvärmningsformerna är främst direkt elvärme, jordvärme, olja och ved.

Vanda Energi Ab:s avfallskraftverk i Långmossebergen driftsattes 2014. Avfallskraftverket producerar varje år ungefär hälf-ten av den fjärrvärme som behövs i hela Vanda. Dessutom producerar kraftverket ca 30 % av det årliga behovet av el i Vanda.

Av generalplaneområdet hör delarna i Helsingfors och Vanda till HRM:s avfallshanteringsområde. Avfallshanteringen i Sibbo kommun har ordnats via Rosk´n Roll Oy Ab:s avfallsservice.

2.10 Miljöstörningar

2.10.1 Markens föroreningsgrad

Bakgrundshalterna i jordmånen i Östersundom i Helsingfors, dvs. halterna av skadliga ämnen i icke-förorenad mark, undersöktes 2009. Bakgrundshalterna i det glest bebodda landsbygdsområdet avvek till vissa delar från halterna i övriga Helsingfors. Halten av PCB som sprids i miljön av mänsklig verksamhet överskred inte i något av ytjordsproven det lägsta referensvärdet som fastställts i statsrådets förordning (214/2007) och halterna av arsenik överskred detta tröskelvärde hälften mer sällan än i övriga Helsingfors. I ler- och siltjord var halterna av koppar, nickel, bly och zink något mindre jämfört med övriga Helsingfors. I sandjord observerades däremot något större metallhalter än i övriga Helsingfors, vilket beror på att sanden i det undersökta området innehåller mycket finstoff.

I generalplaneområdet känner man bara till ett fåtal verksamheter som eventuellt kan förorena marken. Dessa verksamheter är enskilda distributionsställen för bränsle, en handelsträdgård, en fordonsdepå samt ett hamn- och varvsområde. Föroreningar kan också ha uppkommit till exempel vid markfyllnadsarbeten eller vid små, inofficiella soptippar som drivits utan tillstånd. Sediment i havsbottnen kan ställvis innehålla förhöjda halter av skadliga ämnen.

2.10.2 Buller, vibration och stomljud

Borgåleden, Ring III, Nya Borgåvägen och Österleden är de största bullerkällorna i generalplaneområdet. Buller orsakas också av verksamheten i Nordsjö hamn samt av den godstrafik som går ovanför marken längs hamnbanan. Godstågstrafiken torde också orsaka vibrationer och stomljud. Godståg kör för närvarande mycket sällan men trafiken infaller mest nattetid, vilket medför störningar åtminstone i framtida Västersundom.

För närvarande finns bullerhinder endast i liten omfattning i området. Undantagen utgörs av bullerstaketen mot marktransporterna till Nordsjö hamn samt bullervallen i Landbo. Man har strävat efter att minska spridningen av bullret från Nordsjö hamn genom att bygga en mur längs norra kanten av hamnområdet. Trots muren överskrids riktvärdet för buller dagtid, 45 dB, i Borgarvikens naturskyddsområde och i de områden i närheten som används för fritidsboende. Bullernivåerna på dagen underskrider dock gränsvärdet 55 dB som är ett villkor i miljötillståndet för hamnen.

2.10.3 Övriga miljöstörningar och luftkvaliteten

Luftkvaliteten är övervägande bra i generalplaneområdet. Fordonstrafiken på Borgåleden och Ring III orsakar de mest skadliga utsläppen.

I närheten av generalplaneområdet finns det anläggningar som kan ha miljökonsekvenser som sprider sig utanför anläggningsområdet. Nordsjö hamn och Helen Ab:s A- och B-kraftverk i Nordsjö finns på ett avstånd av ca 1 km söderut från planområdet. Nordsjö hamn och kraftverken bedöms inte ge upphov till betydande miljöstörningar för funktionerna i planområdet.

I Vandaområdet finns industrianläggningar och Vanda Energi Ab:s avfallskraftverk i Långmossebergen. Enligt en preliminär bedömning har de anläggningar i Vanda som upplagrar kemikalier som förknippas med risk för storolyckor ringa konsekvenser i generalplaneområdet. Konsekvenserna av avfallskraftverket i Långmossebergen beskrivs närmare i konsekvensbedömnings-rapporten.

2.11 Markägoförhållanden

I Helsingfors äger Helsingfors stad 60 % av marken till följd av en aktiv markförvärvspolitik (läget 27.10.2016). I Sibbo och Vanda är marken i huvudsak privatägd. Sibbo kommun har ett av tal om projektsamarbete i Majviksområdet.

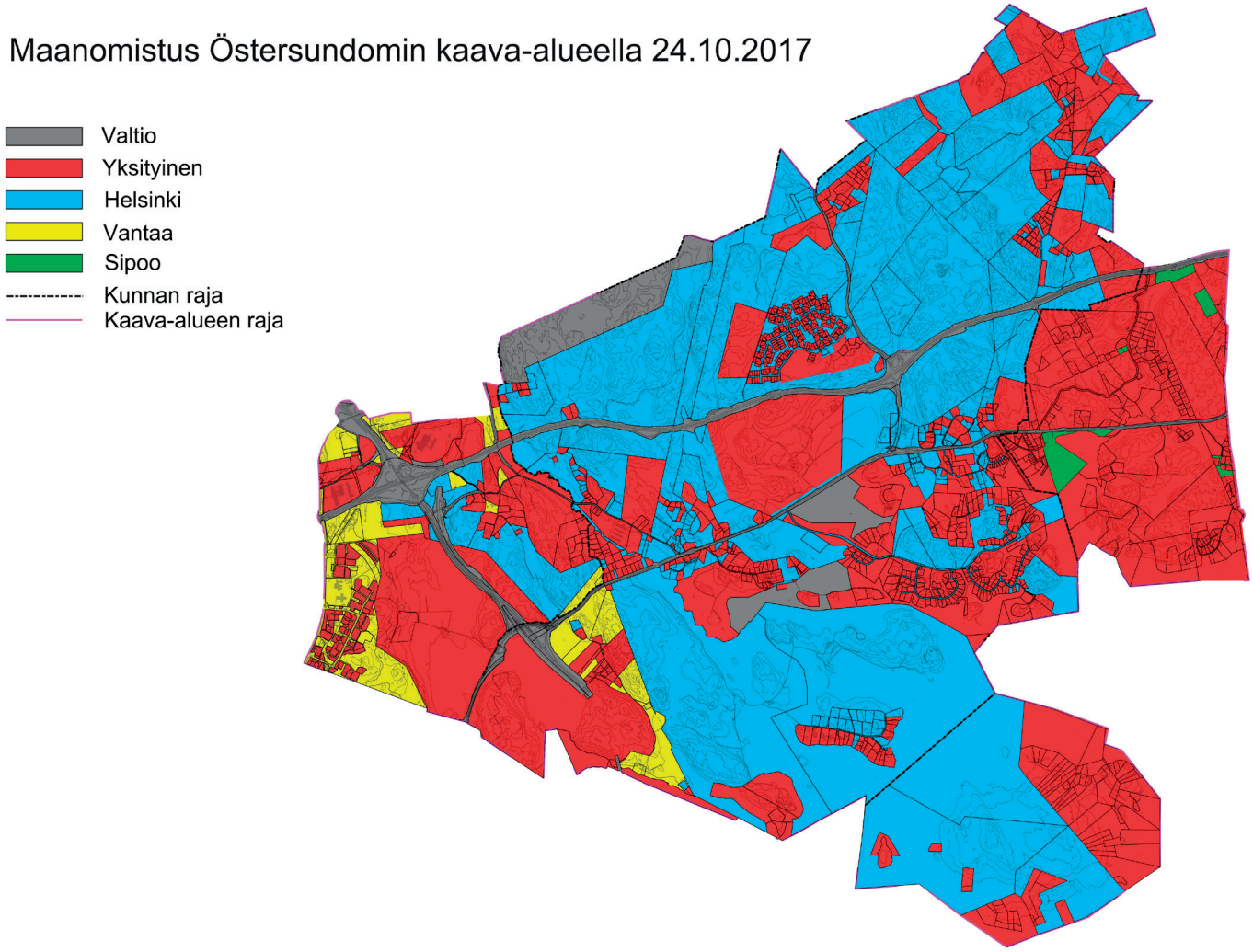


Bild 11. Markägoförhållanden 24.10.2017.

3 Planeringssituation

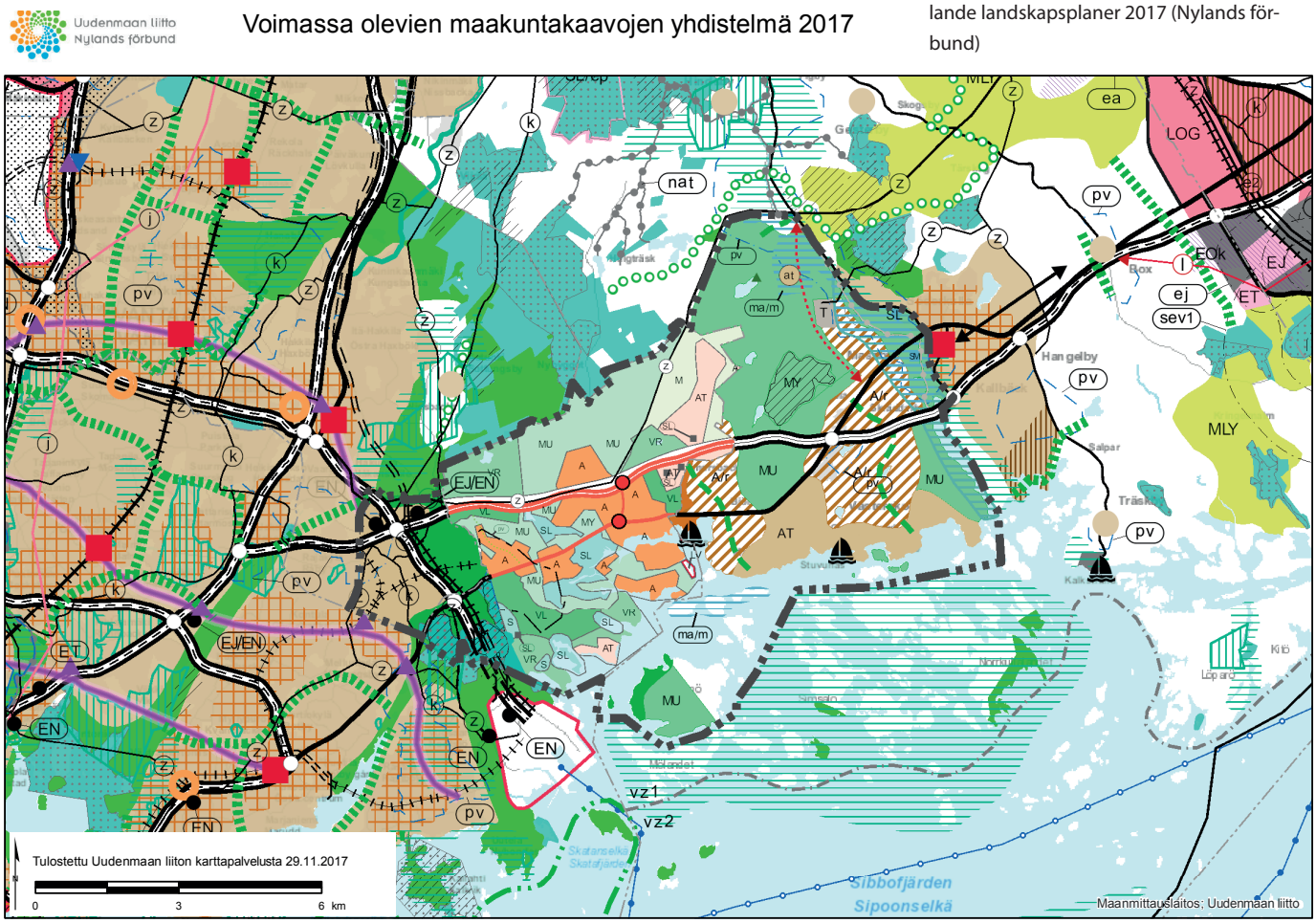
3.1 Landskapsplan

Flera landskapsplaner är i kraft i planområdet. I Vanda och i den s.k. Västerkullakilen som införlivades med Helsingfors 2009 gäller Nylands landskapsplan (lagakraftvunnen 2007) och när det gäller Vanda även etapplandskapsplan 1 för Nyland (2012). I det område av Sibbo som införlivades med Helsingfors gäller Östra Nylands landskapsplan (2000) samt etapplandskapsplanerna 1, 2, 3 och 4 för Östra Nyland (tidigare regionplaner). Östra Nylands landskapsplan (2011) gäller i Majvik och på Granö i Sibbo.

Etapplandskapsplan 2 för Nyland vann laga kraft 2016. Vid beslutet om godkännande av planen uteslöt landskapsfullmäktige området för tätortsfunktioner i Östersundom ända fram till Sibbo å. Planeringen av området fortsätter och en landskapsplan för Östersundomområdet utarbetas parallellt med generalplanen. Den zon som föll utanför fastställelsen, och som omfattar ett större område än kommunernas gemensamma generalplan, har definierats som ett av de viktigaste tillväxtområdena i metropollandskapet. I landskapsplanen avgörs den viktiga tillväxtzonens koppling till regionstrukturen i landskapet och i den gemensamma generalplanen avgörs den mer detaljerade markanvändningen i området.

Förslaget till landskapsplan för Östersundomområdet, som ingår i etapplandskapsplan 2 för Nyland, var offentligt framlagt och på remiss i januari-februari 2015. Om förslaget begärdes Natura-utlåtanden som förutsätts i naturvårdslagen av Forststyrelsen och NTM-centralen i Nyland. I båda utlåtandena konstaterades att planlösningarna medför betydande olägenheter för fågelbeståndet och krävdes ändringar i planen beträffande Sundberg samt Kapellviken och Karlviken. Med anledning av detta har förslaget till landskapsplan ändrats och en ny bedömning av konsekvenserna för Nätverket Natura 2000 utarbetats. Vå-

Bild 12. Utdrag ur sammanställningen av gällande landskapsplaner 2017 (Nylands förbund)



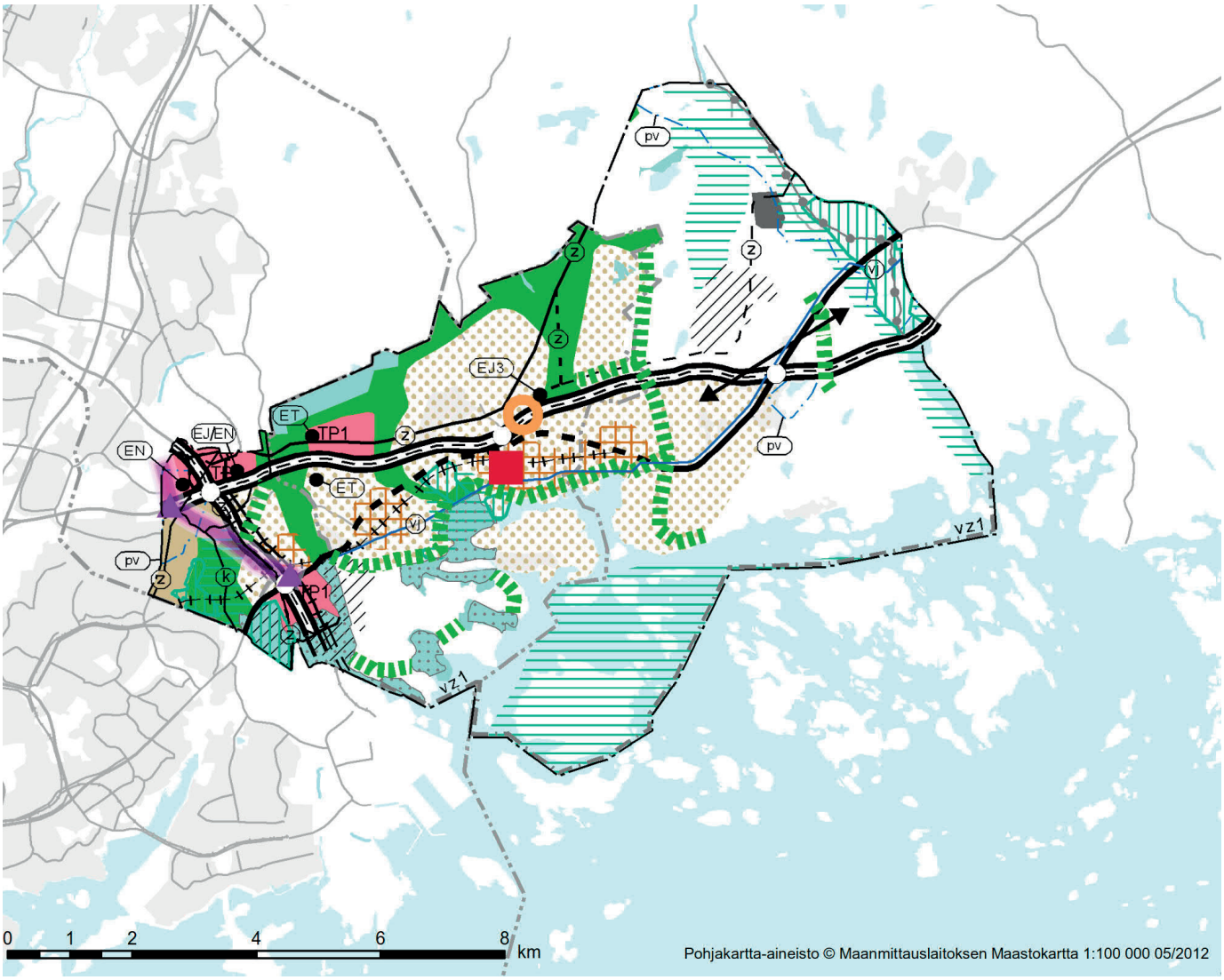


Bild 13. Förslag till etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet. Utdrag ur förslaget till landskapsplan som landskapsstyrelsen lade fram offentligt 10/2017, Nylands förbund.

ren 2017 begärde Nylands förbund myndigheternas utlåtanden om två alternativa förslag till landskapsplan (den s.k. norra och den raka). Alternativen skiljer sig från varandra främst beträffande metrosträckningen i Vanda samt tätorts- och grönområdesstrukturen. I oktober 2017 beslöt landskapsstyrelsen om offentligt framläggande av det reviderade förslaget till landskapsplan enligt det s.k. raka alternativet. Målet är att etapplandskapsplan 2 för Östersundom ska godkännas i maj-juni 2018.

Östersundomområdet ingår inte i etapplandskapsplan 4. Det kommer däremot att ingå i den övergripande landskapsplanen Nylandsplanen 2050, som började beredas våren 2017.

3.2 Generalplaner och planstommar

I planeringsområdet finns det flera gällande generalplaner som kommer att ersättas av den gemensamma generalplanen för Östersundom. I de områden som hör till Vanda gäller Vanda generalplan 2007 (i kraft 13.1.2010). När det gäller den s.k. Väster-kullakilen, som införlivades med Helsingfors, gäller delgeneralplanen för sydöstra Vanda (i kraft 28.4.2004). I en del av stadsdelen Ultuna gäller generalplanen för glesbygdsområdena i Sibbo kommun (fastställd 18.4.1997). Planeringsområdet gränsar till generalplanen för Helsingfors 2002 (i kraft 19.1.2007). Helsingfors stadsfullmäktiga godkände den nya generalplanen för Helsingfors 26.10.2016. När den träder i kraft kommer den inte heller att beröra Östersundom.

I Sibbo gäller den lagakraftvunna generalplanen Generalplan för Sibbo 2025 (godkänd av kommunfullmäktige 15.12.2008). Helsingfors förvaltningsdomstol upphävde fullmäktiges beslut till den del det berör delar av områden för tätortsfunktioner som hade anvisats i Hitå-Ormträsk och Majvik. Planområdet gränsar till delgeneralplaneområdet för skärgården och kusten i Sibbo (i kraft 20.2.2014). När det gäller tätortsfunktionerna i Majvik har delgeneralplanen för Söderkulla upphävts 2015 som föråldrad.

Området berörs vidare av följande generalplaner utan rättsverkningar, som betraktats som föråldrade: delgeneralplan för Södra Sibbo (Sibbo kf 29.11.1979), delgeneralplanen för Östersundom centrum, Landbo, Korsnäs, Björnsö och Storören (Sibbo kf 9.6.1992) och delgeneralplanen för Ribbingö (Sibbo kf 6.6.1996).

För Björnsö i Helsingfors har en dispositionsplan utan rättsverkningar utarbetats på

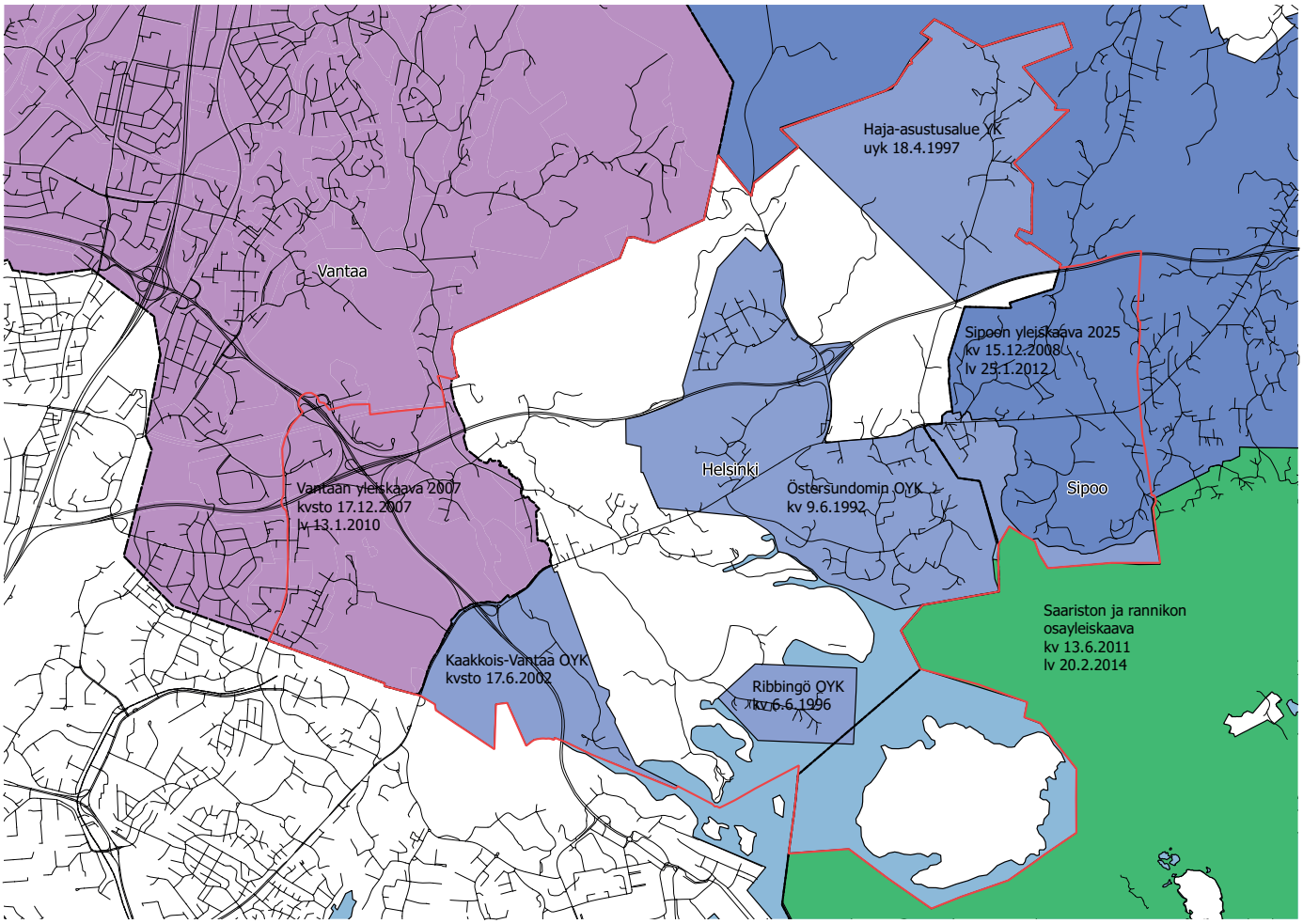


Bild 14. Generalplaner.

delgeneraplanenivå. Stadsplaneringsnämnden i Helsingfors godkände dispositionsplanen som underlag för detaljplaneändringar och undantagsbeslut 17.3.2015. Även för Södra Majvik i Sibbo har en planstomme utan rättsverkningar utarbetats på delgeneralplanenivå som underlag för detaljplaneringen.

Följande generalplaner har utarbetats eller håller på att utarbetas i Sibbo för områden i närheten av planeringsområdet: delgeneralplan för Sibbesborg, delgeneralplan för Eriksnäs och delgeneralplan för Immersby. Arbetet med att utarbeta en delgeneralplan för Gumbostrand-Västerskog inleds 2017.

3.3 Detaljplaner

Största delen av planeringsområdet saknar detaljplan. I de områden som hör till Helsingfors finns det gällande detaljplaner för Landbo, Björnsö, området mellan Östersundoms gård och Knutersvägen, Zachrisbackens skolcentrum, områdena mellan Zachrisvägen och Krabbvägen samt Korsnäs. Efter den partiella kommunsammanslagningen har Helsingfors genomfört tre smärre detaljplaneändringar i Östersundom; två på Björnsö och en i Landbo.

I Vanda finns det gällande detaljplaner för bostadsområdet i Västerkulla, en stor del av Gjutan och en liten del av Västersundom och Fagersta.

I Sibbo har området vid Storören (Sibbostrand) detaljplanerats. Detaljplanen för Storören trädde i kraft 2.7.2009, och senare har detaljplaneändringar utarbetats för området.

3.4 Andra planer och utredningar som berör planeringsområdet

Ett flertal utredningar har sammanställts under en period av flera år som bakgrundsmaterial för planen. Dessa styr och/eller stöder planlösningen. De utredningar som gäller generalplanen räknas upp i kapitel 12 och 13. Nedan nämns andra planer och utredningar som berör planeringsområdet.

Etelä-Sipoon liikenneselvitys, selvitys Ös-

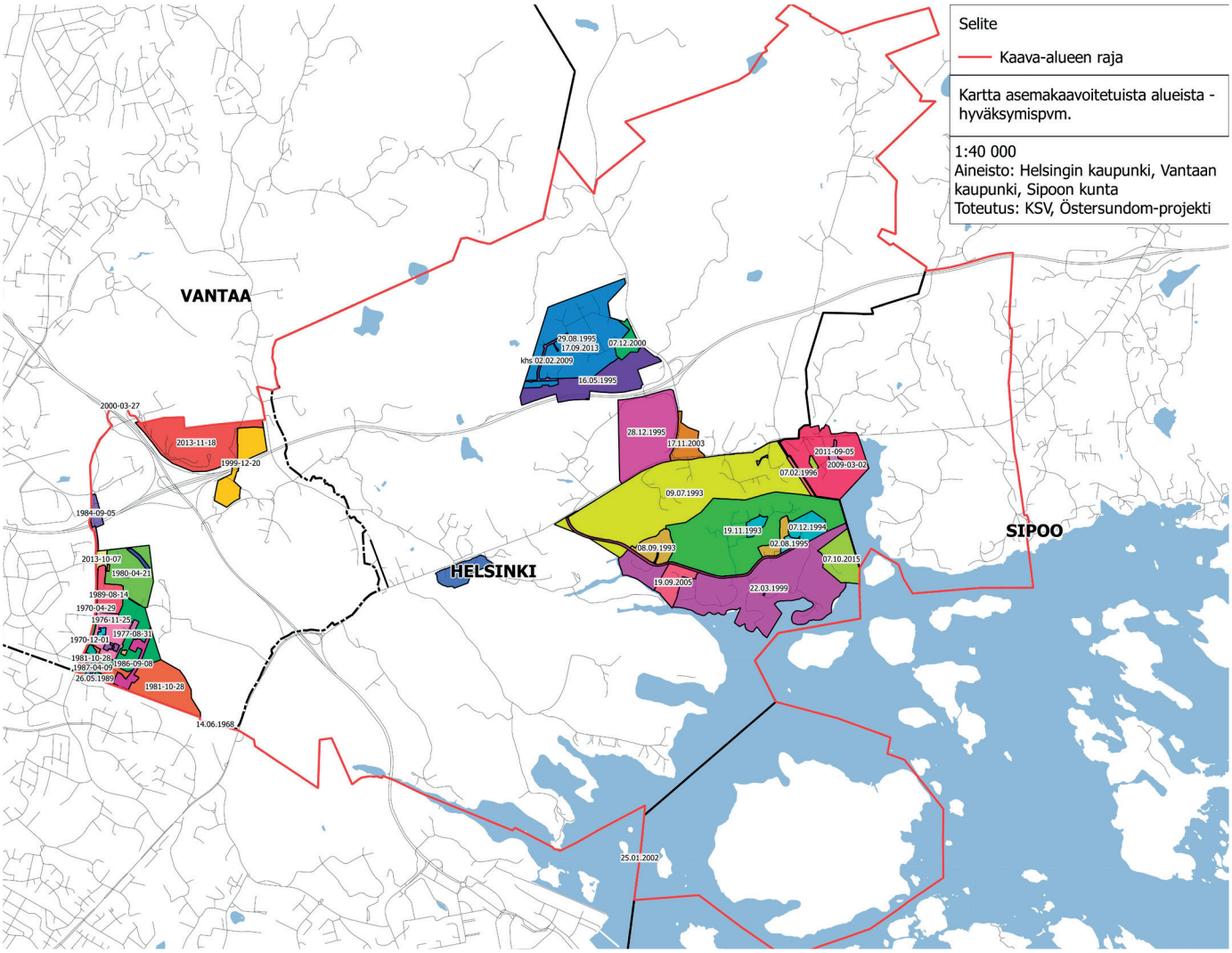


Bild 15. Karta över detaljplanerade områden (förminskning).

tersundomin maakuntakaavaehdotusta varten (Nylands förbund, Strafica 20.3.2017).

Östersundomin maa-aines-YVA (Sito Ab, Helsingfors stads byggnadskontor 2016). I miljökonsekvensbeskrivningen bedömdes miljökonsekvenserna av de alternativa sätten att placera ut och förverkliga det planerade området för marktäkt och förvaring samt hantering av jordmassor i Östersundoms generalplaneområde.

Sipoon kunta, Kaupan palveluverkkoselvitys (2016).

Markanvändningsplan för Helsingforsregionen MASU 2050 (kommunerna, Nylands förbund och HLJ 2015). I MASU 2050 fastställs den regionala målbilden för markanvändningen och produceras behövlig bakgrundsinformation för Helsingforsregionens trafiksystemplan HLJ 2015, Helsingforsregionens bostadsstrategi 2025 och för utarbetandet av landskapsplanen. I MASU har Östersundom betecknats som ett område som kompletterar de zoner som ska utvecklas i första hand 2025–2050.

Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ 2015). HLJ 2015 är en strategisk långsiktsplan som beskriver regionens gemensamma målbild beträffande det framtida trafik-systemet och hur det ska användas och utvecklas. I HLJ 2015 är metroförbindelsen Mellungsbacka-Majvik bland de infrastrukturprojekt som ska startas under perioden 2026–2040. Väg- och gatuförbindelserna i Östersundom har schemalagts i anslutning till metron åren 2026–2040.

Utvecklingsplan för huvudstadsregionens vattenförsörjning 2013-2022 (HRM 2013).

Kehä III:n parantaminen välillä Lahdenväylä - Porvoonväylä, rakennussuunnitelma (Trafikverket 2013).

Itäisen metrokäytävän esiselvitys välillä Majvik –Sibbesborg (WSP Oy 2013).

Skötsel- och användningsplan för Sibbo storskogs nationalpark (Forststyrelsen 17.12.2013).

MASU-HLJ 2015

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050: Maankäyttövyöhykkeet

Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016-2050

Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueet 2025-2050

Raidehankkeiden toteuttamiseen liittyvät mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen:

Espoo-Salo -oikorata (ESA)

Itämetro

Klaukkala

Länsimetron jatkaminen Kirkkonummelle

Kuntien muut kehittämisalueet 2016-2050

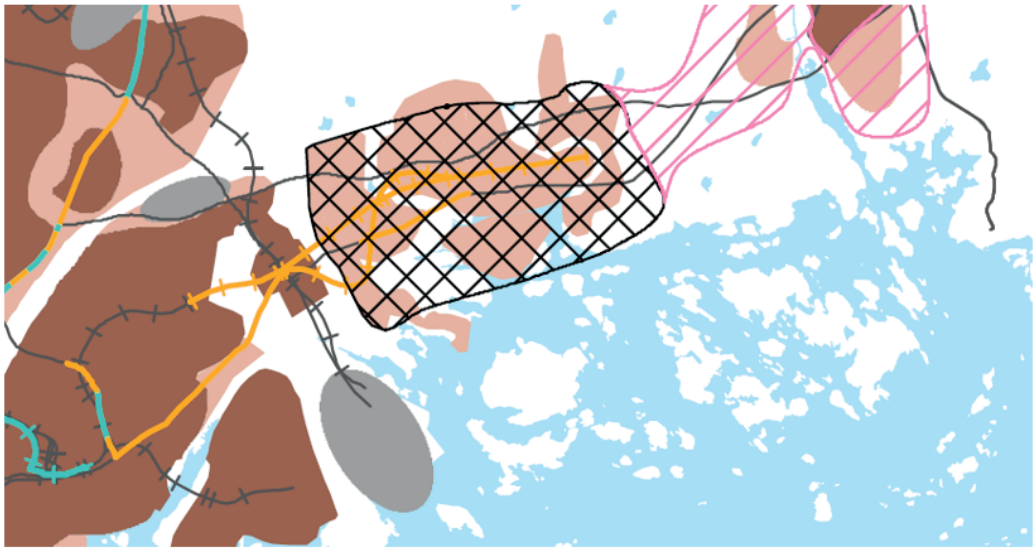


Bild 16. Utdrag ur markanvändningszonerna i MASU 2050 (regionens kommuner, Nylands förbund och HRT 2015).

4 Generalplanelösning

4.1 Koppling till områdesstrukturen i huvudstadsregionen

4.1.1 Områdesstruktur

Generalplanen öppnar möjligheter till en utvidgning av den urbana tätortsstrukturen österut med stöd av effektiv kollektivtrafik. Generalplaneområdet blir ett nytt, regionalt tätortsområde med egna centrum. Området kan anslutas till det befintliga spårtrafiknätet genom en förlängning av den nuvarande metrolinjen. Metron gör det också möjligt att koppla andra områden i Södra Sibbo till spårtrafiken senare.

Generalplanen ger enorma möjligheter för boende och näringsliv strax intill befintliga trafikhuvudleder och planerade spårförbindelser. Generalplanen befäster zonerna kring Ring III och Borgåleden (E18) som arbetsplatsområden och skapar förutsättningar för utveckling av näringslivet i området mellan Helsingfors-Vanda flygplats och Nordsjö hamn.

4.1.2 Centrum

Områdena för centrumfunktioner i generalplanen bildas kring de fyra metrostationerna. I området för centrumfunktioner i Zachrisbacken är det tillåtet att placera detaljhandel av regional betydelse. Zachrisbacken kommer att motsvara Alberga beträffande storleken och rollen. De övriga centrumen har lokal betydelse.

Centrumen utvecklas så att de får blandade funktioner och en blandad struktur. Målet är levande centrum där man rör sig till fots. I byggnadernas våningar på markplan anvisas i första hand affärs- eller andra verksamhetslokaler som öppnar sig mot gatan.

Omgivningarna kring metrostationerna i Västersundom och Zachrisbacken utvecklas som regionalt betydande knutpunkter för trafiken. I Zachrisbacken anvisas dessutom infartsparkering av regional betydelse.

4.1.3 Trafik

Generalplanen ansluter sig till det regionala trafiknätet över de befintliga landsvägarna, de planerade spårförbindelserna och de nya gatorna. Centrumen av Zachrisbacken och Västersundom har betecknats som områden som ska utvecklas som regionalt betydande knutpunkter för trafiken. De regionala omstigningsplatserna för kollektivtrafiken finns vid metrostationen i Zachrisbacken och i Västerkulla vid korsningen mellan Borgåleden och Ring III och/eller snabbspårvägen. Från Västersundom kan man införa bussförbindelser i riktning mot hamnen, Västerkulla och Ring III. Det mest betydande läget är Zachrisbacken, där trafiken på Borgåleden och metron möts. I Zachrisbacken anvisas dessutom infartsparkering av regional betydelse.

Nätet av allmänna landsvägar som består av Ring III och Borgåleden (E18) bevaras. För Borgåleden föreslås en ny anslutning som ska tjäna den nya stadsdelen som byggs upp kring metrostationen i Östersundom samt området för näringsverksamhet på norra sidan av Borgåleden (Norrberget). Österleden–Nya Borgåvägen (lv 170) har dragits upp på nytt i generalplanen och ändrats till gata, vilket förutsätter en utredning om ändringen av landsväg till gata. Trots ändringarna bevaras den regionalt viktiga farleden för specialtransporter till Nordsjö hamn. Nuvarande Nya Borgåvägen ändras eventuellt ställvis till en gata för kollektivtrafik och/eller regional cykelväg.

Vägsträckningarna för metron och snabbspårvägen och hur de ansluter sig till det regionala spårtrafiknätet anges i generalplanen. Den nuvarande metrolinjen har förlängts från Mellungsbacka genom planområdet till Majvik. Från Majvik österut har linjen anvisats som ett förbindelsebehov. Metron erbjuder en direkt och snabb kollektivtrafikförbindelse från Östersundom till Helsingfors centrum och vidare till Mattby och senare även till Stensvik i Esbo. Generalplanen gör det möjligt att framöver förlänga metron österut från Majvik, vilket skulle främja en starkare koppling från Södra Sibbo till spårtrafiken.

Två sträckningar för snabbspårvägar har

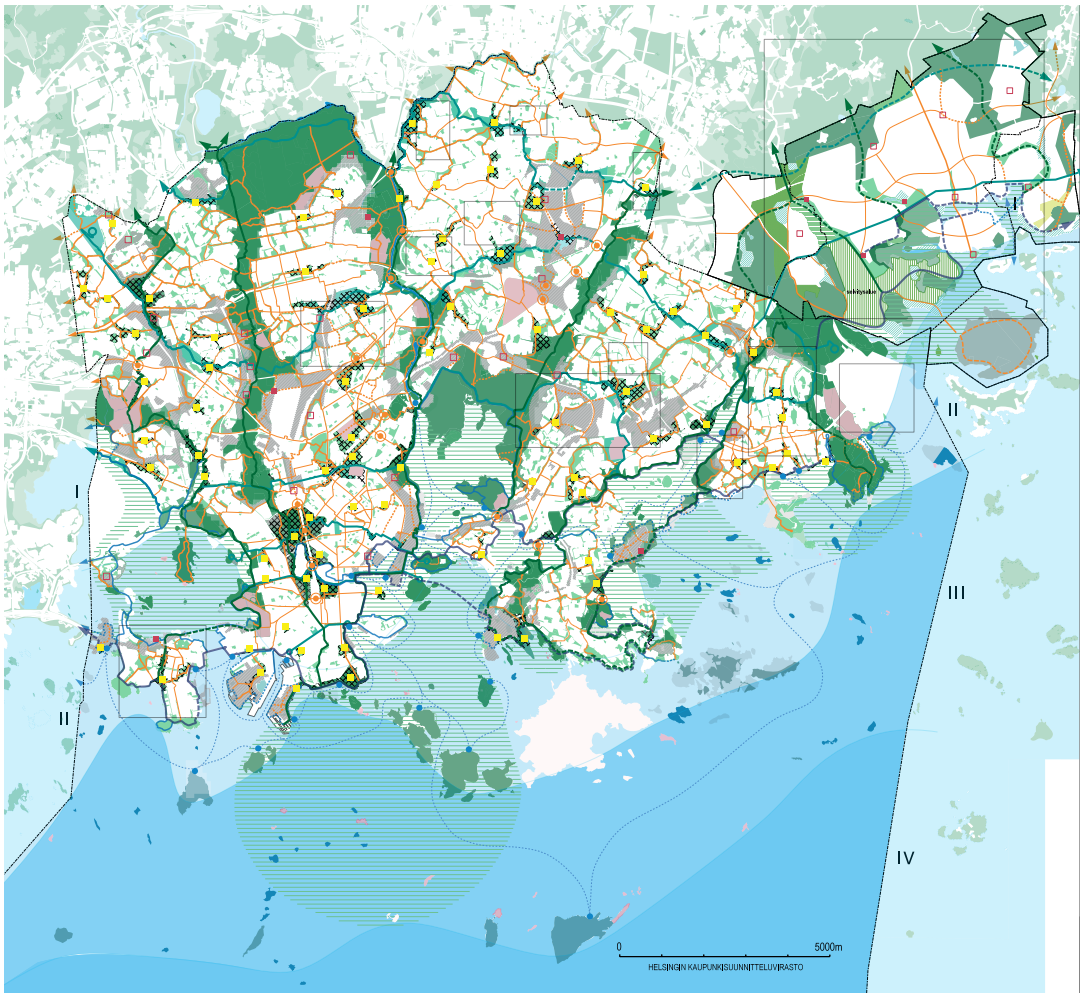


Bild 17. Målinriktad plan för grön- och rekreationsnätet i Helsingfors, Östersundomområdet sammanställt med Helsingfors VISTRA II karta.

angivits i generalplanen. Enligt förklaringen till planbeteckningen handlar det om en snabb stamförbindelse för kollektivtrafiken som kan genomföras som busstrafik. Vägsträckningen i riktning med Nya Borgåvägen kopplar planområdet längs Österleden till Östra centrum och till den planerade Spår-Jokern. I planområdet upphör sträckningen vid metrostationen i Majvik. Spåret förgrenar sig också norrut och fortsätter till gränsen av Sibbo storskogs nationalpark, den s.k. Ultunaporten. Vägsträckningen för en snabbspårväg/snabb stamförbindelse för kollektivtrafiken som går tvärs över området till västra gränsen av planområdet i riktning med Ring III tjänar planområdet mot Dickursby- och flygplatshållet, och kopplar området till de internationella trafikströmmarna. Passagerarna stiger om till metron vid stationen i Mellungsbacka.

På plankartan visas en regional huvudförbindelse för långfärdscykling (bana) i östlig-västlig riktning, och en regional friluftsled (strandpromenad) som följer stränderna och ställvis också lämpar sig för cykling.

4.1.4 Regional grönstruktur

Nätverket av grönområden som en helhet har granskats i regional skala med hänsyn till funktionella och ekologiska aspekter (se bild 17). Generalplaneområdet ligger inom det s.k. Gröna bältet av sammanhängande grönområden i Helsingforsregionen som sträcker sig från Östersundoms fågelvatten och Svarta backen till Sibbo storskog, de stora skogsområdena i Vanda via Noux till Porkala udd. Sibbo storskog är det viktigaste området i den östra delen av Gröna bältet. Härifrån fortsätter förbindelser längre norrut och som smalare vägar även västerut. I öster tar vidsträckta skogsområden vid. Man kan föreställa sig att Gröna bältet sträcker sig ända till skärgården.

Gröna bältet har en betydande roll som tillhandahållare av rekreationstjänster i huvudstadsregionen, men de vidsträckta och sammanhängande skogarna utgör samtidigt kärnområden i det ekologiska nätverket i landskapet.

I den regionala grönstrukturen har Östersundoms planområde till uppgift att säkerställa bevarandet av naturvärdena i Östersun-

doms fågelvatten och på Svarta backen liksom förbindelserna till Sibbo storskog. Av Helsingfors grönfingrar är Östersundoms grönområden förlängningar av Nordsjö friluftspark och Östra Helsingfors kulturpark. Grönfingrarna förenas vid Svarta backen och fortsätter via Kasaberget och Västersundom till Sibbo storskog.

4.1.5 Samhällsteknisk försörjning

I generalplanen har man beaktat de befintliga kraftledningarna, gasledningarna och anläggningarna för samhällsteknisk försörjning, såsom avfallskraftverket i Långmossebergen. Invid Borgåleden har områden reserverats för produktion av solenergi. Generalplanen skapar förutsättningar för utveckling av den regionala vattenförsörjningen. Området et-2 gör det möjligt att placera ett nytt avloppsreningsverk på norra eller södra sidan av Borgåleden. Stamvattenledningen som planeras mellan Helsingfors och Borgå har lagts fram i generalplanen. Enligt den kunskap man har i dag kommer effekten från kraftstationen i Landbo att räcka till för att täcka behovet i generalplaneområdet. Om behovet av energi ökar i området behövs en ny kraftstation i västra delen av distributionsområdet.

4.1.6 Servicenät

Att skapa möjligheter för en mångsidig offentlig och kommersiell service är ett av målen för generalplanen. I samband med generalplanearbetet har en målinriktad plan för servicenätet utarbetats (bilaga 6). I den har man utöver det offentliga servicenätet granskat dimensioneringen och placeringen av andra utrymmeskrävande verksamheter. En dimensionering enligt befolkningsprognosen, bra tillgänglighet och utrymmesreserveringar för olika slags funktioner har varit utgångspunkter för planeringen av servicenätet.

Placeringen av handeln styrs med hjälp av beteckningar och bestämmelser i generalplanen. Målet är att kommersiell service i huvudsak ska finnas att få i Östersundom. Detta förutsätter att det finns möjligheter att tillhandahålla mångsidig service och att servicen är lättillgänglig.

4.2 Allmän beskrivning av stadsstrukturen i generalplanen

I generalplanen fastställs vidsträckta, enhetliga byggnadsområden, baslösningar för trafiksystemet i anslutning till byggndsområdena samt stora helheter av grönområden som ska bevaras sammanhängande och grönförbindelserna mellan dem.

Byggnadsområdena består av en tätortsstruktur längs med kusten som i norr gränsar till ett skogsområde i kanten av Sibbo storskogs nationalpark och i söder till utredningsområdet i Sundberg, havet och Natura- och naturskyddsområdena Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom. Naturområdena kopplas samman av grönkorridorer i nordlig-sydlig riktning som delar in tätortsstrukturen.

Den befintliga stadsstrukturen i Västerkulla, Vanda, utvidgas mot Borgåleden och Ring III. Mellan Västerkulla och det kommande metrocentret i Västersundom kvarstår det omfattande grönområdet och kulturlandskapet vid Westerkulla gård. Från Västerkulla till Majvik utgör byggnadsområdena en tämligen enhetlig urban helhet där grönområdena fungerar som parker mellan olika stadsdelar. Det mest effektiva byggandet förläggs till zonen mellan havet och Borgåleden, i anslutning till metrostationerna, Nya Borgåvägen och den nya huvudgatan som går i samma riktning. Merparten av denna kärna har anvisats som ett område för centrumfunktioner och ett höghusdominerat område. Mellan Zachrisbacken och Majvik sträcker sig det höghusdomine-rade området ända till havsstranden. Strandstäder och hela planområdets maritima hjärta växer fram vid Svinviken och Bölsfjärden.

Landbon-Ultuna, Bäckängen och Björnsö, som ligger längst bort från den tätaste metrozonen, planeras som områden som domineras av stadssmåhus (townhouses)/ småhus och som kopplas till metrocentrumen med hjälp av anslutningstrafik.

Målet med generalplanen är att skapa en polycentrisk stadsstruktur och en balanserad fördelning av tjänster i hela planområdet. Områden för centrumfunktioner har anvisats i anslutning till metrostationerna och centrumnätet kompletteras av mindre områden som tillhandahåller närservice. När det gäller servicen är Zachrisbacken det viktigaste centrumet.

Byggnadsområdena har utifrån miljöns karaktär indelats i två klasser. Centrumen och de bostadsdominerade områdena utgör en urban struktur med tonvikt på boende. I byggnadsområdena för utrymmeskrävande verksamheter uppkommer stadsstruk-turen enligt behoven hos näringsverksamheten, produktionsanläggningarna och logistiken. En zon av näringsverksamhet och samhällsteknisk försörjning har planerats längs Borgåleden. Med hjälp av ett flertal broar och underfarter har man strävat efter att minska motorvägens splittrande effekt.

Tätortsstrukturen grundar sig på ett kollektivtrafiksystem som bygger på metrobanan från Mellungsby till Majvik. Ett nätverk av huvudgator och andra gator som är viktiga för stadsstrukturen har anvisats i generalplanen. Nätverket förenar centrumen och generalplanens delområden. Målet är en nätformig struktur där gång, cykling och kollektivtrafik skapar en heltäckande service.

4.3 Dimensionering

Planeringsområdets areal är 44,5 km2. Den egentliga markytan uppgår till ca 39 km2. Till Helsingfors hör ca 29 km2, varav ca 26,5 km2 är mark. Till Sibbo hör ca 9,5 km2, varav ca 7 km2 är mark. De delar som hör till Vanda utgör ca 5,5 km2.

I planen ingår byggnadsområden på sammanlagt 19 km2 (exkl. Granö). Byggnadsområdena omfattar förutom tomtmark även interna gator, parker, skyddsgrönområden, idrottsplaner, tekniska områden m.m. I den blandade stadsstrukturen (centrum och bostadsdominerade områden på plankartan) uppgår byggnadsområdena till sammanlagt 15,8 km2. Det finns ca 3,2 km2 av övrig kvartersmark (områden där man kan bygga för utrymmeskrävande verksamheter). Trafikområdena är ca 2,1 km2.

Den totala våningsytan har uppskattats till 6 000 000–8 100 000 vy-m², varav 4 200 000–5 300 000 vy-m² för boende. I den totala våningsytan ingår den nuvarande våningsytan i Västerkulla, Landbo, Björnsö och södra Majvik, sammanlagt ca 300 000 vy-m2. Våningsytan för bostäder fördelas enligt följande: flervåningshus 52 %, stadssmåhus 32 % och småhus 16 %.

I planförslaget finns det 9,3 km2 av grön- och rekreationsområden. Av detta är 8,3 km2 grön-, rekreations- och friluftsområden och 1 km2 är jordbruksområden. Utredningsområdets areal är 2,8 km2. Rekreations- och grönområdenas andel av hela planens markareal är 34 %, och 41 % om man räknar med utredningsområdet.

Vattenområdet är ca 4,9 km2 utan de vida, vassbevuxna vikarna i Natura-områdena. Havsvikarna, som till största delen hör till nätverket Natura 2000, räknas på grund av sin höjdnivå och sin karaktär varken som mark eller som vatten. Arealen av denna låglänta mark/havsstrand är ca 1,8 km2. Natura-områdenas areal är sammanlagt ca 2,9 km2. Ca 2 km2 är naturskyddsområden och ca 0,4 km2 är skyddsområden (s-1).

	Kerrosala (k-m^2)		Osuus kokonais-kerrosalasta	Osuus asumisen kerrosalasta
	min	max		
Kerrostalovaltaiset	2 170 000	2 700 000	36 %	52 %
Kaupunkipientalovaltaiset	1 330 000	1 700 000	22 %	32 %
Pientalovaltainen	690 000	880 000	12 %	16 %
Elinkeino	1 270 000	2 080 000	21 %	
Julkiset palvelut	320 000	400 000	5 %	
Yhdyskuntatekninen huolto	200 000	370 000	3 %	
Kerrosala yhteensä	5 980 000	8 130 000		
Asumisen kerrosala yhteensä	4 190 000	5 280 000		

Tabell 1. Våningsyta som generalplanen möjliggör för olika funktioner.

Vid uppskattningen av dimensioneringen har det antagits att bostadsområdena består till 60 % av kvartersmark, till 20 % av trafikområden och till 20 % av park- och grönområden. I områden för näringsverksamhet och samhällsteknisk försörjning finns det mindre av gator och parker, och av byggnadsområdena har 90 % beräknats vara kvartersmark.

Det har uppskattats att näringsverksamhet behöver 25 % av den totala våningsytan i områden för centrumfunktioner och i höghusdominerade områden. Höghusområden, områden med stadssmåhus och småhusområden omfattar ca 6 % våningsyta för offentlig service. Följande exploateringstal för kvarterseffektiviteten har tillämpats vid beräkningen:

- områden för centrumfunktioner: ek = 1,5
- höghusdominerade områden: ek = 1,3
- stadssmåhusdominerade områden: ek = 0,6
- småhusdominerade områden: ek = 0,35
- områden för näringsverksamheter: ek = 0,5
- områden för samhällstekniska funktioner: ek=0,45

Exploateringstalet för områdeseffektiviteten (ea), som beskriver byggtätheten i bostadsdominerade områden, varierar efter funktion och också inom funktionerna mellan 0,20 och 0,8. Beträffande byggtätheten kan de områden som domineras av stadssmåhus jämföras med Herrgårdsforsen i Vanda (ea = 0,30). Områdeseffektiviteten i höghusdominerade områden (ca e = 0,6) motsvarar Alphyddan i Helsingfors.

I anslutning till generalplanearbetet har befolkningsprognoser sammanställts för 80 000 respektive 100 000 invånare. Uppskattningen om 80 000 invånare bygger på antagandet om att de olika områdena av generalplanen har genomförts till 70–85 %. Uppskattningen om 100 000 invånare bygger på antagandet om att generalplanen har genomförts till fullo. Den kalkylmässiga boenderymligheten är 52 vy-m2/invånare.

Antalet arbetstillfällen har uppskattats till 15 000–30 000. 15 000 arbetstillfällen skulle innebära ca 19 arbetstillfällen/100 invånare, och 30 000 ca 30 arbetstillfällen/100 invånare. I de bostadsdominerade förstadsområdena i huvudstadsregionen är antalet arbetstillfällen i medeltal 40/100 invånare, dvs. 32 000 arbetstillfällen per 80 000 invånare.

Generalplanearbetet och den tekniskekonomiska planeringen har baserat på ca 80 000 invånare och 15 000 arbetstillfällen. Helsingforsområdet har ca 52 000 invånare, Sibboområdet ca 13 000 invånare och Vandaområdet ca 15 000 invånare. I siffrorna ingår de drygt 6 000 som redan bor i planområdet. Utifrån teoretiska kalkyler kan man emellertid konstatera att byggnadsområdena i generalplanen gör det möjligt att bygga bostäder för ca 100 000 personer samt 25 000–30 000 arbetstillfällen. Tabell 4 visar våningsytan för boende, antalet invånare och antalet arbetsställen för varje delområde av generalplanen.

Invånartätheten i proportion till markarealen är 2 100–2 500 invånare/km2 för hela planområdet, vilket är mindre än genomsnittet för Östra stordistriktet i Helsingfors (ca 2 900 invånare /km2). Skillnaden jämfört med övriga Östra Helsingfors förklaras av den relativt höga andelen stadssmåhus och småhus av den totala våningsytan för boende (48 %) samt av de vidsträckta grön- och naturskyddsområdena i Östersundom. När det gäller Östra Helsingfors är invånartätheten i Nordsjö på samma nivå, 2 200 invånare/km2. I Mellungsby stordistrikt är invånartätheten 3 800 invånare/km2. Den nuvarande invånartätheten i Helsingfors, om man räknar bort Östersundom, är 3 200 invånare/km². Invånartätheten i kommunerna visas i tabell 3. Den invånartäthet som generalplanen möjliggör är klart högre i Vanda jämfört med Helsingfors och Sibbo.

Variabler i dimensioneringskalkylen, såsom kvarterseffektiviteten, kvartersmarkens andel av byggnadsytan och den områdesvisa genomförandegraden påverkar de kalkylmässiga uppskattningarna om våningsyta, antalet invånare och antalet arbetstillfällen. De siffror som lagts fram ovan är riktgivande och kommer att preciseras i den mer detaljerade planeringen.

Alue	Pinta-ala (ha)	Keskimääräinen aluetehokkuus (e^a)	Kerrosala (k-m²)
Keskustatoiminnot	65	0,7	450 000
Kerrostalovaltainen	420	0,5	2 170 000
Kaupunkipientalovaltainen	500	0,3	1 330 000
Pientalovaltainen	450	0,2	690 000

Tabell 2. Områdeseffektivitet per funktion enligt befolkningsprognosen om 80 000 invånare.

Tabell 3. Invånarantal och -täthet i planområdet år 2060.

Alue	Asukasmäärä			Asukastiheys (asukkaita/km^2)		
Helsinki	52 000	-	66 000	2 000	-	2 500
Sipoo	13 000	-	18 000	1 900	-	2 600
Vantaa	15 000	-	18 000	2 700	-	3 300

4.4 Centrum och bostadsdominerade områden

Centrumen och de bostadsdominerade områdena är enligt planbestämmelsen byggnadsområden med mångsidiga funktioner. Boende, service, näringsverksamhet, närrekreation, samhällsteknisk försörjning och motion avlöser varandra i dessa områden. I den mer detaljerade planeringen är målet är att bygga upp en stad där gator, torg och parker kantas av byggnader, där de offentliga rummen skapar förutsättningar för ett trivsamt stadsliv och för näringsverksamheten, där färdlederna bildar en nätverksliknande struktur och möjligheterna att promenera, cykla och anlita kollektivtrafiken utgör ett heltäckande servicenät.

Genomförandet av alla centrum, bostadsdominerade områden och stora detaljhandelsenheter är bundet till beslutet om att genomföra metron. På det här sättet kan det ökade behovet av färdas som följer av befolkningsökningen kanaliseras till mer hållbara färdsätt.

I planen ges följande bestämmelse om genomförandet av områdena för närrekreation i syfte att styra det växande behovet av rekreation och skydda de naturområden som är känsliga för slitage: I områdena ska stadsdelsparker och andra områden för närrekreation anvisas i en omfattning som är tillräcklig i förhållande till invånarantalet. I bostadsområdena ska områdena för närrekreation uppta i genomsnitt 20 % av ytan för områdena som byggs. Områdena för närrekreation ska genomföras samtidigt med bostadsproduktionen. Hur kvartersområdena gränsar till grönområdena, var grönområdena ska placeras inom byggnadsområdena och i vilken omfattning bestäms i samband med den mer detaljerade planeringen.

4.4.1 Centrum och styrning av handeln

Ett mål för generalplanen är en polycentrisk stadsstruktur, en balanserad spridning av servicen i hela planområdet samt ett kommersiellt servicenät som är lätt att nå till fots och med kollektiva trafikmedel. Detaljhandelsenheterna ska dimensioneras så att en balanserad regional utveckling av utbudet och tillgången till det tryggas. Dagligvaruhandelns enheter ska dimensioneras efter den lokala efterfrågan och den efterfrågas som kan hänföras till anslutningstrafiken.

Områdena för centrumfunktioner är höghusdominerade områden där det är tillåtet att placera stora detaljhandelsenhe-

Tabell 4. Våningsyta för boende (vy-m^2), invånare och arbetstillfällen per delområde (enligt 80 000 och 100 000 invånare år 2060).

Kunta	Aluenimi	Asumisen kerrosala yhteensä (k-m^2)			Asukkaat			Työpaikat
Vantaa	Länsimäki	440 000	-	510 000	8 500	-	9 800	-
Vantaa	Länsisalmi	350 000	-	410 000	6 700	-	7 900	700
Vantaa	Vaarala	-	-	-	-	-	-	500
Helsinki	Länsisalmi Helsinki	20 000	-	20 000	400	-	400	500
Helsinki	Kärr	40 000	-	50 000	800	-	1 000	1 200
Helsinki	Salmenkallio	-	-	-	-	-	-	1 200
Helsinki	Talosaari	-	-	-	-	-	-	1 100
Helsinki	Karhusaari	290 000	-	410 000	5 600	-	7 900	3 300
Helsinki	Korsnäs	180 000	-	240 000	3 500	-	4 600	2 900
Helsinki	Östersundom	460 000	-	610 000	8 800	-	11 700	1 800
Helsinki	Kappeli	130 000	-	170 000	2 500	-	3 300	1 100
Helsinki	Kartano	120 000	-	160 000	2 300	-	3 100	200
Helsinki	Sakarinmäki	460 000	-	540 000	8 800	-	10 400	1 600
Helsinki	Norrberget	-	-	-	-	-	-	1 000
Helsinki	Landbo Länsi	440 000	-	520 000	8 500	-	10 000	300
Helsinki	Landbo Itä	350 000	-	410 000	6 700	-	7 900	-
Helsinki	Majvik Helsinki	-	-	-	-	-	-	3 800
Helsinki	Puroniitty	240 000	-	320 000	4 600	-	6 100	-
Sipoo	Granö	-	-	-	-	-	-	300
Sipoo	Majvik Pohjoinen	400 000	-	530 000	7 700	-	10 200	2 600
Sipoo	Majvik Etelä	290 000	-	380 000	5 600	-	7 300	1 100
Yhteensä		4 200 000	-	5 300 000	80 000	-	100 000	25 000

ter. I området för centrumfunktioner enligt landskapsplanen (Zachrisbacken) är det tillåtet att placera detaljhandel av regional betydelse. I de övriga områdena för centrumfunktioner är det tillåtet att placera detaljhandel av lokal betydelse.

Områdena för centrumfunktioner har anvisats i anslutning till metrostationerna. Goda trafikförbindelser, anknytningen till de befintliga bostadsområdena, en omfattande byggnadspotential i omgivningen och den nära kopplingen till havet ger stationen i Zachrisbacken ställningen som det starkaste centrumet. Zachrisbackens betydelse för den kommersiella servicen stärks ytterligare av att man vid anslutning till Landbo kan bygga 100 000 vy-m² för utrymmeskrävande specialvaruhandel av regional betydelse (enligt landskapsplanen). Utöver den lokala efterfrågan får den kommersiella utvecklingen stöd av den efterfrågan som anslutningstrafiken medför.

Både Zachrisbacken och Västersundom utvecklas som regionalt betydande knutpunkter för trafiken. Borgåleden och metron möts i Zachrisbacken och centrum blir en omstigningsplats för anslutningstrafiken mot och från Borgåhållet. I Zachrisbacken anvisas infartsparkering av regional betydelse. I Västersundom möts Ring III, Nya Borgåvägen, metron och kollektivtrafikens stamlinjer från och i riktning mot Ring III och Österleden. Västersundom kan utvecklings till en omstigningsplats för kollektiv- och anslutningstrafiken i östlig-västlig riktning och i riktning med Ring III, vilket gör att området också kan utvecklas till ett betydande arbetsplatsområde.

Förutom centrumfunktionerna anvisar planen ett lokalt närservicenät med beteckningen Område för närservice. Området för närservice är en koncentration av offentlig och/eller kommersiell närservice, där detaljhandelsenheterna ska dimensioneras efter den lokala efterfrågan. Med objektsbeteckningen har man angivit de områden som visade sig vara potentiella närservicecentrum i utredningen om det kommersiella servicenätet (WSP Finland Oy, 2017). Vid granskningen beaktades områdets läge med tanke på tillgängligheten för kunderna och hur lockande läget är ur handelns synvinkel.

Både när det gäller områden för centrumfunktioner och områden för närservice ges en bestämmelse om att affärs- eller andra verksamhetslokaler som öppnar sig mot gatan ska anvisas för våningarna på markplan i byggnaderna längs huvudgatorna. Bestämmelsen syftar till att främja uppkomsten av ett levande stadsrum. Samma bestämmelse gäller för de viktigaste gatorna i höghusdominerade områden.

4.4.2 Bostadsdominerade områden

De bostadsdominerade områdena har indelats i fyra kategorier: högshusdominerade, stadssmåhusdominerade och småhusdominerade områden och som fjärde kategori ett område där den befintliga miljön bevaras. Indelningen beskriver den stadsmiljö som eftersträvas genom den rådande byggnadstypen och byggnadseffektiviteten. Klassificeringen anger den dominerande byggnadstypen men tillåter flexibelt även andra hustyper och blandade funktioner i alla områden. Målet är en struktur som är blandad beträffande såväl fysiska som funktionella egenskaper. Genom generalplanen eftersträvas en stad som till sin framtoning är småskalig och grönskande.

I bostadsdominerade områden har olika slags byggnadsområden lagts fram med en exaktheet i stora drag med hjälp av 100 m rutor. Om man räknar med centrumområdena står stadssmåhusdominerade områden kalkylmässigt och med knapp marginal för den största delen av markarealen (35 %). Högshusdominerade områden står för den näst största delen (34 %) och på tredje plats kommer småhusdominerade områden (31 %). Om man bara beaktar de områden som betecknas som bostadsdominerade områden fördelar sig markarealen så här: stadssmåhusdominerade områden 37 %, småhusdominerade områden 32 % och hög-husdominerade områden 31 %. (Se tabell 2.)

Höghusdominerade områden har placerats nära metrostat-ionerna och de livligaste gatorna. I Korsnäs-Majvik finns höghusdominerade stadsdelar nära stranden. I de höghusdominerade områdena är kvarterseffektiviteten i huvudsak över 0,8. Ingen övre gräns har fastställts. Med tanke på en effektiv markanvändning och en trivsam urban miljö bör parkeringen till största delen planeras i konstruktioner. I de höghusdominerade områdena är det möjligt att placera bostäder och andra funktioner i omedelbar närhet av service och goda kollektivtrafikförbindelser. I våningarna på markplan längs de viktigaste gatorna anvisas affärs- eller andra verksamhetslokaler som öppnar sig mot gatan.

I de stadssmåhusdominerade områdena är kvarterseffektiviteten i huvudsak mellan 0,4 och 1,0. Med stadssmåhus (townhouses) avses småhus eller låghus som är kopplade eller byggda vägg i vägg. De uppförs längs gatan så att de avgränsar gaturummet. Stadssmåhus möjliggör boende av typen småhus, och en tämligen hög områdeseffektivitet gör det möjligt att upprätthålla en bra nivå på närservicen och kollektivtrafiken. Frågor som gäller stadssmåhus och småhusstäder har behandlats mer ingående i en rapport som ingår i materialet för generalplanens beredningsskede (Pientalokaupunki).

I de småhusdominerade områdena är kvarterseffektiviteten i huvudsak över 0,2–0,6. I småhusdominerade områden eftersträ-vas en tät småhusstruktur som även gör det möjligt att bygga egnahemshus och andra fristående småhus. De småhusdominerade områdena är belägna längre bort från metrostationerna, särskilt i Landbo-Ultuna och Bäckängen samt nära andra befintliga småhusområden.

I ett område där särdragen ska bevaras kan befintliga byggnader renoveras, byggas ut och ersättas. Kompletteringsbyggande tillåts i liten omfattning under förutsättning at det är förenligt med särdragen i respektive område. I den mer detaljerade planeringen ska man ta fasta på särdragen i kulturmiljön, landskapet och naturen samt de ekologiska förbindelserna. De områden som har denna beteckning kan ha särskilt betydelse med hänsyn till naturvärdena, de ekologiska förbindelserna eller kulturmiljön. Den fortsatta planeringen bör grunda sig på att de befintliga värdena bevaras eller förbättras. Värdefulla miljöer vid gårdarna och befintliga småhusområden som inte behöver förtätas är exempel på områden som anvisats med denna beteckning.

4.5 Byggnadsområden för utrymmeskrävande verksamheter

I områden för utrymmeskrävande verksamheter är det tillåtet att placera funktioner för näringsverksamhet och samhällsteknisk försörjning. Byggsättet och kvaliteten på miljön bestäms utifrån de behov som ställs av verksamheten, produktionen och logistiken. Områdena bildar en sammanhängande zon längs Borgåleden. Också i Västersundom har ett vidsträckt område för näringsverksamhet anvisats. Med beteckningen har vidare anvisats ett centrum med idrotts- och rekreationstjänster i Östersundom samt en båthamn på Björnsö.

4.5.1 Områden för näringsverksamhet

I områden för näringsverksamhet kan man enligt planbestämmelsen placera produkti-

on som inte medför miljöstörningar, andra arbetsplatsfunktioner, trafik- och depåfunktioner, lager samt relaterade kontors-, service- och butikslokaler. Området för näringsverksamhet söder om Borgåleden är kopplat till huvudgatan samt till anslutningarna till Norrberget och Landbo. Området söder om korsningen mellan Ring III och Nya Borgåvägen kan kopplas till hamnbanan över ett stickspår. I området för näringsverksamhet i Fagersta och Norrberget anvisas produktion som medför miljöstörningar, andra arbetsplatsfunktioner samt lokaler, anläggningar, anordningar och områden för samhällsteknisk försörjning, såsom kraftverk, vattentäktsanläggningar och -reningsverk samt snötippar. Dessutom kan trafik- och depåfunktioner samt lager placeras i området. I området för näringsverksamhet i Norrberget har en ny anslutning anvisats till Borgåleden samt en matargata till Ring III.

I områdena för näringsverksamhet nära anslutningen till Landbo kan man dessutom placera sådana utrymmeskrävande, stora specialhandelsenheter av regional betydelse som med beaktande av tillgången till servicen och handelns art av grundad anledning även kan placeras utanför centrumområdena. Den sammanräknade våningsytan för de stora detaljhandelsenheterna i området får vara högst 100 000 vy-m². Utöver den lokala efterfrågan får den kommersiella utvecklingen stöd av den efter-frågan som anslutningstrafiken medför.

Nära Östersundoms metrostation, på södra sidan av Nya Borgåvägen, har ett centrum för idrotts- och rekreationsanläggningar (U) anvisats, och söder om det ett område för idrotts- och rekreationsanläggningar (u-1). Tillsammans bäddar dessa för en omfattande utveckling av motionstjänsterna både inomhus och utomhus. Området för idrotts- och rekreationsanläggningar (u-1) ligger i dalmynningen vid Krabbäcken och är en del av ett större grönområde. Det är viktigt att beakta detta läge både med tanke på landskapsbilden och med hänsyn till rekreationsförbindelserna och naturvärdena. Centrumet för idrotts- och rekreationsanlägg-ningar är främst avsett för motion och rekreation som idkas inomhus, såsom idrottshallar, medan u-1-området främst är avsett för utomhusaktiviteter.

Båthamnen som för närvarande finns på Björnsö och södra sidan av den har anvisats som ett hamnområde. De andra båtham-narna har anvisats med en objektsbeteckning. För småbåtstrafiken är sundet vid Korsnäs och Bölsfjärden särskilt viktiga. Därtill har båthamnar anvisats på Granö.

4.5.2 Områden för samhällsteknisk försörjning

Lokaler, anläggningar, anordningar och områden för samhällsteknisk försörjning, såsom kraftverk, vattentäktsanläggningar och -reningsverk och snötippar samt trafik- och depåfunktioner får placeras i områden för samhällsteknisk försörjning. Områdena för samhällsteknisk försörjning ligger längs Borgåleden. Här finns Västersundoms, Fagerstas och Landbos kraftstationer, avfallskraftverket i Långmossebergen (Vanda Energi Ab) samt en områdesreservering för en värmecentral som använder förnybar energi. En del av områdena har anvisats i första hand för produktion av solenergi.

4.6 Grön- och rekreationsområden

Nätverket av grönområden består av naturskyddsområden, ett utredningsområde samt vidsträckta, sammanhängande grönområden och smalare grönfingrar längs bäckdalarna som kopplar samman dessa grönområden. Dessa utgör också de viktigaste ekologiska förbindelserna mellan södra delarna av planområdet och Sibbo storskog. Den viktigaste förbindelsen i sydlig-nordlig riktning går från Sibbo storskog via Västersundom och Västerkulla, Kasaberget och Labbacka till Nordsjö. Skogsområdet i Sibbo storskog fortsätter som skogsklädda grönfingrar ända till Borgåleden. Dessutom ger Granö möjligheter att utveckla maritima fritidsfunktioner på bred front. För att trygga naturvärdena har utöver grönområdesreservationerna även anvisats ekologiska förbindelser, grönbroar/-tunnlar samt del av en ekologisk förbindelse som ska utvecklas och ett utredningsområde som ska bevaras i naturligt tillstånd. Konsekvenserna för naturvärdena minimeras också bl.a. med hjälp av planbestämmelser om tidsplaneringen. Enligt planbestämmelserna ska områdena för närrekreation genomföras samtidigt med bostadsproduktionen.

I generalplanen har sammanlagt 12 km2 anvisats för grönområden (inkl. rekreationsområden, centrum för idrotts- och rekreationsanläggningar, friluftsområden, ett grönområde samt ett utredningsområde (2,9 km2) (inga skyddsområden)). Detta motsvarar ca 150 m2/invånare (beräknat enligt folkmängden 80 000). Av dessa utgör friluftsområdena sammanlagt 627 ha och rekreationsområdena 183 ha. Enligt planbestämmelserna ska områdena anvisas tillräckliga stadsdelsparker och övriga områden för närrekreation i förhållande till antalet invånare, vilket höjer arealen per invånare. Exempelvis i Helsingfors finns det i genomsnitt 120 m2 grönområden per invånare. Det omfattande grönnätet i generalplanen säkerställer tillräckliga grönområden för stadsborna och tryggar bevarandet av naturvärdena.

Områdets grönstruktur omfattar utöver de grönområden som visas på plankartan även sådana områden som planeras mer ingående vid det fortsatta arbetet, såsom öppna platser inom byggnadsområdena, små parker, stadsdelsparker, havsstrands-parker, lek- och idrottsparker, gårdsplaner och trädgårdar på tomterna samt lokala grönförbindelser. I byggnadsområden som planläggs för boende ska områdena för närrekreation uppta i genomsnitt 20 % av ytan. Stränderna bör planeras för allmänt bruk. Utredningsområdet som anvisats i planen är i egenskap av planbeteckning inget grön- eller rekreationsområde, men området bevaras i praktiken som det är i dag och är därmed en del av grönnätet (se närmare 4.8).

I generalplanens planbestämmelser förutsätts att kartorna som bifogas beskrivningen ska tas i beaktande i den mer detaljerade planeringen (”Målinriktad plan för rekreationsnätet” (bilaga 5.b.) och ”Målinriktad plan för grönområdes- och rekreationsnätverket” (bilaga 5.c.).

I kartbilagorna 5 (”Målinriktad plan för grönstrukturen” (bilaga 5.a.), ”Målinriktad plan för rekreationsnätet” (bilaga 5.b.) och ”Målinriktad plan för grönområdes- och rekreationsnätverket” (bilaga 5.c.)) visas de huvudsakliga friluftslederna, de med tanke på rekreation och friluftsliv centrala friluftsområdena samt de ungefärliga stadsdelsparkerna, vars gränser, omfattning och läge bestäms på de följande plannivåerna. Rekreationslederna ska genomföras framtungt i förhållande till byggandet. Med bra och framtung ruttplanering och handledning kan man förhindra att skogarna slits för mycket och upprätthålla naturvärdena i området.

Skyddsområden behandlas i punkt 4.7. På kartbilaga 7 anvisas områden och objekt som är värdefulla med tanke på den biologiska mångfalden (luo). Befintliga inventeringsdata har utnyttjats vid avgränsningen av ”luo”-områdena. Uppgifterna är inte jämförbara i hela området och därför är områdesgränserna bara riktgivande. Att det förekommer koncentrationer av naturvär-den, vilket framgår av bedömningen av konsekvenser för naturen, beskriver bra den bio-

logiska mångfalden. Uppgifterna om förekomsterna baserar sig på naturinventeringar, Helsingfors stads miljöcentrals naturdata (LTJ) och Vanda stads naturdata. Värdekoncentrationerna och de objekt som är värdefulla med tanke på mångfalden bör tas i beaktande vid den fortsatta planeringen. En utredning om hotade naturtyper är på gång och resultaten från den kan tas i beaktande vid den fortsatta planeringen.

Utöver enskilda arter och områden bör större helheter i naturen granskas med hänsyn till mångfalden. Exempelvis genom att granska ekosystemtjänsterna kan man säkerställa att det finns tillräckligt många förbindelser av tillräckligt bra kvalitet mellan de vidsträckta skogsområdena och mellan de inre delarna av planeringsområdet och havet, samt att det blåa och ekologiska nätverket fungerar.

En granskning på generalplanenivå av det ekologiska nätverket behandlas i en separat rapport (Ojala 2017). Det ekologiska nätverket i planområdet består av kärnområden i naturen och grönförbindelser som kopplar samman dessa. De ekologiska förbindelserna har en central roll när det gäller att säkerställa mångfalden i stadsnaturen. I den mer detaljerade planeringen ska förbindelsernas funktion och kontinuitet tas i beaktande.

Ett mål med generalplanen är en mångsidig och hållbar grönstruktur med fungerande rekreationsförbindelser till de vidsträckta grönområdena. De huvudsakliga rekreationsförbindelserna och områdena för närrekreation genomförs i regel innan eller samtidigt som bostäderna byggs.

4.6.1 Rekreations- och friluftsområden

I generalplanen har grönområdena i huvudsak anvisats som rekreations- och friluftsområden. I planområdets sydvästra del går de samman med grönfingret i Nordsjö och Östra Helsingfors kulturpark, och i norr med Sibbo storskogs nationalpark. De utgör alltså en betydande del av det regionala nätverket av grönområden och Gröna bältet.

Rekreationsområdena kan vara mer byggda och ha mångsidigare funktioner än friluftsområdena. I rekreationsområdena får man enligt planbestämmelsen placera parker, frilufts-, motions- och badstrandsområden samt odlingslotter. Här får också mindre byggnader och konstruktioner som tjänar det huvudsakliga användningsändamålet placeras. I de allmänna bestämmelserna om grön- och rekreationsområden, -förbindelser och -objekt förutsätts emellertid att kulturmiljöns, landskapets och naturens värden samt ekologiska förbindelser ska beaktas i den mer detaljerade planeringen. I kartbilagorna 5.a-c. visas de med tanke på rekreation och friluftsliv viktigaste friluftsområdena samt de ungefärliga stadsdelsparkerna, vars mer exakta gränser, omfattning och lägen avgörs på de följande plannivåerna. Stadsdelsparkerna anvisas i huvudsak i rekreationsområdena i planen. Deras karaktär kan variera från byggda parker till parker i naturligt tillstånd.

Genomförandet av de bostadsdominerade områdena förutsätter att de omgivande frilufts- och rekreationslederna genomförs samtidigt samt att en plan för styrandet av naturvården och rekreationsbruket utarbetas för området. Områdena för närrekreation ska genomföras samtidigt med bostadsproduktionen. På det här sättet strävar man efter att styra friluftslivet bort från de områden som är värdefullare med hänsyn till naturvården.

Vidsträckta friluftsområden och framtungt genomförda rekreations- och friluftsleder stöder i kombination med naturskyddsområdena det ekologiska nätverket och upprätthåller den biologiska mångfalden. I den målinriktade planen för rekreationsnätverket (bilaga 5.b.) presenteras de viktigaste friluftsområdena, i vilka ett tillräckligt tätt nätverk av lokala skogsleder bör inrättas med tanke på invånarna i närområdena.

Vid planeringen och genomförandet av frilufts- och rekreationsområdena bör man beakta möjligheterna att bevara naturvärdena – bergsformationerna och de hotade naturtyperna medräknade – och kulturlandskapet i ett större sammanhang. I planeringslösningarna bör grönområdena granskas som en helhet bland annat beträffande den biologiska mångfalden och ekosystemtjänsterna. I den fortsatta planeringen bör uppmärksamhet fästas vid grönområdenas ekologiska kvalitet, blå- och skogsnätverket, den marina miljön, behandlingen av stränderna och kulturmiljöerna. Dessutom bör tillräckligt stora och attraktiva områden som lämpar sig för rekreationsbruk över kommungränserna och ett nätverk av grönområden som förenar dessa beaktas i den mer detaljerade planeringen. Den regionala och lokala grönstrukturen, särskilt mellan skogarna i Sibbo storskogs nationalpark och havsområdet, beaktas även i den fortsatta planeringen.

Friluftsområdenas karaktär ska i huvudsak bevaras. Med detta avses att till exempel åkrar, ängar och betesmarker ska bevaras som öppna områden även framöver. Områdena ska vårdas på ett sätt som stöder natur- och kulturvärdena. Exempelvis kan det bli möjligt att hålla djur på bete på Husö även i fortsättningen. Ett öppet beteslandskap främjar också fågelbeståndet i området.

4.6.2 Jordbruks- och grönområden

I Majvik anvisas ett jordbruksområde i vilket boende och annan verksamhet med anknytning till jordbruk får placeras. På områ-det finns en biodynamisk gård som utvecklas och vars verksamhet diversifieras.

Kulturlandskapet i Västersundom är värdefullt på landskapsnivå. Det öppna odlingsområdet vid Westerkulla gård har anvisats som ett landskapsmässigt värdefullt område som ska bevaras öppet och i odlingsbruk. Tack vare beteckningen kan den hundraåriga odlingskulturen vid gården bevaras. För att ytterligare skydda kulturmiljön som en helhet har området mellan åkern, Österleden och Ring III anvisats med beteckningen för ett grönområde, som på samma gång är en del av en viktig ekologisk förbindelse i nordlig-sydlig riktning. Grönområdet är inte avsett för allmänt rekreationsbruk. I området bör man tillåta åtgärder och funktioner som behövs för genomförandet av generalplanen, såsom metrobanan, en tunnel för gemensam användning, grönbroar och eventuella andra behövliga åtgärder för utvecklingen av den ekologiska förbindelsen.

4.6.3 Områden för idrotts- och rekreationsanläggningar

Centrumen för idrotts- och rekreationsanläggningar är tänkta som områden för bredbasig idrottsverksamhet och specialfunktioner. I centrumen (U) får man till exempel placera spelplaner och hallar som kräver mycket utrymme. I området för idrotts- och rekreationsanläggningar (u-1) får man till exempel placera stora spelområden. Vid utjämningen av markytan och i den mer detaljerade planeringen ska närheten till Natura-området beaktas, liksom konsekvenserna av eventuell markfyllnad för bevarandet av vattenförhållandena i de skyddade naturtyperna. I bilaga 5.b. visas det eftersträvade antalet och belägenheterna för idrottsparker som är mindre än centrumen för idrotts- och rekreations-anläggningar.

I området för idrotts- och rekreationsanläggningar (u-2) får man placera funktioner och tjänster med anknytning till Sibbo storskogs nationalpark och djurhållning samt byggnader och konstruktioner för sådana,

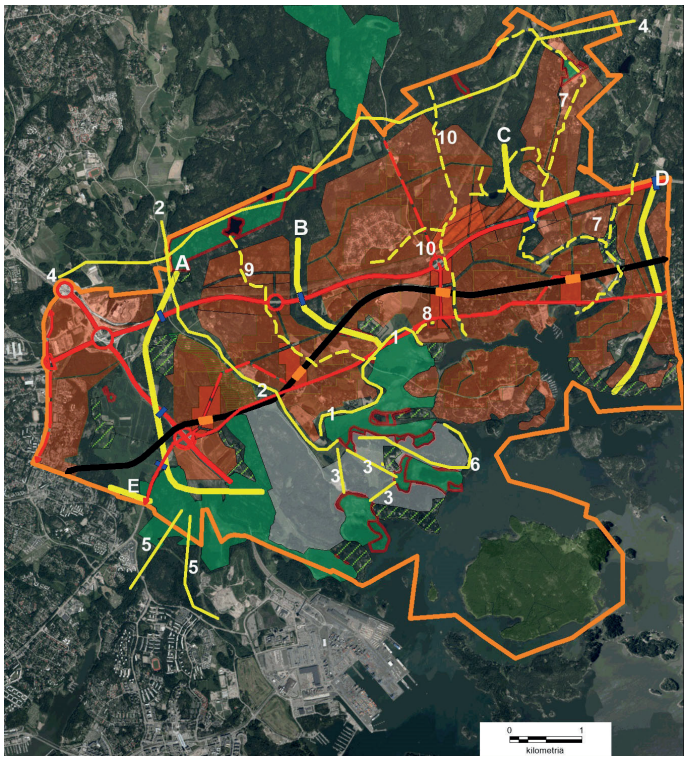


Bild 18. Det ekologiska nätverket i generalplanen. De ekologiska förbindelserna har betecknats med bokstäverna A-E och de övriga ekologiska förbindelserna med siffrorna 1–10.

såsom ett campingområde, ridcent-rum och naturum. Området för idrotts- och rekreationsanläggningar placeras nära ändstationen för en snabbspårväg/snabb stomförbindelse inom kollektivtrafiken, vilket förbättrar tillgängligheten till skogsområdena med kollektiva trafikmedel. Området kan också fungera som en port till Sibbo storskog.

4.6.4. Område för rekreation, turism och fritid

Granö har i sin helhet anvisats som område för rekreation, turism och fritid. I området får fritidsboende, inkvarteringstjänster, campingområden, gruppträdgårdar samt andra funktioner som tjänar rekreation, turism och semesterfirande placeras. Ön kan till en början öppnas för offentligt rekreationsbruk via en färjför-bindelse. Målet är emellertid att utveckla Granö till ett maritimt centrum för rekreation, vilket i fortsättningen förutsätter en förbindelse för fordonstrafiken, dvs. en bro. Med tanke på hela stadsregionen har Granö goda möjligheter att utvecklas som ett mångsidigt område för båtliv och rekreation. Det är tänkt att hamnen i första hand ska tjäna båtlivet. I mitten av ön finns ett område som beträffande jordmånen och det skyddade läget vore lämpligt som skogsbegravningsplats.

4.6.5. Grönbro eller gröntunnel

Beteckningen för en grönbro eller en gröntunnel innebär en tillräckligt bred förbindelse som vid behov planteras och som fungerar som en ekologisk korridor. Om de ekologiska värdena tillåter det kan bron eller tunneln även användas som rekreationsförbindelse. I generalplanen anvisas fyra grönbroar eller -tunnlar vid Borgåleden, en vid Ring III och en vid Nya Borgåvägen. För att djur ska kunna använda dessa grönbroar och gröntunnlar bör man vid den fortsatta planeringen ta fasta på dimensioneringen och de miljömässiga faktorerna.

4.6.6 Behov av rekreationsförbindelse, nätverk av friluftsleder

Behoven av rekreationsförbindelse är förbindelser mellan stadsstrukturen som förbinder större grönområden med varandra. De är särskilt viktiga med tanke på stadsbornas möjligheter till rekreation. De kan till exempel vara urbana gå- eller parkgator eller vårdade naturområden. Den kan också utgöras av parkkedjor eller stadsskvärer. Den närmare karaktären hos rekreationsförbindelserna fastställs i den mer detaljerade planeringen. Rekreationsförbindelserna kan vara urbana gång- eller parkgator, trädgårdsliknande gator i bostadsområden, vårdade naturområden eller så kan de bildas av parkkedjor. Det bör finnas tillräckligt med förbindelser genom de områden som byggs och de kan på ett naturligt sätt även koppla samman mindre grönområden med varandra. Att promenera bör prioriteras som det viktigaste färd-sättet.

I bilagorna 5a.-c. visas därtill de eftersträvade huvudfriluftslederna. Frilufts- och cykelvägarna bör planeras framtungt så att de förenar grönområdena med varandra och att det är tryggt och upplevelserikt att färdas längs dem. Med bra och framtung ruttplanering och handledning kan man förhindra att skogarna slits för mycket och upprätthålla naturvärdena i området. Den region-ala strandpromenaden är en del av nätverket av friluftsleder. I den mer detaljerade planeringen av strandpromenaden beaktas landskapets och naturens värden och behov av skydd. Nätverket av ridvägar har anvisats på kartbilagan, men möjligheterna att genomföra det kräver närmare undersökningar inför den fortsatta planeringen.

4.6.7 Ekologisk förbindelse, del av ekologisk förbindelse som ska utvecklas och etappvist byggnadsområde

De ekologiska förbindelserna kopplar samman skyddsområden och andra natur- och grönområden på både det lokala planet och ett vidare regionalt plan. De ekologiska förbindelserna syftar till att göra det lättare för olika organismgrupper att färdas och breda ut sig mellan lämpliga livsmiljöer och minska den negativa isoleringen av lokala populationer. I urbana miljöer är det särskilt viktigt att beakta de ekologiska för-

bindelsernas betydelse för den biologiska mångfalden, eftersom en nätformig struktur av kärnområden i naturen och de grön- och blåförbindelser som går mellan dem upprätthåller de lokala miljövärdena.

I Östersundoms planområde har sammanlagt fem ekologiska förbindelser anvisats med beaktande av kärnområdena i naturen. Av dessa har fyra förbindelser i nordlig-sydlig riktning klassificerats som viktiga även på landskapsnivå. Den viktigaste förbindelsen går mellan de skyddade skogarna i Sibbo storskog och Natura 2000-områdena Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom. I generalplanen finns denna ekologiska förbindelse av riksintresse och landskapsintresse (Sibbo storskog–Svarta backen-Nordsjö) nära Ring III och tillsammans med åkerområdet vid Westerkulla gård utgör den en del av ett regionalt betydande grönfinger genom planområdet (A på bild 18).

Vid den ekologiska förbindelsen Sibbo storskog-Svarta backen-Nordsjö har planen beteckningen för en del av en ekologisk förbindelse som ska utvecklas. Denna förutsätter åtgärder för att utveckla kontinuiteten och förbättra funktionen i den ekologiska förbindelsen för att skogsarterna ska lättare att förflytta sig. Med hänsyn till förbindelsens funktion bör särskild uppmärksamhet fästas vid järparnas möjligheter att förflytta och breda ut sig. Järpen är en art som tas upp i bilaga I till fågeldirektivet och är en av skyddsgrunderna för Natura-området.

I en planbestämmelse förutsätts att en plan som styr naturvården och rekreationsbruket ska utarbetas för området. Det är tänkt att planen ska utarbetas i samarbete med markägarna. I planen definieras närmare de områden och de åtgärder som behövs för tryggandet av den ekologiska förbindelsen. Till utvecklingsåtgärderna hör att göra förbättringar på ställen där kontinuiteten bryts, såsom att plantera till exempel alar och granar på större öppna marker.

De största barriäreffekterna för den ekologiska kontinuiteten orsakas av trafikledernа som klyver området: Borgåleden, Ring III och Nya Borgåvägen/Österleden. Grönbroarna och gröntunnlarna som markerats som delar av ekologiska förbindelser förbättrar kontinuiteten. Genomförandet av grönbroar och gröntunnlar har genom en planbestämmelse bundits till genomförandet av etappvisa byggnadsområden.

Friluftslederna bör anläggas så att rekreationsbruket inte försämrar områdets funktion som en ekologisk förbindelse. Eftersom delen som ska utvecklas tangerar ett värdefullt kulturlandskap av landskapsintresse ska värdena i kulturlandskapet beaktas vid utvecklingsåtgärderna. Exempelvis vid beskogning ska särskild uppmärksamhet fästas vid det öppna åkerlandskapet vid Westerkulla gård och kantzonerna kring de områden som ska planteras med skog.

I planbestämmelsen förutsätts att särskilt järpe ska tas i beaktande vid utvecklingen av området. Det finns knappt om information om hur järpar rör sig mellan Borgåleden och Nya Borgåvägen. I Natura-bedömningen för generalplanen (Sito Oy & Enviro, 2017) konstateras att järpe inte förekommer över huvud taget på området mellan Nya Borgåvägen och Borgåleden. Enligt bedömningen känner man inte heller till hur regelbundet järpar rör sig mellan Sibbo storskog och Svarta backen. Därmed förutsätter en granskning av den ekologiska funktionen i det område som ska utvecklas att man startar ett uppföljningsprogram.

I planen har en ekologisk förbindelse mellan Sibbo storskog och Svarta backen anvisats på västra sidan av Västersundom. Förbindelsen bryts på några ställen och förutsätter åtgärder för att fungera som en förstklassig ekologisk korridor. Det tar tid att genomföra dessa åtgärder, och därför har även en andra, tillfällig ekologisk förbindelse anvisats mellan Sibbo storskog och Svarta backen. Den går längs östra kanten av Västersundom. Den tillfälliga ekologiska förbindelsen har i planen betecknats delvis som ett etappvist byggnadsområde. Dalen längs Krabbäcken är också en del av denna förbindelse och har i planen anvisats som ett rekreationsområde. I slutskedet av planens genomförande kommer det etappvisa byggnadsområdet att byggas.

Den tillfälliga ekonomiska förbindelsen har till uppgift att trygga funktionen i förbindelsen mellan Sibbo storskog och Svarta backen tills den primära förbindelsen som anvisats i planen börjar fungera. Den bevaras tills den ekologiska förbindelsen Sibbo storskog–Svarta backen–Nordsjö har konstaterats fungera särskilt med hänsyn till järparnas möjligheter att förflytta och breda ut sig. Enligt bestämmelsen om tidsplaneringen ska området före byggandet fungera som en skogig, ekologisk förbindelse varvid man vid vården, bruket och den mer detaljerade planeringen ska beakta att de för skogsarterna viktiga förbindelserna bevaras så att de är tillräckligt breda och har tillräckligt med träd. Detta innebär begränsningar i markanvändningen. I området gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen som innebär att jordbyggnadsarbeten, trädfällning eller annan därmed jämförbar åtgärd inte får vidtas utan tillstånd för miljöåtgärder. En plan som styr naturvården och rekreationsbruket ska utarbetas även för det etappvisa byggnadsområdet. Avgränsningen av området grundar sig på de gränser som fastställts i samband med Natura-bedömningen inför generalplanen och särskilt på uppgifterna om terräng och vegetation som är bra för järpar att röra sig och leva i.

Vid granskningen av det ekologiska nätverket har uppmärksamhet också fäst vid bäckar och andra små vattendrag som bildar ett med tanke på den biologiska mångfalden viktigt blånät. I norra delen av planområdet löper bäckfårorna främst i friluftsområden, varvid de avsnitt som är i naturligt tillstånd har bättre möjligheter att bevaras. De ställen där bäckarna och rännilarna har sina utlopp bör bevaras som sådana eller så att de viktiga skyddsmålen för naturobjekten tas i beaktande. I den fortsatta planeringen bör man därtill fästa uppmärksamhet vid att ökningen i dagvattenbelastningen har konsekvenser för vattenkvaliteten i små vattendrag och särskilt för fiskbeståndet i dem. Kvaliteten på vattensystemet bör beaktas även i planeringen av de åtgärder som påverkar havsområdena och vattenkvaliteten i dem.

4.7 Skyddsområden och skyddsobjekt

4.7.1 Naturvård

Naturskyddsområden berörs av naturvårdslagen, beslut om fridlysning och skötsel- och användningsplaner som eventuellt utarbetats för dem. Naturskyddsområden har anvisats i planen.

Sibbo storskogs nationalpark sträcker sig till den norra kanten av planområdet. Sibbo storskogs nationalpark inrättades år 2011 och är ett natur- och utflyktsobjekt av regional betydelse. Nationalparken har en stor potential att utvecklas till ett beträffande friluftslederna och funktionerna mångsidigt och mer lockande friluftsområde, likt Noux. Forststyrelsen har utarbetat en skötsel- och användningsplan för området. Det växande rekreationsbru-ket och befolkningstillväxten sätter tryck på att trygga mångfalden i Sibbo storskogs omgivningar. Längs kanten av nationalpar-ken bör man bilda en s.k. buffertzon kring de områden som är mest värdefulla med hänsyn till naturvården. Södra kan-

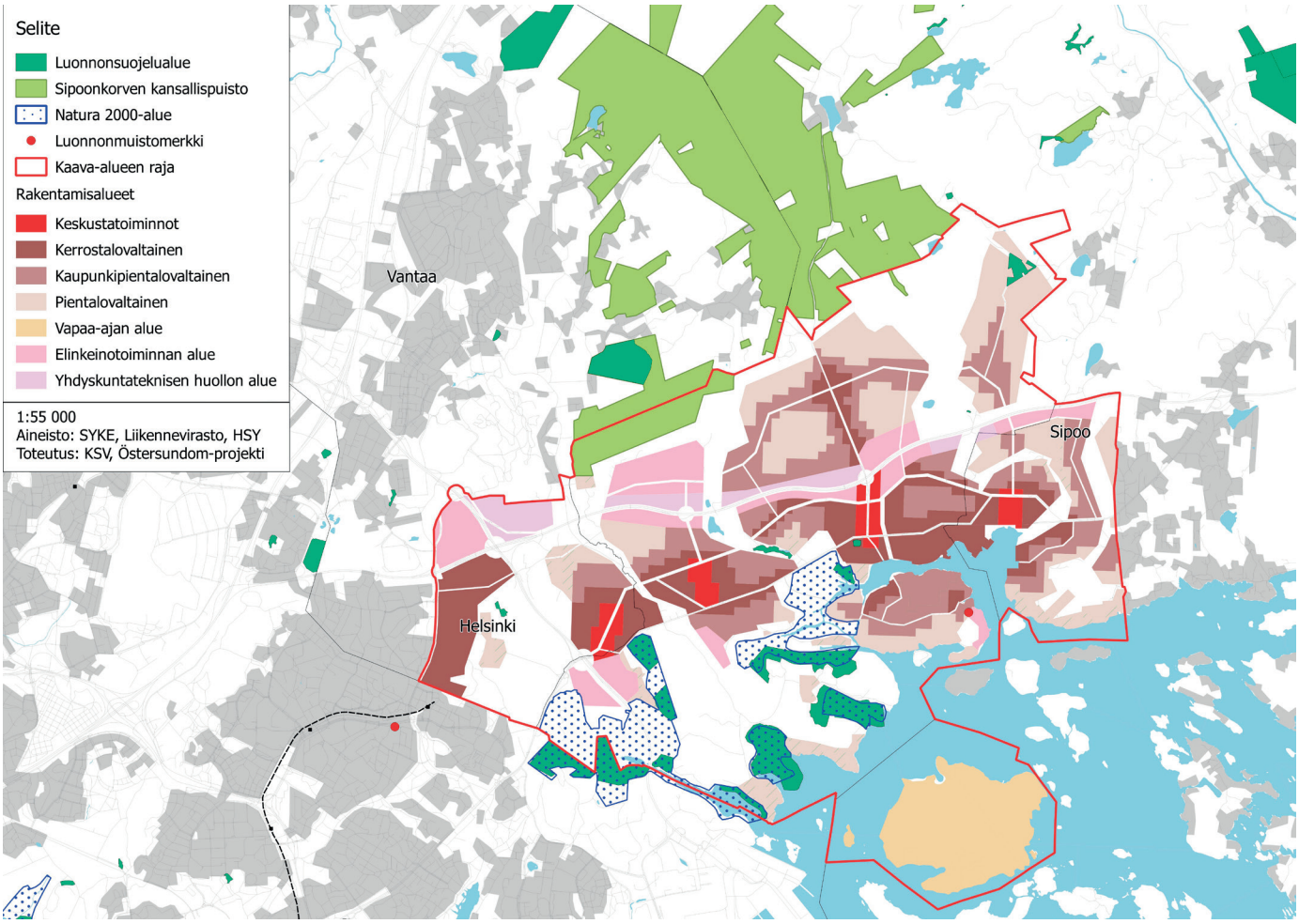


Bild 19. Skyddsområden och -objekt i planområdet och i Sibbo storskog.

ten av Sibbo storskog är en zon för närrekreation som i framtiden kommer att ha fungerande förbindelser även till de inre delarna av skogen.

I planområdet finns fyra skogar eller dungar som består av ädla lövträd och som skyddats med stöd av 29 § i naturvårdslagen. Ädelträdsskogarna och -dungarna har uppkommit på naturlig väg och består till stor del av ädla lövträd. Skogar av den här typen är känsliga för förändringar i miljön, särskilt för förändringar i ljus- och fuktighetsförhållandena.

En utredning om hotade naturtyper i hela Helsingfors är på gång och resultaten från den kommer att tas i beaktande i den fortsatta planeringen. Vid planeringen, användningen och skötseln av dessa områden ska man även för övrigt sträva efter att trygga bevarandet av naturvärdena.

Natura-områden

De områden som hör till nätverket Natura 2000 har anvisats i planen. En separat rapport har sammanställts över konsekvenserna för Natura-områdena (Arvio Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro -vaihtoehdon vaikutuksista Mustavuo-ren lehto ja Östersundomin lintuvedet -Natura-alueeseen (FI0100065) sekä Sipoonkorven Natura-alueeseen (FI0100066) (Sito Ab och Ympäristösuunnittelu Enviro Oy 2017). I den mer detaljerade planeringen ska man beakta Natura-konsekvenserna och arterna i bilaga II samt säkerställa att platser där arter som ingår i bilaga IV a förökar sig och rastar inte förstörs eller försämras. Förekomsten av dessa arter bör undersökas närmare.

4.7.2 Betydande kulturmiljöer

En utredning från 2008 om den byggda kulturmiljön i det med Helsingfors införlivade området ("Liitosalueen rakennettu kulttuuriympäristö") har hört till bakgrundsmaterialet för beredningen. Utredningen är en översikt av kulturmiljön i Östersundom som sammanställts med utgångspunkt i inventeringar och utgångsmaterial. Utredningen omfattar inte de delområden som hör till Vanda och Sibbo, utan över dem har egna utredningar gjorts.

På plankartan visas alla objekt i byggda kulturmiljöer av riksintresse och alla kulturhistoriska objekt av landskapsintresse med en objekts- eller områdesbeteckning. Westerkulla gård har lagts fram med samma beteckning med anledning av sitt värde i egenskap av kulturmiljö. Dessutom har de vidsträckta odlingsområdena kring gården betecknats som landskapsmässigt värdefulla åkerområden. Med tanke på landskapsbilden är det viktigt att dessa områden bevaras öppna och i odlingsbruk. Planbestämmelsen tillåter att en metrobana byggs ovan eller under jord. Östersundoms kyrka är en byggnad som skyddats med stöd av kyrkolagen. Lagen förutsätter att utlåtanden begärs av kyrkostyrelsen och Museiverket för åtgärder som gäller kyrkan. RKY-områdenas gränser kontrolleras i samarbete med museimyndigheterna i samband med den mer detaljerade planeringen.

På kartbilaga 8 till beskrivningen (Skyddade objekt och värdeobjekt i kulturmiljön) visas en sammanfattning av fornlämningarna samt värdeobjekt- och -områden i kulturmiljön som tagits upp i olika inventeringar. Eftersom flera fristående inventeringar har

utförts i området är värderingen av objekten och områdena inte enhetlig. De värdefulla objekten i Vanda har delats in i objekt/områden i den gamla respektive den moderna byggnadskulturen samt i landskapsmässigt värdefulla objekt, såsom nämnda åkrar vid Westerkulla gård i kombination med det äldre byggnadsbeståndet. När det gäller Sibbo och Helsingfors har inventeringsuppgifterna samlats från flera olika rapporter och det tidigare planmaterialet. För att göra det hela enklare har uppgifter om värderingen av kulturhistoriskt värdefulla områden och objekt lämnats bort i kartbilagan. Dessutom visar kartbilagan de historiska vägsträckningarna. Värderingen av de historiska vägsträckningarna och planeringslösningarna behandlas vid den mer detaljerade planeringen.

Det kan hända att man tillsvidare inte känner till alla fornlämningar i området. I den mer detaljerade planeringen bör man därför beakta behovet av kompletterande utredningar om det arkeologiska kulturarvet. Museimyndigheterna ska höras när det gäller planer som inbegriper objekt och områden som skyddas med stöd av lagen om fornminnen samt byggnads- och kulturhistoriska objekt och områden. Den som planerar att bygga i vattenområden ska också kontakta Museiverket, eftersom det kanske finns behov av att utreda kulturarvet under vattnet. Enligt 15 § i lagen om fornminnen ska den som genomför ett projekt ersätta kostnaderna för en särskild undersökning av fornlämningen eller för särskilda åtgärder för bevarandet av fornlämningen, såvitt det inte ska anses oskäligt med beaktande av omständigheterna.

4.8 Utredningsområde

Eftersom generalplaneområdet omfattar Natura-områden har bedömningar av konsekvenserna för Natura-områdena enligt naturvårdslagen utarbetats över de olika alternativen under generalplaneprocessens gång. I de tidigare versionerna av generalplanen hade byggnadsområden anvisats nära Natura-områdena Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom. I Natura-utredningarna konstaterades att planlösningen har negativa konsekvenser för naturvärdena inom och/eller nära Natura-områdena. I synnerhet några arter som nämns i fågeldirektivet bedöms bli störda av den närliggande bosättningen och det rekreationsbruk som bosättningen föranleder i såpass hög utsträckning att man i generalplanen beslutat att anvisa Sundberg, Marbacken, Ribbingö, Kantarnäs och Husö som ett utredningsområde.

Det vidsträckta utredningsområdet i generalplanen gör det möjligt att utarbeta mer exakta naturinventeringar och starta ett uppföljningsprogram. Avgränsningen av utredningsområdet är betydligt större än förekomsterna av de naturvärden som man känner till. Utredningsområdet står i praktiken kvar i naturligt tillstånd och naturvärdena bevaras trots att markanvändningen omkring det utvecklas. För utredningsområdet ska det utarbetas en plan som styr naturvården och rekreationsbruket. På det sättet kommer rekreationsbruket inte att äventyra naturvärdena eller Natura-värdena i området. Beteckningen för ett utredningsområdet gör det möjligt att kartlägga naturvärdena mer ingående och att starta ett uppföljningsprogram utan att försvåra genomförandet av de övriga delarna av generalplanen.

Det är förbjudet att bygga i utredningsområdet och markanvändningen i området avgörs i en separat delgeneralplan. Dessutom gäller en åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen i området. Största delen av området ägs av Helsingfors stad.

4.9 Trafik

Genomförandet av generalplanen är bundet till ett kollektivtrafiksystem som grundar sig på metron. Trafiken i Östersundom har utretts i flera fristående rapporter i de olika planeringsskedena. Följande rapporter är viktiga:

- Östersundomin liikennejärjestelmäselvitys, suora metro, Strafica Oy, 2017
- Östersundomin liikennejärjestelmäselvityksen päivitys, Strafica Oy, 2016
- Östersundomin kaavaehdotusvaiheen liikennejärjestelmäselvitys, Strafica Oy, 2015
- Östersundomin liikennejärjestelmävertailu, Strafica Oy, 2012
- Östersundomin yleiskaavan tie- ja pääkatuverkkoselvitys, Strafica Oy, 2011
- Östersundomin raidevaihtoehtojen vertailu, Stadsplaneringskontoret i Helsingfors, 2011
- Itämetron esiselvitys, Sito Oy, Arkkitehtitoimisto HKP Oy, Strafica Oy & FCG Planeco Oy, 2010
- Östersundomin pikaraitiotien esiselvitys. WSP Finland Oy, 2010

Utredningen om trafiksystemet i Östersundom (Östersundomin liikennejärjestelmäselvitys, Strafica 2017) utarbetades med utgångspunkt i markanvändningen och väg- och gatunätet i förslaget till generalplan. Efterfrågan på kollektivtrafik, vägar och gator samt deras funktion granskades etappvis enligt förtätningen av markanvändningen. Helmetmodellen har använts som underlag för prognoserna.

4.9.1 Trafiknät

Landsvägs- och gatunät

Det trafiknät som biltrafiken använder består av landsvägar och av nya eller grundligt renoverade gatuförbindelser. Det nuvarande landsvägsnätet bevaras med undantag för landsväg 170, som ändras till gata och dras längre norrut. I fortsättningen tjänar förbindelsen även den regionala trafiken. Den nuvarande vägsträckningen för Nya Borgåvägen är i fortsättningen i huvudsak en matargata som ställvis kan reserveras för kollektivtrafik och/eller cykeltrafik. Nätverken för fordons-, kollektiv- och cykeltrafiken består främst av ett urbant gatunät som är avsett för alla trafikformer. De föreslagna gatuförbindelserna är riktgivande beträffande placeringen och dimensioneringen.

Förutom gatunätet använder personbilstrafiken och den del av kollektivtrafiken som sker med buss nätet av allmänna landsvägar – Ring III och Borgåleden (E18). De senare planeringsskedena bör ge beredskap att bredda Borgåleden med en fil i vardera riktningen. De nya filerna skulle i första hand vara avsedda för den tunga godstrafiken och kollektivtrafiken.

I generalplanen anvisas en ny planskild anslutning vid Borgåleden, mellan de befintliga planskilda anslutningarna med Landbo och Ring III. Den nya planskilda anslutningen är viktig för utvecklingen av områdena för näringsverksamhet i Östersundom centrum och Norrberget. Den nya planskilda anslutningen blir en förbindelse till centrum/metrostationen i Östersundom. Den gör det möjligt att utveckla näringsverksamheterna i Norrberget och minskar miljöstörningarna från HRM:s eventuella avloppsreningsverk i öster eftersom trafikströmmarna styrs bortom bostadsområdena. Trafiken på gatunätet i generalplaneområdet minskar när den nya planskilda anslutningen byggs. Anslutningen förbättrar trafiksäkerheten och boendetrivseln i det nya bostadsområdet, särskilt eftersom den tunga trafiken dirigeras bort från det till det högre vägnätet. Områdena på norra sidan av Bor-

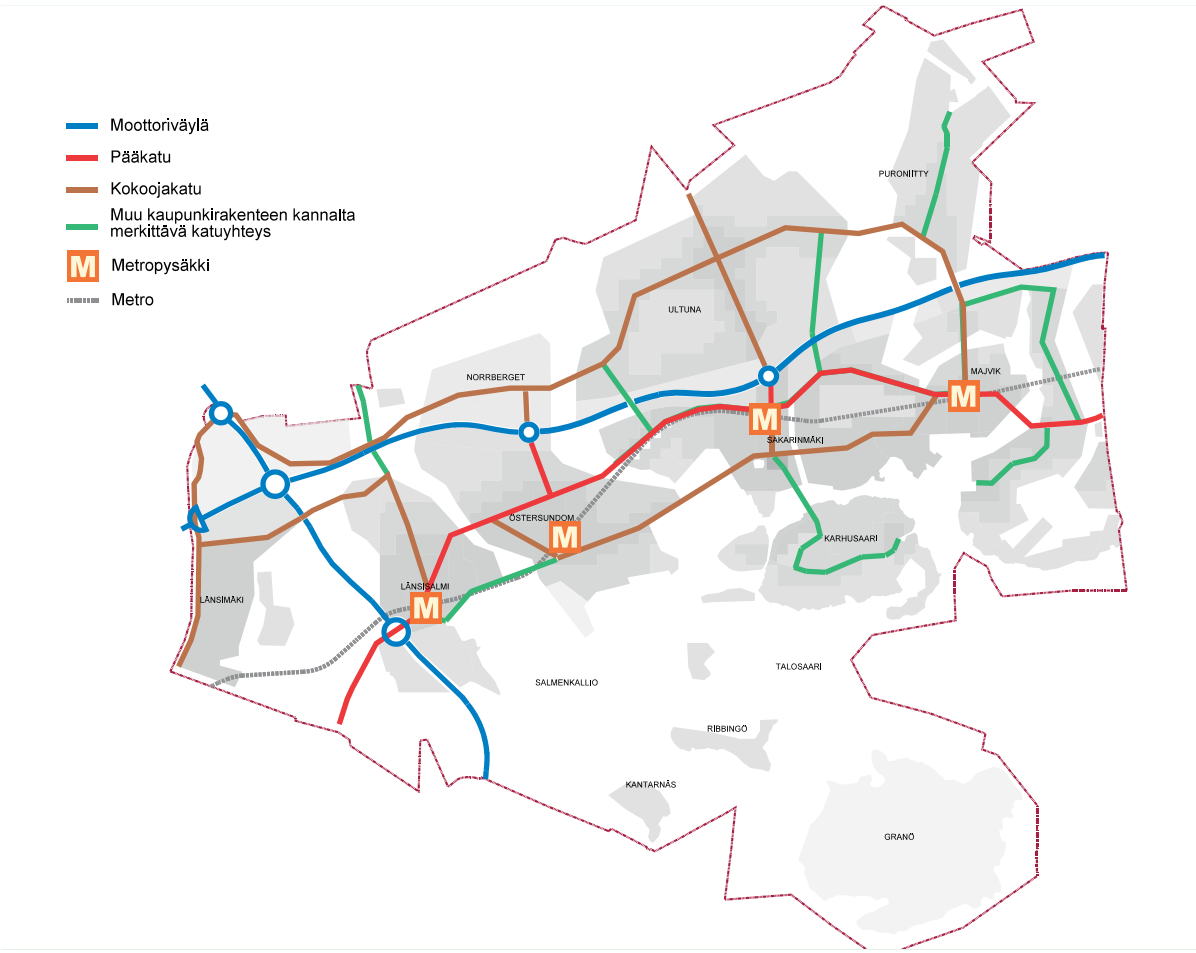


Bild 20. Trafiknätet i generalplanen.

gåleden (Norrbergets företagsområde) förutsätter smidiga logistiska förbindelser och den planskilda korsningen behövs för att företagen ska vara lättillgängliga. Området för näringsverksamhet kan alstra regional trafik till området, beroende på hurdana verksamheter som etablerar sig där. Transporter går även i riktning mot flygplatsen och Nordsjö hamn. Anslutningen mellan Ring III och Västerkullavägen och det närliggande gatunätet har inte planerats med tanke på det nya företagsområdet och den växande tunga trafiken. Att styra den tunga trafiken till och från företagsområdet via den planskilda anslutningen och det parallella gatunätet i Zachrisbacken är varken önskvärt eller effektivt. Anslutningen vid Zachrisbacken måste ändras allteftersom markanvändningen nära den blir effektivare. Utjämningen mellan landsvägsområdena och de områden som kantar dessa måste samordnas för en effektivare markanvändning.

Det behövs fler förbindelser som kopplar samman markanvändningen över eller under Borgåleden, och dessutom behöver de befintliga förbindelserna förbättras. På södra sidan av Borgåeden, över Ring III, har en gatuförbindelse anvisats för att sam-manföra Västerkulla med det övriga generalplaneområdet och möjliggöra en bussrutt som tjänar markanvändningen i riktning mot Ring III.

Del av Sottungsbyvägen, Kapellvägen, del av Björnsövägen samt delar av Bäckängsvägen och Immersbyvägen kan bevaras. De kan ha en mångsidig roll i fortsättningen. Det är också möjligt att begränsa trafiken på dessa vägar, ifall det blir nödvändigt med tanke på tryggandet av de historiska värdena och uppnåendet av de trafikmässiga målen. När Björnsövägen ändras till en gång- och cykelväg från Nya Borgåvägen till Skutholmen fredas Natura-området från trafik. I fortsättningen blir det aktuellt att prioritera olika trafikformer även i andra delar av gatunätet.

På plankartan föreslås också andra gatuförbindelser som är viktiga för stadsstrukturen.

Mot Helsingfors- och Vandahållet ansluter sig området till gatunätet via Österleden och förlängningen av Västersundomvägen. Lv 170, som på samma gång är den kommande huvudgatan, flyttas jämfört med den nuvarande sträckningen längre norrut från och med metrostationen i Västersundom. Huvudgatan löper på norra sidan av metrostationerna i Östersundom, Zachrisbacken och Majvik och återgår till den nuvarande sträckningen öster om metrostationen i Majvik. Nya Borgåvägen blir en matargata i södra delen av området. På västra sidan av metrostationen i Östersundom gör matargatan en krok mot metrostationen i Västersundom. I Västersundom påverkas genomförandet av huvudgatunätet av det etappvisa genomförandet av byggnadsområdet. Principen är att Nya Borgåvägens nuvarande sträckning ska tjäna som huvudgata tills den nya huvudgatan kan byggas. I slutläget kan en del av Nya Borgåvägen anvisas enbart för kollektivtrafik och/eller för cykeltrafik. En matargata från Immersbyvägen till Ring III har anvisats som förbindelse i östligvästlig riktning på norra sidan av Borgåleden. Gatunätet norr om Borgåleden har anslutits till övriga Östersundom via sex gatuförbindelser över och under motorvägen.

Till Granö har anvisats ett behov av en fordonstrafikförbindelse från Ribbingö och ett behov av en vattentrafikförbindelse från Sibbohållet.
Godstrafiken prioriteras högt vid planeringen av biltrafiken.

Kollektivtrafiknät

Metrobanan från Mellungsby till Majvik är stommen i kollektivtrafiksystemet. Placeringen av metrostationerna täcker en stor del av byggnadsområdena på gång- och cykelavstånd, och dessutom skapar den effektiva markanvändningen förutsättningar för ett heltäckande nätverk av linjer för anslutningsbussar. Zachrisbacken är en regionalt betydande omstigningsplats. Efterfrågan på tvärgående kollektivtrafik norrut tillgodoses av den s.k. snabbspårvägen Jokern 3, samt eventuella busslinjer på Ring III. Dessa tjänar främst markanvändningen i Västerkulla och de regionala förbindelserna i riktning mot Dickursby och Helsingfors-Vanda flygplats. De kopplar därmed planområdet till de internationella trafikströmmarna. Vid metrostationen i Mellungsbacka stiger passagerarna om till den tvärgående snabbspårvägen. En smidig omstigning från bussarna som kör längs Borgåleden i riktning mot Ring III är också viktigt med tanke på regionen.

I framtiden kan metrosystemet dessutom kompletteras med en förlängning av Spår-Jokern, dvs. med en snabbspårväg som följer Nya Borgåvägens vägsträckning från Östra Centrum via metrostationen i Zachrisbacken mot den s.k. Ultunaporten i södra kanten av Sibbo storskog. Denna förbindelse har i planen anvisats som en reservering för en snabbspårväg som också kan genomföras som en stombusslinje. En motsvarande reservering för en snabbspårväg/snabb kollektivtrafikförbindelse har också anvisats i Majvik.

Markanvändningen i generalplanen grundar sig på metron, och en hållbar fördelning mellan färdsätten förutsätter att metron byggs. Med bussar kan man uppnå en hyfsad servicenivå inom kollektivtrafiken tills antalet invånare i Östersundom når 30 000 personers gränsen (Strafica, 2017). Metrons kapacitet räcker till i rusningsriktningen men närmar sig maximalt utnyttjande. Hur bra metrons kapacitet räcker till beror också på befolkningstillväxten utanför planområdet men inom metrons influensområde, till exempel i Södra Sibbo. Metrons kapacitet på lång sikt ska i vilket fall som helst ses över på nytt i samband med den fortsatta planeringen.

Nätverk för gång och cykling

Gång- och cykeltrafiken förläggs främst till gatunätet. Plankartan visar en regional huvudförbindelse för långfärdscykling (bana) i riktning med Nya Borgåvägen. Gång- och cykelvägarna bör vara raka, smidiga och kontinuerliga. Nätverket av gång- och cykelbanor kompletteras av förbindelser som enbart är avsedda för gång- och cykeltrafiken eller där fordonstrafiken är begränsad. Dessa preciseras i senare planeringsskeden. En regional strandpromenad har angivits separat på plankartan.

För det friluftsliv som idkas till fots och med cykel byggs ett nätverk av friluftsleder till grönområdena så att tyngdpunkten i friluftslivet faller utanför de områden som har de mest känsliga naturvärdena. Nätverket av friluftsleder tjänar också andra behov av att färdas till fots och med cykel.

Stomled för specialtransporter

En stomled för specialtransporter löper genom området i riktning med landsväg 170 och förgrenar sig i riktning mot Ring III. Specialtransportleden genom planområdet bevaras och dess sträckning fastställs mer ingående i den fortsatta planeringen. Transporterna kan ha för stora tvärsnitt (7x7 m), vara för långa (max. 55 m) eller vara en kombination av dessa. En del av transporterna är antagligen också är tunga transporter. En del av de mindre specialtransporterna i riktning med Ring III använder tunneln mot hamnen, ifall de ryms genom den. Beaktandet av specialtransporter ställer stora krav på trafikregleringen på de aktuella förbindelserna. En eventuell flyttning av specialtransportleden till den nya sträckningen som föreslagits i generalplanen bör tas i beaktande i den fortsatta planeringen.

4.9.2 Fördelning av färdsätten

I basscenariot för år 2050 företas 41 % av resorna under ett vardagsdygn till fots eller med cykel, 24 % med kollektivtrafik och 35 % med personbil i generalplaneområdet. Andelen resor till fots och med cykel är på samma nivå som i stamstaden i Helsingfors, andelen kollektivtrafik är ungefär densamma som i Esbo och Helsingfors och personbilstrafikens andel faller mellan de nivåer som råder i Helsingfors förstäder och i Esbo/Vanda. Hållbara färdsätt används mest i områdena med tät markanvändning, vilka också har goda kollektivtrafikförbindelser. (Strafica, 2017.)

4.9.3 Biltrafik

Utvecklingen av biltrafiken väntas följa den allmänna efterfrågan på trafik. De största trafikvolymerna finns på Borgåleden och nära Ring III. Genom området löper en betydande ström av biltrafik som belastar det allmänna landsvägsnätet österifrån från Borgåleden till Ring III och mot Lahtisleden. Generalplaneområdet alstrar också biltrafik som belastar nämnda förbindelser. För att lindra de skadliga trafikmässiga konsekvenserna som uppkommer i rusningstider på Borgåleden görs förberedelser för byggandet av extra körfält för den tunga trafiken och kollektivtrafiken. Förutom trafiken till Nordsjö hamn kan man räkna med att markanvändningen i generalplaneområdet ökar trafikströmmarna avsevärt även på Ring III.

När det gäller det övriga väg- och gatunätet utsätts särskilt tvärförbindelsen vid den planskilda anslutningen i Zachrisbacken jämte plankorsningarna, Nya Borgåvägen väster om metrostationen i Östersundom samt Västerkullavägens plankorsningar nära Borgåleden för kraftig belastning. Att särskilt kollektivtrafiken löper smidigt bör säkerställas, vid behov med förtursarrangemang.

En viktig fråga som bör avgöras vid den fortsatta planeringen är hur man kan lindra belastningen av biltrafikströmmarna genom att förbättra möjligheterna till infartsparkering vid stomlinjerna för kollektivtrafiken (metro, snabbspårvägar och bussar). Regional infartsparkering har anvisats i Zachrisbacken. Vid planeringen av systemet för infartsparkering bör man beakta de avgöranden som tas utanför planområdet, bl.a. markanvändningslösningarna i södra delen av Sibbo samt samanvändningen av de parkeringsplatser som byggs. Vid den fortsatta planeringen bör en tillräcklig servicenivå säkerställas även för infartsparkering av cyklar.

4.9.4 Kollektivtrafik

Metro

I generalplanen grundar sig kollektivtrafiksystemet på metron och på anslutningstrafiken med buss. Som en del av det nuvarande metrosystemet erbjuder den skjuts utan omstigning från västra Esbo via Helsingfors centrum ända till Majvik i Sibbo. Resetiden från Zachrisbacken till Helsingfors centrum är ca 40 min (promenad + väntetid + körtid). Spårtrafiksystemet i Östersundom är en del av Helsingforsregionens kollektivtrafik och kommer att påverka även utvecklingen av områdesstrukturen i östlig riktning (Södra Sibbo och sträckan mellan Sibbo och Borgå).

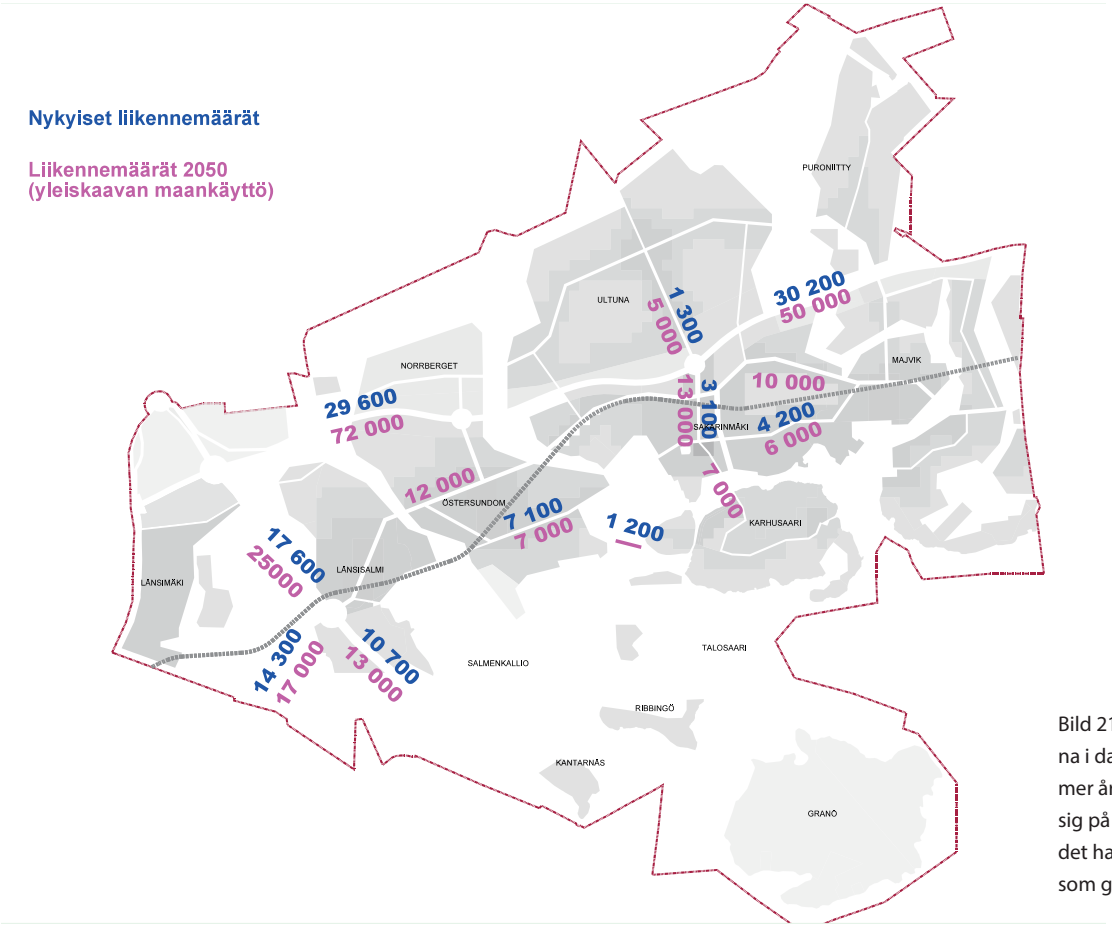


Bild 21. Personbilstrafik: trafikvolymerna i dag och genomsnittliga trafikvolymer år 2050. Trafikprognosen grundar sig på ett läge där generalplaneområdet har 80 000 invånare och avgifter som gäller i rusningstider har införts.

Från stationen i Mellungsbacka till Majvik är metrobana ca 8,4 km lång. På grund av terrängformerna och jordmånen i området kan det hända att metrobanan får flera olika konstruktionslösningar (bergs- och betongtunnel, bana ovanpå marken, brobana, betongtråg). I de preliminära planerna är metroperrongerna 135 meter långa, vilket möjliggör trafikering med tåg som har tre vagnpar.

Stationen i Västersundom i Vanda placeras på nordöstra sidan av korsningen mellan Ring III och Nya Borgåvägen, och tjänar därför i huvudsak markanvändningen i Vanda. Följande station kommer på Helsingforssidan av Östersundom. Därifrån fortsätter banan mot Zachrisbackens station, som finns nära anslutningen till Landbo. Zachrisbacken är regionalt viktig för omstigning från Borgåledens bussar till metron. Från Zachrisbacken fortsätter metrolinjen till Majvik i Sibbo. Planen ger beredskap att förlänga banan österut från Majvik mot Söderkulla.

Enligt utredningen om trafiksystemet (Strafica, 2017) kommer metrons kapacitet att räcka till för den markanvändning som anvisas i generalplanen. Metrons kapacitet påverkas också av befolkningstillväxten i metrons influensområde utanför planområdet, till exempel i Södra Sibbo. Metrons kapacitet på lång sikt ska i vilket fall som helst ses över på nytt i samband med den fortsatta planeringen.

Snabbspårväg

Spårtrafiksystemet kompletteras av en reservering för en snabbspårväg i riktning med Ring III mellan Mellungsbacka, Dickursby och Aviapolis. Förbindelsen är en del av det målinriktade regionala spårtrafiksystemet och största delen av linjen faller utanför generalplaneområdet i Vanda. En bra kollektivtrafikförbindelse i riktning mot Ring III är viktig med tanke på att den regionala efterfrågan stöder sig på kollektivtrafik.

Planen anvisar också en reservation för en snabbspårväg som förlängning av Spår-Jokern från Östra centrum via Zachrisbackens metrostation till den s.k. Ultunaporten som ligger söder om Sibbo storskog. En andra snabbspårväg fortsätter från Zachrisbacken till Majvik. Linjerna kompletterar metron; de fördelar passagerarbelastningen mellan metrostationerna och tjänar de interna förflyttningarna i området. I generalplaneområdet överlappar linjerna i riktning med Nya Borgåvägen metroinvesteringen och efterfrågan på dem är inte så stor åtminstone till en början. Snabbspårvägsförbindelserna har inskrivits i planen med tanke på utvecklingen av den framtida markanvändningen. Förbindelserna kan också genomföras som stombusslinjer.

Busstrafik

Metrostationer behöver stöd av ett heltäckande nätverk av anslutningsbusslinjer. I utredningen om trafiksystemet i Östersundoms generalplaneområde (2017) föreslås linjer för anslutningsbussar som kompletterar metron med hänsyn till det gatu- och vägnät och den markanvändning som anvisas i planen. Det preliminära nätet av anslutningslinjer består av tre egentliga linjer med turintervaller på 5–10 minuter i rusningstider. Den allmänna principen för anslutningslinjerna är att en bra nivå på kollektivtrafikservicen ska erbjudas alla områden som byggs. Dessutom kör bussar från Sibbohållet via Nya Borgåvägen och Ring III till Bor-

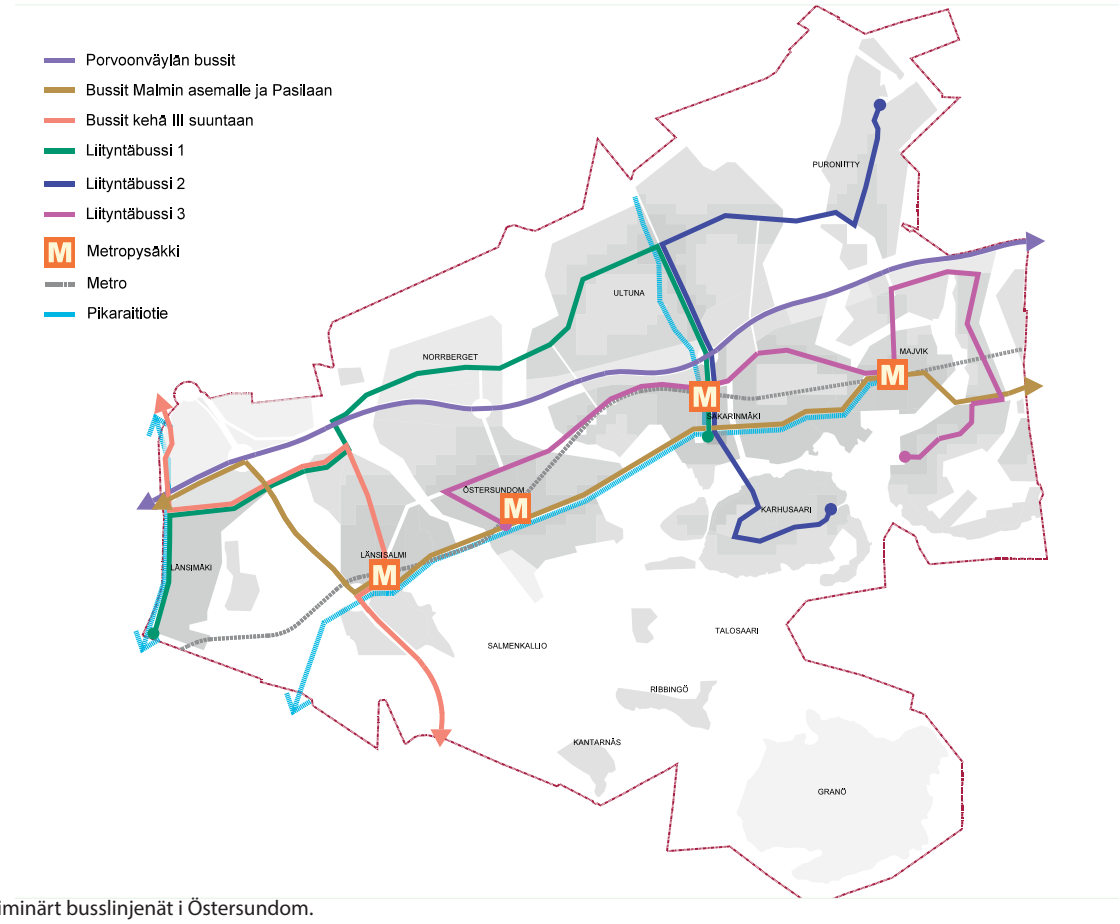


Bild 22. Preliminärt busslinjenät i Östersundom.

gåleden och vidare till stationen i Malm. Busstrafiken på Borgåleden går dels till Malm, dels till Böle och dels till centrum. Efterfrågan på linjer till Malm och Böle är stor särskilt i den regionala trafiken. Beskrivningen av busslinjerna är riktgivande och kommer att preciseras vid den fortsatta planeringen. Förutom anslutningen till metron tillgodoser bussarna behoven av nattlig trafik i området. Den regionala kollektivtrafikförbindelsen i riktning med Ring III kan ordnas med buss tills spårtrafiken är klar.

Området vid anslutningen till Landbo kommer att vara knutpunkten för långfärdsbussarna från och åt Borgåhållet. Regionala bussar och långfärdsbussar särskilt från Borgå kör genom området. För dessa bör smidiga anslutningsförbindelser till metron ordnas i Zachrisbacken. I Västersundom bör man bädda för smidig omstigning från bussarna på Borgåleden i riktning mot Ring III.

4.9.5 Gång och cykling

Gång

Gång prioriteras högt bland trafikformerna. Vad gäller förbindelserna för fotgängare och cyklister eftersträvas farleder med förstklassig service som är rakare och enklare än de andra trafikformerna. Den täta stadsstrukturen gör det lockande att promenera.

De utmärkta möjligheterna att röra sig till fots både i den byggda miljön och i det täta nätverket av grönområden kring denna erbjuder en enorm friluftspotential. Genom nätverket av friluftsleder styrs friluftslivet även inom den byggda stadsstrukturen och till exempel i riktning mot Sibbo storskog.

Cykling

Parallellt med gång prioriteras även cykling. Gång- och cykelvägarna bör vara raka, smidiga och kontinuerliga. Systemet för cykeltrafik grundar sig i regel på enkelriktade cykelvägar och -filer eller på att man cyklar längs körfältet på gatan. Cykeltrafiken tas i beaktande även beträffande parkeringen funktionsvis såväl i byggnader och på tomter som i allmänna områden. Genom området anläggs en huvudförbindelse för långfärdscykling i östlig-västlig riktning. Förbindelsen följer Nya Borgåvägen. Rikligt med byggnadsområden har koncentrerats till områdena kring denna.

Nätverket av cykelvägar kompletteras av fristående friluftsleder. I den fortsatta planeringen kommer även cykling att betraktas som en betydande form av friluftsliv.

Regional strandpromenad

Den regionala strandpromenaden löper sammanhängande från Nordsjö till Majvik och vidare österut. Landskapsbilden längs strandpromenaden kan variera mellan urbana, byggda stränder och naturliga stränder. Strandpromenaden ska planeras som en helhet så att funktioner kan placeras ut på lämpliga ställen av den. I närheten av Natura 2000-områden och naturskyddsområden ska strandpromenaden planeras så att skyddsvärdena bevaras. Strandpromenaden kan ställvis förgrena sig till flera förbindelser i samma riktning, om det är motiverat till exempel med tanke på skidning och andra motionsformer som kräver specialkonstruktioner. På den egentliga strandpromenaden eftersträvas ett oavbrutet vinterunderhåll som möjliggör användning längs hela sträckan året runt.

4.10 Samhällsteknisk försörjning

Områden för samhällsteknisk försörjning och nät för den tekniska försörjningen har markerats på generalplanekartan (kapitel 4.5 i beskrivningen). När det gäller samhällstekniken är området krävande eftersom det inte finns något befintligt nät runtomkring

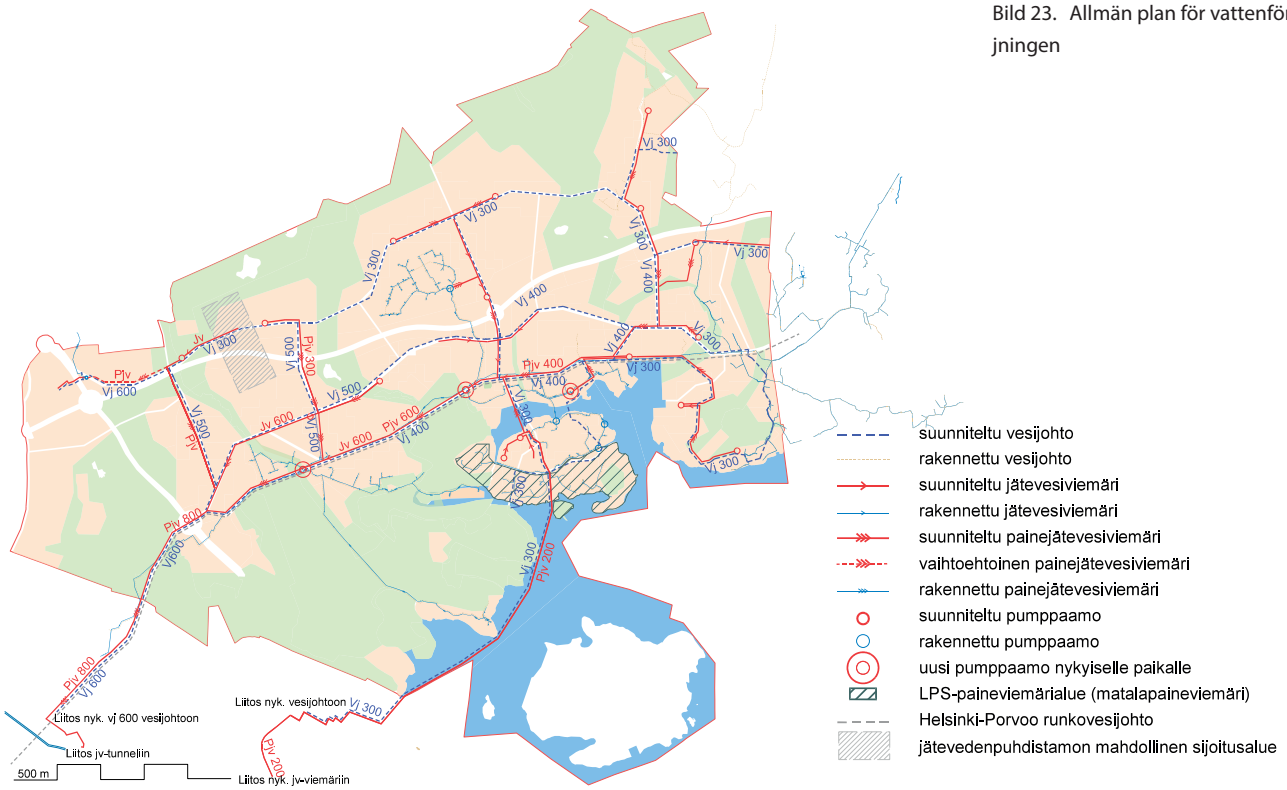


Bild 23. Allmän plan för vattenförsörjningen

det. Den samhällstekniska försörjningen behandlas mer ingående i den teknisk-ekonomiska utredningen i anslutning till planförslaget.

4.10.1 Vattenförsörjning

I översiktsplanen för ordnandet av vattenförsörjningen (bild 23) har man antagit att alla byggnadsområden i generalplanen ansluts till det centraliserade vattenförsörjningssystemet som drivs av samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM). Detta förutsätter att verksamhetsområdena för vattenförsörjningen ändras. I planen har anslutningspunkter från HRM:s distributionsnät till planområdet anvisats i Botbyåsen och Nordsjö i Helsingfors, och i Långmossebergen i Vanda. Åt Sibbohållet har förbindelser reserverats på två ställen. Avloppsvattnet avleds till reningsverket i Viksbacka. Översiktsplanen för vattenförsörjningen uppdateras under den fortsatta planeringen.

En stomvattenledning från Helsingfors till Borgå har planerats för tryggandet av vattendistributionen i Borgå. Om denna blir verklighet kommer den att löpa genom planområdet. Den preliminära tidsplanen för genomförandet är 2018–2020. I planen ingår en reservation om att förbindelsen också kan tjäna Östersundom.

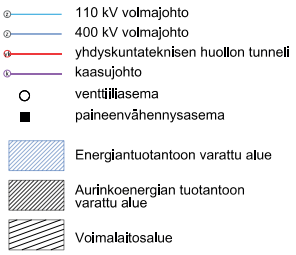
En plan för hanteringen av dagvatten har utarbetats för generalplaneområdet. För dagvattenhanteringen planeras ekologiska metoder, såsom ytavrinning, infiltrering, dammar och sedimenteringsbassänger. Tillrinningsområdena bör beaktas som en helhet. Genom lösningarna kan man förbättra vattenkvaliteten och rekreationsvärdet hos vattendragen samt förebygga översvämningar i dagvattenavloppen. Dessutom ökar våtmarkerna mångfalden i områdena. De nuvarande gölarna, bäckarna och havsvikarna är utgångspunkten för dagvattenplaneringen. Eventuella nya vattenfåror, våtmarker och gölar placeras i områden som lämpar sig för ändamålet i den mån det är möjligt. I strandområden med låg vegetation som har naturskyddsmässiga värden är det förbjudet att bygga sådana konstruktioner eller invallningar som förhindrar en naturlig översvämningsdynamik. Platser där som ytvattnen i tillrinningsområdet har sina utlopp ska bevaras i sin nuvarande form eller så att man tar fasta på målen för skyddet av viktiga naturobjekt. Översiktsplanen kommer att preciseras delområdesvis.

Allteftersom byggandet genomförs i generalplaneområdet västerifrån österut kan vattenförsörjningen bäst ordnas genom markmontering. Om man vill ha flexibilitet i ordningsföljden för byggandet i generalplaneområdet kan en tunnel för samhällsteknisk försörjning byggas. En sådan läggs fram i planen. I tunneln för samhällsteknisk försörjning kan man placera huvudvattenledningen och fjärrvärmeledningar samt kabling som tjänar området. Dessutom har man undersökt möjligheten att genomföra huvudspillvattenavloppet som en separat avloppsvattentunnel. Att bygga en tunnel blir aktuellt först när markanvändningen börjar öka avsevärt i de västra delarna av Sibbo. På Björnsö kan vattenförsörjningen genomföras innan stomlinjerna byggs med hjälp av en vattenledning och ett tryckavlopp under vattnet.

I generalplanen anvisas en alternativ plats för huvudstadsregionens östra avloppsreningsverk. Med beteckningen et-2 anvisas ett bergsområde där man kan placera ett avloppsreningsverk under marken med tillhörande lokaler och områden ovanför marken. Beteckningen omfattar två alternativa platser; den ena på södra sidan och den andra på norra sidan av Borgåleden.

Vattenförsörjningsplaner för Östersundom bör utarbetas i samarbete med Helsing-

Bild 24. Energiförsörjningen i området.



fors stad, HRM och Sibbo Vatten.

4.10.2 Energi

I centrala delar av generalplaneområdet som ska byggas tätt blir det aktuellt med en centraliserad fjärrvärmeförbrukning. I utkanterna av området är det möjligt med decentraliserad produktion, såsom regional jordvärme och solvärme. En separat rapport har utarbetats över uppvärmningslösningarna.

Fjärrvärmen för området kommer i huvudsak att produceras vid Helen Ab:s och Vanda Energi Ab:s samproduktionsanläggningar (kraftverken i Nordsjö och avfallskraftverket i Långmossebergen). Utnyttjandet av den befintliga produktionskapaciteten förutsätter att stomledningar byggs från kraftverken till distributionsområdet.

För att trygga tillgången till värmeenergi i planområdet reserveras ett ca 10 hektar stort område för samhällstekniska funktioner, som indelas i två delområden. I generalplanen ligger dessa delområden på bägge sidorna av Bäckängsvägen söder om Borgåleden. Områdesreserveringarna gör det möjligt att idka lokal energiproduktion som grundar sig på förnybart bränsle. I generalplaneområdet är det dessutom möjligt att genomföra nya centraliserade former av energiproduktion, såsom centraliserad jordvärme.

4.10.3 Elnät

I generalplanen anvisas ledningssträckningar för befintliga och planerade 400 kV och 110 kV kraftledningar och kraftledningar som kommer att tas bort. I generalplanen föreslås att den befintliga 400 kV kraftledningen (Rosendal-Kymmene) flyttas från byggnadsområdet i Ultuna till friluftsområdena vid Hältingberget och Stormossen. De övriga 110 kV och 400 kV kraftledningarna i planområdet strävar man efter att bevara.

Sydfinska Energi Ab har behov av en områdesreservering för en ny 110 kv kraftledning från kraftstationen i Landbo till kraftstationen i Massby. Reserveringen går över generalplaneområdet från kraftstationen i Landbo österut längs norra kanten av Borgåleden. När denna kraftledning byggs kommer den att säkerställa eldistributionen vid fel och störningar.

Helen Elnät Ab matar el till eldistributionsområdet i Västerkullakilen från kraftstationerna i Nordsjö och Mellungsby. Vanda Energi Elnät Ab matar el till stadsdelarna Västerkulla och Västersundom från kraftstationen i Fagersta. Sydfinska Energi Ab ansvarar för elöverföringen, underhållet på elnätet och nybyggandet i anslutning till elöverföringsnätet i Sibbo kommun och i de delar som införlivades med Helsingfors stad 2009. Sydfinska Energi Ab matar el från kraftstationen i Landbo till eldistributionsområdet i generalplaneområdet i Östersundom. En ny kraftstation kan vid behov byggas för eldistributionen i generalplaneområdet.

Det nuvarande eldistributionsnätet kommer inte att räcka till för den kommande markanvändningen. Ett nytt distributionsnät ska byggas i området. Undantag utgörs av de nya byggnadsområdena i Västerkulla och Landbo, vilket inte kräver några ändringar. Det nya distributionsnätet ska i den mån det är möjligt byggas som ett jordkabelnät.

4.10.4 Solel

Avsikten är att Östersundom ska profilera sig som ett försöks- och testområde för produktion och förbrukning av solel. Olika sätt att producera, lagra och förbruka solel ska utredas allsidigt. Genealplanen reserverar möjligheten bygga ett solenergikraftverk på norra sidan av Borgåleden. Området är

ca 3,5 km långt och har en areal på 40 hektar. Kraftverket skulle ha en nominell effekt på 27 MW och årlig energiproduktion på 22 GWh med dagens kiselbaserade solpaneler av standardformat.

Följande är de viktigaste komponenterna i solenergikraftverket: paneler som producerar likström, växelriktare som konverterar likström till växelström, en eventuell station för upptransformering samt en kraftstation som kopplar upp solkraftverket till det lokala distributionsnätet. Dessutom behövs servicevägar i området. Av säkerhetsskäl rekommenderas det att solenergikraftverket ska inhägnas. Kraftverket kan kopplas till distributionsnätet över Sydfinska Energi Ab:s befintliga kraftstation och behöver ingen egen kraftstation.

Östersundom lämpar sig beträffande förhållandena och läget bra för produktion av solenergi. På årsnivå får Södra Finland nästa lika mycket solstrålning som Norra Tyskland. Östersundoms läge nära den soliga Finska viken i kombination med de långa sommardagarna i vårt land stärker potentialen för produktion av solenergi jämfört med andra objekt i Norra Europa.

Enligt en utredning som gjorts av Meteorologiska institutet är den ackumulerade strålningen i Östersundom ca 8 kWh/m2 under en bra sommardag. När det är molnigt kan siffran ligga under 2 kWh/m2. Mot vintern minskar mängden solstrålning kraftigt. På lång sikt är medelvärdet och standardavvikelsen för den ackumulerade strålningen under april–september ca 830±42 kWh/m2. Solstrålningen uppträder rätt så symmetriskt i förhållande till solståndet mitt på dagen. Det innebär att de största strålningsmängderna fås när solen är i söder.

I generalplanens allmänna bestämmelser främjas produktionen av solenergi enligt följande:

- Invid Borgåleden har områden reserverats för produktion av solenergi.
- Utnyttjande av solenergi i byggandet och energiförsörjningen: det ska skapas förutsättningar för produktion och utnyttjade av solel centraliserat och decentraliserat, för produktion on utnyttjande av solvärme decentraliserat och i system för fjärrvärme och fjärrkyla samt för lagring av solvärme i marken.

I samband med beredningen av generalplanen har separata utredningar sammanställts om förhållandena beträffande solstrålningen i Östersundom, möjligheterna med solenergi och solenergikraftverket. Solel behandlas också i punkten "Ekologi och klimatförändring" i denna planbeskrivning.

4.10.5 Vindkraft

I en teknisk-ekonomisk utredning om förläggning av vindkraftverk som stadsplaneringskontoret i Helsingfors lät göra identifierades två möjliga förläggningsplatser för vindkraftverk på 50-350 kW i Helsingforsdelen av Östersundom: Området för näringsverksamhet vid Norrberget samt friluftsområdet väster om Bäckängen. Vid den närmare planeringen bedöms möjligheterna att förlägga vindkraft till dessa områden samt till Granö i Sibbo.

Friluftsområdet på västra sidan av Bäckängen har en koncentration av naturvärden och en stor del av området har klassificerats som värdefullt för fågelbeståndet. Begränsningar för förläggningen av vindkraften orsakas också av 400 kV kraftledningen som löper genom området.

I området för näringsverksamheter vid Norrberget planeras ett kluster av cleantechföretag och en allmän bestämmelse gör det möjligt att placera vindkraftverk i generalplanens byggnadsområden.

När det gäller lönsamheten med vindkraften bör vindförhållandena i området tas i beaktande. Östersundom ligger i skuggan av den rådande vindriktningen och vindhastigheterna är låga i området. På kusten av Östersundom är vindförhållandena under 6,5 m/s på en höjd av 50 meter. Vid beredningen av generalplanen görs ingen separat granskning av vindkraftsbyggande, men bestämmelserna i planen utesluter inte heller små vindkraftverk.

4.10.6 Tunnel för samhällsteknisk försörjning

En reservering för en tunnel för samhällsteknisk försörjning har anvisats mellan Dagsverksberget och Nordsjö, en reservering för en förgrening av tunneln till avfallskraftverket i Långmossebergen och området för samhällsteknisk försörjning vid Bäckängsvägen samt ett förbindelsebehov till området för näringsverksamheter i Norrberget och till Sundberg. Tunnelns placering är ungefärlig. Om tunneln byggs kan den inrymma stomledningar för vattenförsörjning, fjärrvärme och fjärrkyla samt el- och datakablar. Om man ser till den ekonomiska helheten vore det fördelaktigt att bygga tunneln framtungt. Då skulle den ge flexibilitet för ordningsföljden för genomförandet av byggnadsområdena och göra det möjligt att börja byggandet på något annat ställe än i västra delen av planområdet. En preliminär översiktsplan har utarbetats över tunneln för samhällsteknisk försörjning.

4.10.7 Gas

En högtrycksledning för överföring av naturgas går genom de planerade kvartersområdena i Västerkulla och Västersundom i Vanda samt genom dalen i Sottungsby. Avfallskraftverket i Långmossebergen har kopplats till gasnätet. Allteftersom markanvändningen i nämnda områden preciseras bör man utreda om det finns behov av att flytta naturgasnätet och beakta bestämmelserna om säkerheten hos naturgasnät.

4.10.8 Avfallshantering

Av generalplaneområdet ingår de delar som hör till Helsingfors och Vanda i verksamhetsområdet för HRM:s avfallstjänster. De delar som hör till Sibbo ingår i Östra Nylands Avfallsservice Ab:s verksamhetsområde.

I generalplaneområdet iakttas de gällande bestämmelserna om avfallshantering som föreskriver att tillräckliga utrymmen ska reserveras för avfallshanteringen. Återvinningsplatser som tar emot annat än blandavfall kan till exempel förläggas till de koncentrationer av närservice som föreslås i generalplanen. Avfallshanteringsplaner utarbetas allteftersom planeringen fortskrider.

4.10.9 Snöröjning

Med den allmänna bestämmelsen i generalplanen "Lokal lagring av snö" avses till exempel att man i den mer detaljerade planläggningen ska sträva efter att reservera tillräckligt tätt med områden för lagring av snö. Vid den mer detaljerade planeringen av vinterunderhållet ska man dessutom beakta att tekniken utvecklas, t.ex. metoderna för att smälta snö.

I planen för servicenätet som utarbetats i anslutning till arbe-tet med generalplanen har ett 1–5 hektar stort område av områ-det för näringsverksamhet i Norrberget anvisats som primär plats för mottagning av snö. Vid den fortsatta planeringen ska dessutom snölagringsplatser reserveras i varje stadsdel (minst 400 m2 vardera) så att lokal snö kan köras bort från gatorna efter snöfall. Det ca 5 hektar stora området för mottagning av snö i Långmos-senbergen i Vanda är avsett som mottagningsplats för snö från Håkansböle-Västerkulla.

4.11 Byggbarhet

Markförhållandena och terrängformerna är väsentliga faktorer vid granskningen av

byggbarheten. Normalt byggbara områden är områden på berggrund och friktionsjord, som ligger på över +3 meter och till sin topografi är långsluttande. I dessa områden kan byggnaderna grundläggas på mark. Låglänta områden med tjock och svag undergrund, där grundläggningen av byggnader och konstruktioner förutsätter djupa pålar (förlängningspålar) och eventuellt också grundberedning, är ofördelaktiga med hänsyn till byggbarheten. Besvärliga att bygga är också branta sluttningar som förutsätter bergssprängning. I sådana områden är det också svårt att bygga gator och kommunalteknik.

Med grundberedning avses i stora drag att man gör marken byggbar så att byggnader, gator och kommunalteknik kan grundas på ett bärande underlag och på ändamålsenliga höjdnivåer. På låglänta områden med friktionsjord innebär grundberedning att man höjer markytan genom att dumpa jordmassor och göra jorden mer kompakt. I leriga områden är byte av jordmassor, överlast (förbelastning), stabilisering och påldäck de vanligaste grundberedningsåtgärderna. Förbelastning med överlast är den förmånligaste metoden. På grund av tidtabellen eller brist på material är det emellertid inte alltid möjligt att tillämpa förbelastning med överlast. Som grundberedning kan man också be-trakta förutseende brytning av reststen, ifall det ger fördelar för byggbarheten och stenmaterialsförsörjningen och ifall det är ändamålsenligt med tanke på de övriga delområdena av planeringen.

Kvartersområdena i generalplanen har till 30 % placerats på svag undergrund och till 70 % på bergs- och friktionsmark. En del av de kvartersområden som placerats på mjuk och svag undergrund förutsätter att markytan höjs ovanför översvämningsgränsen. I dessa områden kan rena schaktmassor användas som en del av grundberedningen för det slutliga användningsändamålet. En del av de kvartersområden som förlagts till bergiga områden har branta drag och är svåra att bygga. Dessa är krävande även när det gäller planeringen av avjämningen. Områdena kan användas för en del av den täkt som behövs för stenmaterialsförsörjningen (jfr. hantering av jordmassor).

I generalplaneområdet finns det ca 150 ha av kvartersområden som kräver grundberedning. De ligger i huvudsak på de svaga och mjuka markerna nära stranden samt i dalarna kring bäckarna.

Jordmånsförhållandena längs metrolinjen varierar från klippiga ryggar till låglänta dalar där marken är svag och mjuk. Banans höjd i förhållande till markytan har väsentliga effekter för byggnadskostnaderna. Vattentäta betongtunnlar och -tråg som ska byggas i influensområdet för artesiskt grundvatten är de avsnitt som är svårast att bygga och som kostar mest.

4.12 Hantering av jordmassor

I samband med generalplanearbetet har en utredning utarbetats om hanteringen av jordmassorna när området byggs (Östersundomin yleiskaava, massojenhallintaohjelma, SITO Oy / Anton Palolahti, 2012).
Med hantering av jordmassor avses hantering av schaktmassor som uppkommer vid byggandet och av stenmaterialsfraktion som behövs för byggandet. Hanteringen av massor syftar till att minimera användningen av naturresurser och transporterna. Väsentligt i fråga om hantering av jordmassor är att material ska användas så nära uppkomstplatsen som möjligt och för bästa möjliga ändamål med tanke på materialets kvalitet. Mellanlagring, behandling och slutförvaring är centrala åtgärder i anslutning till hanteringen av massor.

I generalplaneområdet eftersträvas en massbalans mellan de mineraljordarter som används för och uppkommer vid byggandet och ytjorden. Med andra ord strävar man efter att överkottsjord inte ska behöva köras bort från ett område och att stenmaterialsfraktion som behövs för byggandet inte ska behöva hämtas in från ett annat område. Massbalansen i generalplaneområdet uppvisar ett underskott beträffande stenmaterial och fyllnadsmaterial för vallar. Å andra sidan kommer uppskattningsvis ca 5–7 milj. m3 (teoretisk strukturvolym) överskottsjord att uppkomma under byggnadstiden. En del av överskottsjorden kan användas för grundberedningen, till exempel för att höja markytan i låglänta områden.

När det gäller massbalans och stenmaterialsförsörjning förutsätter självförsörjning att det finns tillräckliga områden för behandling och mellanlagring av jordmaterial samt att områden för stenmaterialstäkt anvisas i den fortsatta planeringen. I generalplanen anvisas ett tillfälligt område för jordtäkt och -behandling (Hältingberget). I anslutning till detta område anvisas även ett område för slutförvaring av ren överskottsjord. Slutförvaringsområdet finns inom ett grönområde. Området kan användas tills byggandet inleds i en större skala i området. Valet av område grundar sig på bedömningen av miljökonsekvenserna (Sito Oy 2016) och på den teknisk-ekonomiska granskningen av alternativen (HSB 2016). Valet av Hältingberget som område för jordmaterialsprojekt gjordes på följande grunder (HSB 2016):

- Det minst skadliga alternativet om man ser till de totala konsekvenserna
- Inga särskilda tidsplans- eller kostnadsrisker
- De minsta bullerkonsekvenserna
- Lämpar sig för planerna för markanvändningen
- Ligger nära motorvägen
- Ligger längst bort från Sibbo storskog
- Skyddar i slutläget rekreationsområdet i norr mot bullret från motorvägen.

Hältingberget finns mellan Borgåleden och Hältingträsk, nordost om anslutningen till motorvägen. Ett område för slutförvaring av överskottsjord finns vid Hältingberget. Ett område för behandling och mellanlagring av massor finns i ett område mellan Hältingberget och Knutersvägen som på plankartan delvis markerats som ett område för näringsverksamhet/handel, delvis som ett småhusdominerat område och delvis som ett friluftsområde. Frågor som gäller bergssprängning och behandling av jordmassor avgörs i ett tillståndsförfarande som är förenligt med marktäktslagen och miljöskyddslagen.

4.13 Miljöstörningar

Den nya markanvändningen orsakar en betydande ökning av trafikvolymerna på landsvägarna och huvudgatorna i planområdet. Detta ökar även bullret från trafiken. I generalplanen har tät bebyggelse anvisats också längs huvudlederna, vilket ställer krav på bullerbekämpningen och den fortsatta planeringen av farlederna. Bullerspridningen kan bekämpas bl.a. med hjälp av bullerhinder, tillräckliga skyddsavstånd och byggnadernas volymgestaltning. Bullret från metrotågen bekämpas längs avsnitten ovanför marken med bullerhinder som byggs samtidigt med banan. Behovet av att dämpa stomljuden och vibrationerna från metron tas i beaktande vid planeringen av bankonstruktionerna. Bullret från godstågstrafiken ovanför marken längs hamnbanan beaktas också vid den fortsatta planeringen av områdena. Vid den fortsatta planeringen ska en utredning utarbetas om trafikbullret, vibrationerna och stomljudet från spårtrafiken utarbetas och åtgärder anvisas för att de riktvärden för bullernivån som ställs för olika funktioner ska uppnås.

Man känner inte till att det skulle finnas omfattande markföroreningar som skulle ha någon större betydelse för planläggningen i generalplaneskedet. Vid den fortsatta planeringen kommer markens föroreningsgrad att beaktas med den exakthet som respektive planeringsskede förutsätter. Den teknisk-ekonomiska utredningen tar upp platser som bör beaktas när förorenad mark behandlas vid den fortsatta planeringen.

4.14 Namnbestånd

4.14.1 Principer för planeringen av namnbeståndet

Planeringen av det nya namnbeståndet fortskrider parallellt med planeringen av markanvändningen. Förslag till nya namn lämnas av namnkommittéerna i Helsingfors och Sibbo och av namngruppen i Vanda. Processen och principerna sammanfaller i dessa kommuner. De nya namnen anges på detaljplaneförslagen och godkänns officiellt som en del av detaljplanernas innehåll. Invånare och andra intressenter har möjlighet att uttrycka sina åsikter om namnen när detaljplanerna är offentligt framlagda.

Vid planeringen av de nya namnen upprätthålls och bevaras de traditionella och vedertagna namn som används flitigt bland de nuvarande invånarna. En del av de gamla namnen finns bara som en språkversion. Namn som av tradition bara funnits på ett språk bevaras i regel som enspråkiga.

År 2008 gjorde Helsingfors en uppteckning av namnen i det område som skulle inkorporeras med staden som utgångspunkt för det kommande namnbeståndet. Två studerande i finska vid Helsingfors universitet intervjuade 41 invånare i området och samlade in 428 namn på platser, vägar och liknande. När det gäller Vanda finns det namnsamlingar både över Västerkullakilen (2008), som blev en del av Helsingfors, och Västersundom by (2012).

4.14.2 Ändringar i adressbeståndet som orsakades av den partiella kommunsammanslagningen

Generalplanen utarbetas för ett område där flera nya delar har fogats till Helsingfors från Vanda och Sibbo. Med anledning av att det funnits liknande eller överlappande namn har sju gatu- och vägnamn ändrats i det inkorporerade området och fem i det gamla Helsingforsområdet.

4.14.3 Namn på stadsdelar, delområden och distrikt i det inkorporerade området

Området som hade inkorporerats med Helsingfors indelades i fem stadsdelar: Östersundom (stadsdel 55), Salmenkallio–Sundberg (stadsdel 56), Talosaari–Husö (stadsdel 57), Karhusaari–Björnsö (stadsdel 58) och Ultuna (stadsdel 59). Stadsdelen Ultuna indelades vidare i två delområden: Landbo (delområde 591) och Puroniitty–Bäckängen (delområde 592).

Namnen på stadsdelarna i Vanda bevarades, men stadsdelen Västersundom blev något mindre i den södra delen. Namngruppen i Vanda föreslog 11.6.2012 att det gamla bycentrumet i Västersundom ska kallas Hedbacka.

I Sibbo förblev namnen på byarna oförändrade. Området som ligger nära Östersundom by och som hör till Sibbo har gått under arbetsnamnet Majvik efter gården som är belägen i området.

Av det med Helsingfors inkorporerade området bildades ett stordistrikt som heter Östersundomin suurpiiri–Östersundoms stordistrikt. Stordistriktet består av ett basdistrikt (801 Östersundom). Itäsalmi–Östersundom används fortsättningsvis som namn på byn.

4.14.4 Namn på metrostationer

Helsingfors namnkommitté föreslog 8.12.2010 att de stationer som planeras i Helsingforsområdet ska heta Salmenkallio–Sundberg, Östersundom och Sakarinmäki–Zachrisbacken. Dessa namn har använts som preliminära namn under planeringens gång.

För namngruppen i Vanda rekommenderade Helsingfors namnkommitté att metrostationen som faller inom Vanda stads område ska kallas enspråkigt Västersundom. Dessutom rekommenderade namnkommittén för Sibbo kommun att metrostationen som faller inom Sibbo kommuns område ska heta Majvik.

Namngruppen i Vanda föreslog att metrostationen i Västersundom by och stadsdel (30.5.2011) och byggnadsområdet (11.6.2012) ska heta Länsisalmi–Västersundom.

I förslaget till generalplan har namnen på metrostationerna angivits enligt ovan nämnda förslag med undantag för stationen Salmenkallio-Sundberg, som inte anvisats.

4.14.5 Huvudgatans namn

Helsingfors namnkommitté föreslog 14.12.2011 att den nya huvudgatan i planeringsområdet ska benämnas Östersundomin puistotie – Östersundomsallén. Namnet ska ersätta det nuvarande namnet Uusi Porvoontie – Nya Borgåvägen, som i många sammanhang har förväxlats med Porvoonväylä–Borgåleden. Gatan ansluter sig till Österleden i den västra ändan. För den del av Nya Borgåvägen som går på Sibbosidan föreslås ingen namnändring.

5 Kommunikation, deltagande och växelverkan

Den växelverkan som förts under beredningen av generalplanen beskrivs i fyra rapporter:

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja yleiskaavaluonnosta koskevat mielipiteet ja kannanotot sekä niihin annetut vastineet ("Åsikter om och ställningstaganden till deltagande- och bedömningsplanen och utkastet till generalplan samt bemötande av dem"), 9.2.2012
- Vuorovaikutus yleiskaavaehdotuksen valmistelun aikana, 4.11.2014
- Vuorovaikutusraportti - yleiskaavaehdotusta 9.12.2014 koskevat lausunnot ja muistutukset, 15.12.2017.
- Vuorovaikutusraportti – muutettua yleiskaavaehdotusta 26.6.2017 koskevat lausunnot, 15.12.2017

Informationskanaler

Att planläggningen aktualiserats och de olika skedena har kungjorts och planhandlingarna har varit framlagda i ett flertal kanaler. Nedan redogörs för olika informationskanaler som använts i olika skeden (en del har bytts ut under planarbetet och här ges de senaste uppgifterna):

- Brev med begäran om utlåtande, nyhetsbrev
- Annonser i sju dagstidningar (Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet, Metro-lehti, Helsingin Uutiset, Sipoon Sanomat, Östnyland och Vantaan Sanomat)
- De tre kommunernas webbplatser och planläggningsöversikter
- Officiella framlägganden vid informationstjänsten Virka Info i Helsingfors stadshus, stadsplaneringskontoret, utställningslokalen Laituri, Östra centrums bibliotek, Zachrisbackens skola, Östersundoms ungdomsgård samt butiken Winberg&Winberg på Björnsö
- Officiella framlägganden hos kundtjänsten för verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö i Dickursby och på Västerkulla bibliotek i Vanda
- Officiella framlägganden på Sockengården samt på Nickby och Söderkulla bibliotek i Sibbo
- De tre kommunernas webbplats för den gemensamma generalplanen http://yhteinenostersundom.fi/.

Samarbete med myndigheterna

Under hela planläggningsprocessen har myndigheterna i de tre kommunerna samarbetat sinsemellan och bl.a. med Helsingfors stadskansli, byggnadskontoret (HKR), fastighetsverket, geotekniska avdelningen, byggnadstillsynen, miljöcentralen, social- och hälsovårdsverket, utbildningsverket, idrottsverket och biblioteket. Dessutom har myndighetssamarbete gjorts med bl.a. med samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) och Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) samt Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM), Nylands förbund, miljöministeriet och Forststyrelsen.

Samarbete med markägare och andra intressenter

Generalplanen har beretts i växelverkan med markägare, organisationer och andra intressenter. Flera möten har hållits med grupper av ägare och andra intressentgrupper. Hur planeringen fortskrider har presenterats på ett flertal evenemang och diskussioner om planläggningen av Östersundom har förts på internet, i tidningar och andra medier. Planeringen har inbegripit en bred och omfattande dialog mellan planläggarna och intressenterna. Många markägare har framfört egna synpunkter på utvecklingen av sina marker. En del markägare har anlitat egna experter på planering av markanvändning som lagt fram idéer för planläggarna i kommunerna. Responsen från olika håll och ur olika synvinklar har varit välkommen och främjat beredningen av planen.

Under planprocessen har generalplanematerialet presenterats vid ett flertal tillfällen som lockat rikligt med deltagare. Utöver de möten som ingår i planprocessen har planarbetet presenterats bl.a. på följande evenemang:

- stadsplaneringsmässan Från planlägg-

ning till stad och "Österkväll" 6.4.2011
- seminarium om stadsekologi 31.5.2011
- stadsplaneringsmässa 9–13.4.2013
- workshop om bedömningen av konsekvenser för naturen 11.10.2013
- evenemang som anordnats av invånarföreningar och -sällskap
- möten för allmänheten om konsekvensbedömningen beträffande marktäkt 2016
- regionalt anpassade invånarkvällar som kompletterar växelverkan i planprocessen 10.10.2016, 24.10.2016, 14.11.2016 och 28.11.2016.

Naturskyddsföreningar i Helsingfors, Vanda och Sibbo publicerade tillsammans med Nylands miljövårdsdistrikt en alternativ markanvändningsplan för generalplaneområdet, en s.k. skuggplan 28.4.2011. De som hade utarbetat planen presenterade den inom ramen för Östersundom-projektet och för ledningsgruppen våren och hösten 2011. Skuggplanen togs in som ett alternativ som skulle bedömas.

Kommunikation och växelverkan på nätet

Östersundomkommittén skickade ut ett planförslag för behandling i kommunerna i oktober 2014. Under en period av knappt 3 år, sedan hösten 2014 (16.9.2014–31.5.2017), har webbplatsen www.yhteinenostersundom.fi haft över 24 000 besökare. Sidorna på webbplatsen har öppnats över 110 000 gånger. Under denna tid har 44 aktuella nyheter publicerats, och 51 kommentarer getts på dem. Temaartiklar har publicerats om konsekvensbedömningen som gäller behandlingen av jordmaterial och om planförslaget. Dessa har ytterligare kommenterats 35 gånger. Projektaktörerna har medverkat i diskussionerna med ca 15 kommentarer.

Sedan hösten 2014 har sidorna med innehållet i generalplaneförslaget, generalplanen och dess material varit de mest populära. Artikeln om en ny slags småhusstad ("Kaavaehdotus luo uudenlaista pientalokaupunkia") har varit den mest lästa under denna period. Bland aktuella nyheter har artikeln om en alternativ metrolinje längre norrut ("Yleiskaavassa vaihtoehtona pohjoisempi metrolinjaus") lästs mest. 750 personer har prenumererat på nyhetsbrevet om den gemensamma generalplanen för Östersundom – 686 via det finska och 64 via det svenska beställningsformuläret.

Sedan webbplatsen öppnades (19.4.2011) har den haft sammanlagt över 48 000 besökare och sidorna har öppnats över 270 000 gånger. Sammanlagt över 630 kommentarer har publicerats på webbsidorna. Nyheter om projektet har också publicerats på stadsplaneringskontorets webbplats www.hel.fi/ksv och på webbplatsen Nytt i Helsingfors www.uuttahelsinkia.fi/sv/ostersundom.

6 Planerings- och behandlingsskeden

6.1 Allmänt

Den preliminära planeringen av Östersundom startade redan när det blivit klart att en partiell kommunsammanslagning skulle göras. De första utkasten omfattade därför områden som Helsingfors föreslog att skulle inkorporeras, dvs. områdena i öster ända till Sibboviken. Området förminskades i utredningsmannens framställan och granskningsområdet för planeringen förminskades i samma mån. Utredningsmannens rapport behandlade vissa planeringsfrågor, t.ex. idén bakom en småhusstad och utvidgningen av metron. Till en början hörde Sibboområdet inte officiellt till planeringsområdet. Sibbo medverkade emellertid i den inofficiella planeringen för att generalplaneområdet i Östersundom skulle kunna knytas på ett naturligt sätt till markanvändningen i omgivningen. Planeringsområdet för den gemensamma generalplanen tog form i slutet av 2009 när man hade fattat beslut om att inrätta ett gemensamt organ, Östersundomkommittén.

Parallellt med planeringen av markanvändningen har sektor-visa planer utarbetats. Planerna som gäller spårlösningarna väger tungt. Rapporter över sektorerna har publicerats på internet vartefter de färdigställts. En del av rapporterna är delvis föråldrade och har ersatts av nya. Men eftersom varje rapport också haft unikt innehåll ingår alla i den mycket omfattande planeringshelheten. I källförteckningen till denna planbeskrivning nämns alla rapporter som utarbetats i anslutning till planen. Vissa frågor behandlas i flera parallella rapporter.

De alternativa trafiksystemen har utretts uttömmande under planarbetets gång. De viktigaste utredda trafiklösningarna beskrivs i följande kapitel om generalplanens planerings- och behandlingsskeden. Genomgripande planering och bedömning har lett till den nuvarande planförslagslösningen. Utifrån de utarbetade alternativen vore det förnuftigt att efter godkännandet av generalplanen på nytt pröva om det finns behov av ett separat MKB-förfarande. NTM-centralen ansåg 2014 att spårförbindelsen förutsätter en separat MKB-process.

De bedömningar av Natura-konsekvenser som gjorts för de olika alternativen under planarbetets gång har haft stor betydelse för den slutliga planlösningen. Bedömningarna, deras huvudsakliga innehåll och effekt för planlösningen beskrivs i följande kapitel.

6.2 Skeden som föregick generalplaneringen

6.2.1 Partiell kommunsammanslagning 2008

Att huvudstadsregionen i flera årtionden bara hade vuxit norrut och västerut låg i bakgrunden till den partiella kommunsammanslagningen. För att trygga en balanserad utveckling av Helsingforsregionen beslöt statsrådet 28.6.2007 att införliva sydvästra delen av Sibbo och den s.k. Västerkullakilen i Vanda med Helsingfors. Kommunsammanslagningen vann laga kraft 1.1.2009.

6.2.2 Helsingfors preliminära planeringsprinciper 2008

Stadsplaneringsnämnden i Helsingfors godkände 11.12.2008 de preliminära principerna för planeringen av Östersundom.

6.2.3 Helsingfors-Borgå ramplan (Hepo) 2009

Helsingfors, Sibbo, Vanda, Borgå samt Nylands och Östra Nylands förbund utarbetade gemensamt en ramplan för området mellan Helsingfors och Åbo (Hepo) 2009. I ramplanen skisserade man upp utvecklingen av områdes- och samhällsstrukturen längs den långa kustremsan fram till ca år 2050. Arbetet hade koppling till utredningen av utgångspunkterna för en gemensam generalplan för Östersundom.

En betydande planeringsfråga för ramplanen var spårtrafiksystemet för persontrafiken. Spårfrågan var tredelad: spårlösningen i 1) Östersundom, 2) Södra Sibbo och 3) Borgå. För Ös-tersundom kan spårlösningen vara metro eller snabbspårväg, men inte tåg. Tåglösningarna skulle främst tjäna Borgå och Sibbo. Metro och snabba spårvagnar kan genomföras snabbt och i etapper. De skulle tjäna Östersundom och Södra Sibbo. En kom-bination av metro och snabbspårväg kan ge strukturella fördelar och fördelar för genomförandet.

De nämnder som behandlar planläggning i Helsingfors, Sibbo och Borgå godkände de strategiska målen för markanvändningen i Helsingfors-Borgå ramplan. Målen handlar om beredskap att ta emot en femtedel av befolkningstillväxten i regionen under de kommande årtiondena. Samtidigt förband sig kommunerna att göra ändringar i områdesstrukturen som förtätar den nuvarande strukturen, gör det möjligt att ordna en bra kollektivtrafik och bygga ut spårtrafiken. Kommunerna beslöt vidare att låta vidsträckta landsbygdsområden stå kvar obebyggda.

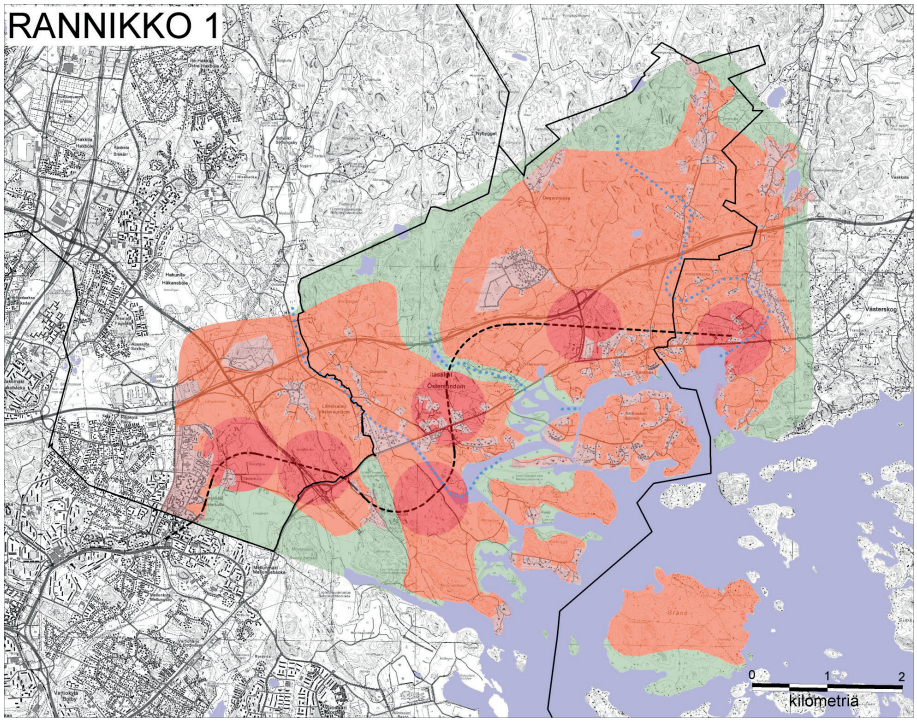
6.2.4 Förutredningar om Östmetron och snabbspårvägen 2010

Redan i samband med den partiella kommunsammanslagningen ansåg man det klart att metronätet ska förlängas till det inkorporerade området. Planerings- och styrgrupperna för den gemensamma generalplanen för Östersundom konstaterade emellertid att ett nät av snabbspårvägar också bör undersökas som en alternativ lösning som stöd för konsekvensbedömningen och det politiska beslutsfattandet. Förutredningar beställdes över båda spårlösningarna och användes som hjälp vid uppbyggandet av alternativa strukturmodeller.

6.2.5 Strukturmodeller 2010

Arbetet med strukturmodellerna gick ut på att definiera planeringsområdet för generalplanen och skissera upp omfattningen av det nya urbana området och byggnadsområdena. Arbetet baserade sig bl.a. på den tidigare utarbetade ramplanen för området mellan Helsingfors och Borgå och på förutredningarna om Östmetron och snabbspårvägen. Till arbetet hörde att identifiera områden som lämpar sig för boende och andra urbana funktioner, men också struktu-

Bild 25. Alternativ strukturmodell - Kusten 1



rellt och symboliskt viktiga områden.

Arbetet resulterade i 10 olika strukturmodeller som anvisade de viktigaste nya byggnadsområdena och spårtrafiksystemet i den urbana strukturen. Strukturmodellerna byggde på antagandet om 50 000–80 000 invånare. I varje modell föreslogs en egen lösning på sträckningarna för snabbspårvägar och metron.

Strukturmodellerna utvärderades och jämfördes sinsemellan. Med utgångspunkt i granskningen fastställde en arbetsgrupp bestående av stads- och kommundirektörerna riktlinjerna för utarbetandet av utkastet till generalplan. Omfattningen av och kvaliteten på byggsätten, den regionala förankringen, Sibbo storskog och Natura 2000-frågorna, kostnaderna, markägoförhål-landena, flexibiliteten i framtidsperspektivet och andra mål för markanvändningen som behandlats här utföll bäst i modellen "Kusten 1". I denna modell är byggandets omfattning och kvalitet de mest flexibla med tanke på framtiden, metron ger mest regionala och kommunöverskridande samarbetsmöjligheter, de centrala och viktigaste byggnadsområdena finns mellan Borgåleden och Nya Borgåvägen och längs dess södra kant. Att metron redan är ett befintligt trafiksystem vägde tungt i avgörandet. En snabbspårväg skulle förutsätta ett stort projekt som förlängning av Österleden, och tidtabellen ansågs vara oförutsägbar. Strukturmodell Kusten 1 rekommenderades som utgångspunkt för utarbetandet av utkastet till generalplan för Östersundom.

6.3 Startskedet

Helsingfors, Vanda och Sibbo godkände 24.11.2010 ett avtal om att utarbeta en gemensam generalplan och om det relaterade systemet för planeringen, behandlingen och beslutsfattandet samt fördelningen av kostnaderna.

Det första myndighetssamrådet om Östersundoms generalplan hölls 13.12.2010. På samrådet presenterades planeringsläget, målen för planeringen, planeringsorganisationen och tidtabellen. En promemoria från samrådet finns som bilaga till planbeskrivningen.

Programmet för deltagande och bedömning var framlagt 3–28.2.2011. Om utkastet inlämnades 30 åsikter och ställningstaganden. PDB finns som bilaga till beskrivningen.

6.4 Utkastskedet

I utkastskedet fattades beslut om en beredning- och behandlingsprocess i två faser. Först bereddes ett preliminärt planutkast, som lades fram offentligt för kommentering. Utifrån responsen bereddes fem alternativa utkast, av vilka ett valdes som underlag för den fortsatta planeringen.

6.4.1 Preliminärt planutkast och övrigt beredningsmaterial framlagt 21.4–23.5.2011

Ett preliminärt utkast till generalplan, baserat på strukturmodellen Kusten 1, bereddes

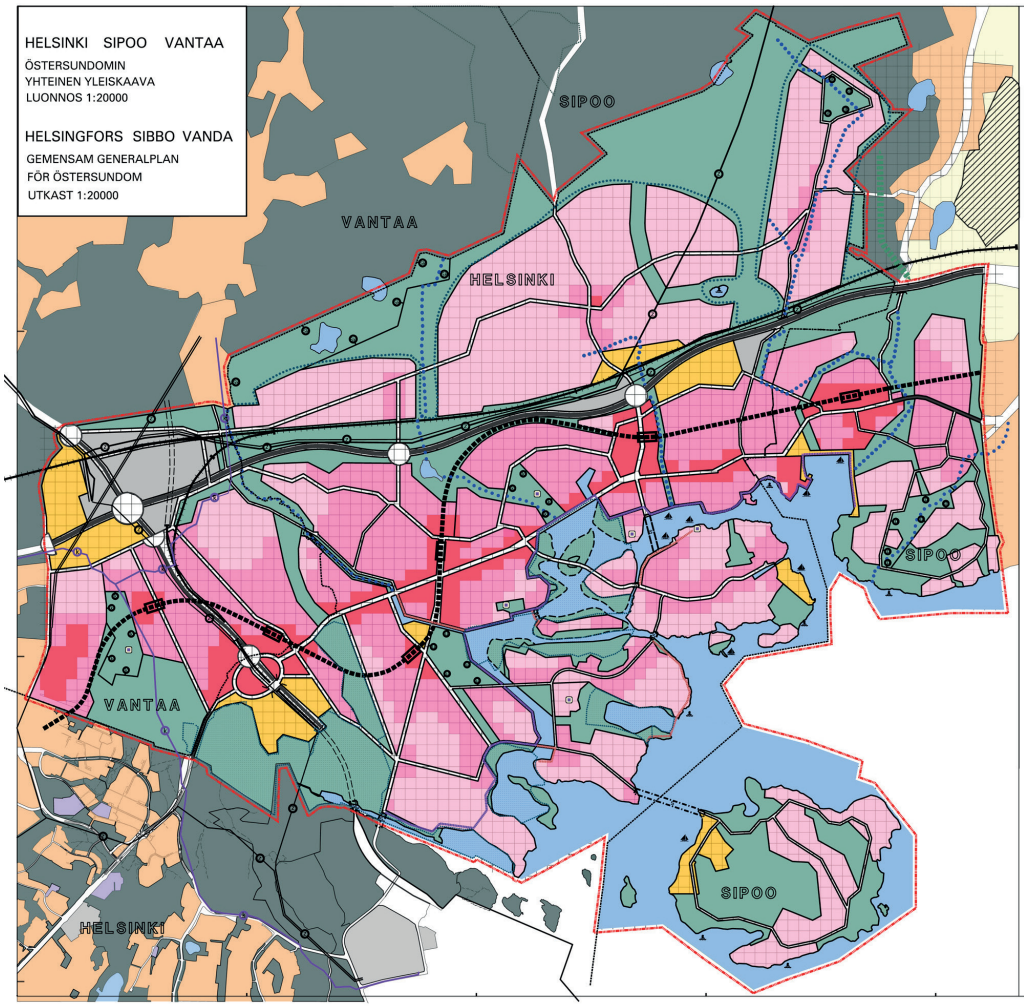


Bild 26. Planutkastet som var framlagt.

under åren 2010–2011. Det preliminära planutkastet behandlades av stadsplaneringsnämnderna i Helsingfors och Vanda, planläggningssektionen i Sibbo och i stads- och kommunstyrelserna. Efter att alla tre kommunerna hade tillstyrkt framläggande av planutkastet beslöt Östersundomkommittén 15.4.2011 lägga fram planutkastet och det övriga beredningsmaterialet offentligt för tiden 21.4–23.5.2011. Inalles 73 ställningstaganden lämnades in om programmet för deltagande och bedömning samt beredningsmaterialet.

Inalles 173 åsikter lämnades in om programmet för deltagande och bedömning samt beredningsmaterialet. De flesta synpunkterna gällde spårlösningen samt frågor med anknytning till naturvården och naturen i allmänhet. Man önskade också alternativa lösningar och generalplaneutkast för att kunna jämföra olika konsekvenser. Enligt Vasa förvaltningsdomstols beslut (01/0064/2) får allmänna trafikleder (tågförbindelse, dvs. HELI-banan) inte byggas i närskyddszonen kring grundvattenområdet i Fazers.

Åsikterna och ställningstagandena som gäller programmet för deltagande och bedömning och utkastet till generalplan, liksom bemötandena av dem har samlats till följande växelverkansrapport: Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja yleiskaavaluonnosta koskevat mielipiteet ja kannanotot sekä niihin annetut vastineet ("Åsikter om och ställningstaganden till deltagande- och bedömningsplanen och utkastet till generalplan samt bemötande av dem"), 9.2.2012

6.4.2 Alternativen till generalplaneutkast

Utifrån det preliminära utkastet till generalplan utarbetades fem olika alternativ som med olika viktningar byggde på de tankar som hade lagts fram i åsikterna och ställningstagandena.

Alternativ A var det preliminära planutkastet som hade varit framlagt (det s.k. basalternativet) och som de andra alternativen jämfördes mot. Spårkollektivtrafiken i alternativet grundade sig på HELI-banan (tågbana österut) och på en förlängning av metron från Mellungsby till Majvik. Det fanns sex metrostationer i alternativ A.

Alternativ B var en version som utvecklats på basis av responsen på alternativ A. Alternativ B hade en metrolinje med fem station-er och en reservering för en snabbspårväg i nätverket av huvud-gator.

Alternativ C var skyddsplanen som naturskyddsorganisationerna hade låtit utarbeta. Den grundade sig på metron. Det fanns fyra metrostationer i alternativ C. Byggnadsområdena hade koncentrerats mycket tätt kring metrostationerna. Det fanns betydligt mycket mer av grönområden per invånare jämfört med de andra alternativen.

Alternativ D grundade sig i huvudsak på systemet med snabbspårvägar. Metron hade förlängts med ett stationsavsnitt från Mellungsby till korsningen mellan Ring III och den förlängda Österleden. Här kunde man stiga om antingen till Joker I eller Joker III.

Alternativ E hade en metrolinje med två stationer, reserveringar för snabbspårvä-

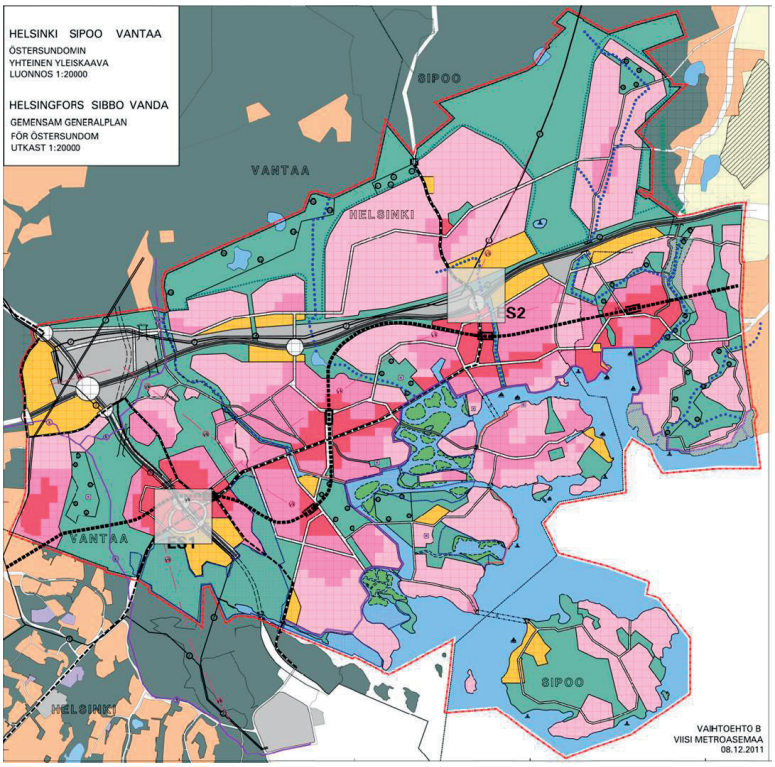


Bild 27. Alternativ B.

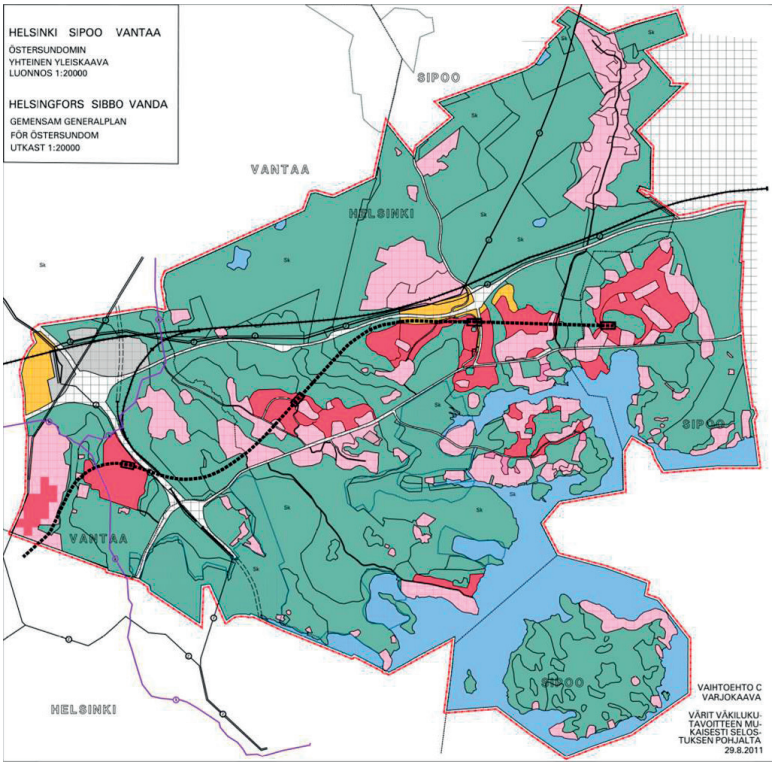


Bild 28. Alternativ C.

gar samt ett tåg mellan Borgå och Östersundom. Metron hade förlängts från Mellungsby med två stationer, av vilka den sista, Zachrisbacken, var en station för omstigning till tåget. Jämfört med de andra alternativen var byggnadsområdena starkare koncentrerade till omgivningen kring järnvägsstationen.

Alternativens konsekvenser bedömdes i fristående rapporter ("Luonnosvaihtoehtojen arviointi ja vertailu", del I och II) och i delplaner som utarbetades för de andra planeringssektorerna. Man bedömde också alternativens förmåga att uppfylla de uppsatta målen. Det ansågs att alternativen B och E hade de bästa möjligheterna att uppnå målen. Möjligheterna att genomföra alternativ E och flexibiliteten i alternativet bedömdes dock vara sämre än för alternativ B. I alternativ C skulle målen beträffande till exempel utvecklingskorridoren österut, näringslivets möjligheter, mångfalden i boendet, småhusdominerade bostadsområden och de urbana dragen inte komma att uppfyllas. Alternativ C ansågs inte ge lika bra möjligheter som de andra alternativen att genomföra den eftersträvade stadsstrukturen med småhus och inte heller att säkerställa en tillräcklig plan- och tomtreserv.

Alternativen jämfördes också med hänsyn till trafiksystemet (Strafica 2012). Alternativ E kompletterades så att tågbanan som slutade i Zachrisbacken förenades med huvudbanan och metron sträcktes ut till Västersundom. Detta alternativ (EL) visade sig vara det trafikmässigt bästa alternativet. Man ansåg dock att möjligheterna att genomföra tågbanan förknippas med såpass stora osäkerhetsfaktorer att byggandet av området inte kan hänga på tågbanan.

I jämförelsen av trafiksystemen granskades också en vidare utvecklad version av alternativ D (DL), där stommen i trafiknätet i stället för metron utgjordes av snabbspårvägslinjer som trafikerar från Östra centrum till Zachrisbacken och vidare till Majvik och Landbo. Systemet förutsatte att metron förlängs från Mellungsbacka till Västersundom för att lindra belastningen på snabbspårsavsnittet mellan Östra centrum och Västersundom. Det bedömdes emellertid att kapaciteten hos ett trafiksystem som grundar sig på snabbspårvägar inte kommer att räcka till.

Utifrån de utarbetade alternativen och på en jämförelse av utredningarna om dem föreslog planeringsgruppen för Östersundom planen det alternativa planutkastet B som underlag för den fortsatta planeringen.

Systemet som grundar sig på metron valdes som trafiksystem bl.a. på grund av följande:

- betydande osäkerhetsfaktorer förknippades med genomförandet av tågbanan
- en snabbspårväg skulle också förutsätta att metron förlängs till Västersundom
- en snabbspårväg skulle trots nämnda förlängning inte ha en tillräcklig kapacitet för den framtida folkmängden
- metron kan kopplas till ett befintligt system vid planområdets gräns och förutsätter inga andra regionala investeringar eller nya tekniska lösningar
- en spårförbindelse utan omstigning till Helsingfors centrum och Esbo
- möjligheten att i framtiden förlänga metron till Södra Sibbo.

6.4.3 Behandlingen av utkastet till generalplan 2012

Östersundomkommittén beslöt 9.2.2012 godkänna utkast B till generalplan för Östersundom och skicka det via kommunernas planläggningsorganisationer till stads- och kommunstyrelserna för behandling och godkännande för den fortsatta planeringen. Planutkastet behandlades av stadsplaneringsnämnderna i Helsingfors och Vanda, av planläggningssektionen i Sibbo och i stads- och kommunstyrelserna. Efter att alla tre kommunerna hade tillstyrkt förslaget beslöt Östersundomkommittén 7.5.2012 att förslaget till den gemensamma generalplanen för Östersundom ska beredas utifrån det 9.2.2012 daterade alternativet B. På samma gång beslöt kommittén att man vid planeringen ska ta fasta på Sibbo kommunstyrelse och Vandas och Helsingfors stadsstyrelsers anvisningar om den fortsatta planeringen:

- Planläggningssektionen i Sibbo konstaterade att man vid den fortsatta planeringen ska säkerställa att betydande olägenheter för naturvärdena i Natura 2000-områdena ska förhindras. Kommunstyrelsen tillade att sträckningen av den ekologiska korridoren i sydvästlig-nordostlig riktning i Majvik ska beaktas så att korridoren utöver åkern omfattar tillräckligt med skogsklädda områden (13.3.2012).
- Vandas stadsstyrelse framförde att man i planen också bör granska alternativet med snabbspårvägar i modellen för tätt stadsbyggande (26.3.2012). Dessutom gjordes protokollsanteckningar som gällde utveckling av alternativ B i riktning mot alternativ C, mångsidiga-

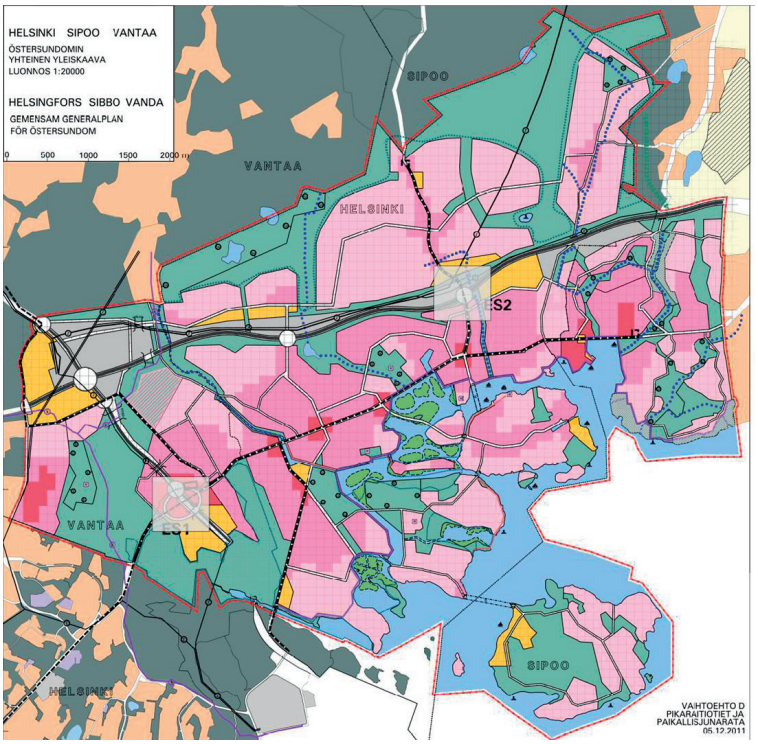


Bild 29. Alternativ D.

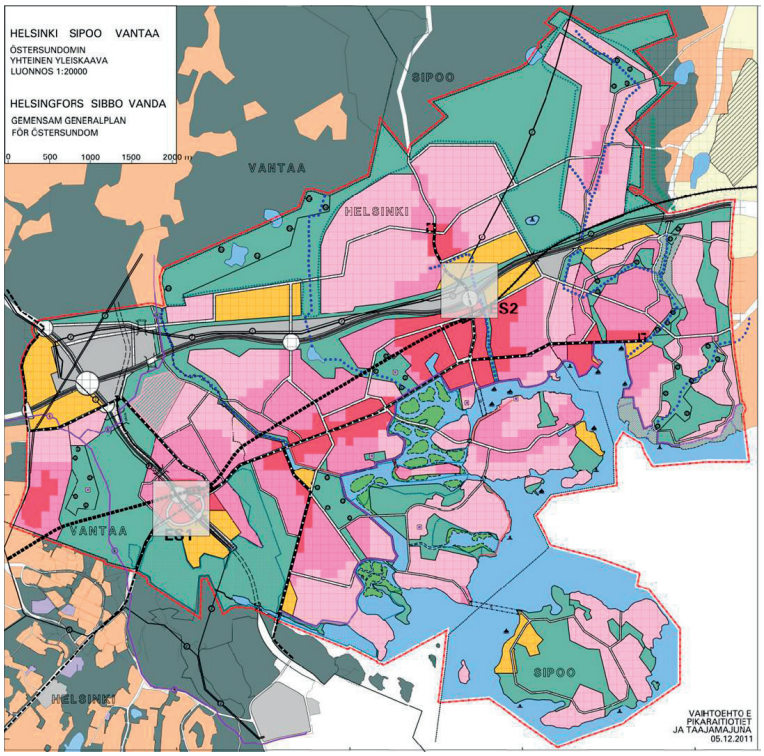


Bild 30. Alternativ E.

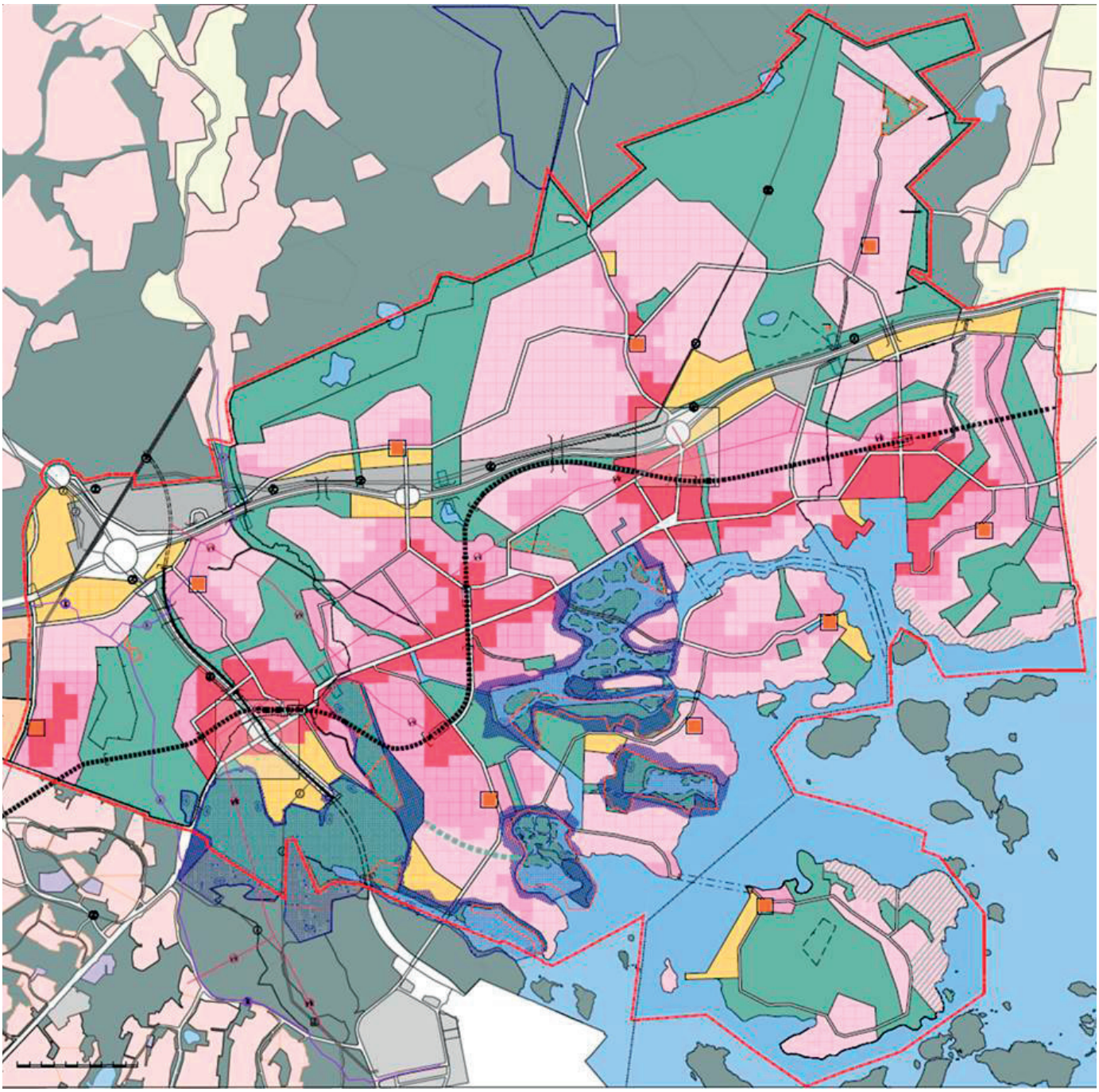


Bild 31. Preliminärt planförslag (med planutkast B som grund) 28.12.2012.

re planbeteckningar, större grönområden i Storträsk, anvisandet av snötippar, de offentliga tjänsternas placering, utökat allmänt bruk av strandområden samt beaktandet av barns och ungdomars åsikter.

– Helsingfors stadsstyrelse gav följande anvisning om den fortsatta planeringen (10.4.2012): När det gäller Kantarnäs i södra spetsen av Sundberg ska det säkerställas att stränderna inte byggs i strid med rådande praxis i Helsingfors. Möjligheterna att bygga stranden på den del av udden som gränsar till Borgarviken prövas överlag i förhållande till naturvärdena i området.

6.5 Förslagsskedet

Planförslagsskedet har också bestått av två faser: genom Östersundomkommitténs beslut 9.12.2014 lades det första planförslaget fram offentligt 26.1–4.3.2015. Med anledning av responsen på planförslaget, bedömningen av Natura-konsekvenserna och förhandlingarna mellan myndigheterna har ändringar gjorts i förslaget. Planförslaget läggs fram för andra gången i början av 2018.

6.5.1 Beredningen av förslaget till generalplan

Utkastalternativ B, som hade valts som underlag för den fortsatta planeringen, började bearbetas till planförslag våren 2012. Under arbetet var huvudprinciperna och grundstrukturen i planen oförändrade, men delområdenas gränser, planbeteckningarna och -bestämmelserna samt planens yttre utformning reviderades genomgående.

Samordnandet av målen för skyddet av Natura 2000-områdena, samhällsstrukturen och bostadsproduktionen lyftes fram som en central planeringsfråga. Utgångspunkten

var att skyddsvärdena i Natura 2000-områdena inte får utsättas för betydande olägenheter. Parallellt med planeringen startades en Natura-bedömning. För att förbättra planen kompletterades bedömningsprocessen med workshopar och gemensamma planeringsmöten.

Vid bedömningen framkom omständigheter som försvårade planeringen. Natura-områdena har inte avgränsats på naturvetenskapliga grunder utan ställvis enligt markägoförhållandena och kommungränserna. Dessutom faller en betydande del av de skyddade arternas revir utanför Natura-områdena i Sundberg, på åkrarna som hör till Östersundoms gård samt på stränderna av Karlvik och Kapellviken.

Under planerings- och bedömningsprocessen togs byggnadsområden bort från utkastalternativ B. Planbeteckningar lades till för att lindra konsekvenserna för Natura-värdena. Det preliminära planförslaget (en utvecklad version av utkastalternativ B) färdigställdes för Natura-bedömning 28.12.2012.

I Natura-bedömningen av utkastet till generalplan för Östersundom (preliminärt planförslag/utvecklad version av utkast B, FCG, 13.3.2013) konstaterades att de skadliga konsekvenserna för Natura-områdena och särskilt för vissa arter är betydande. När det gäller nattskärra och kornknarr exponerades reviren utanför Natura-områdena starkt för konsekvenserna.

Man beslöt att fortsätta planeringen och Natura-bedömningen. Som en alternativ lösning undersöktes också möjligheten att ta bort tätortsområdena vid och nära metrostationen i Sundberg och att ändra dem till grönområden. Detta skulle ha inneburit att man – mätt i antalet invånare – hade avstått från ett område med ca 10 000 invånare och att förbindelsen i den urbana strukturen mellan tätorterna och havet hade brutits. Alternativet ansågs inte längre motsvara utkastalternativ B, som hade godkänts som underlag för planeringen, och inte heller de allmänna mål som i de tidigare besluten hade ställts upp för stadsstrukturen i Östersundom t.ex. på regionala grunder.

I syfte att eliminera eller lindra betydande olägenheter gjordes bl.a. följande ändringar i förslaget till generalplan:

- Byggnadsområdena minskades med sammanlagt ca 175 ha i närheten av Natura-områdena och de ekologiska korridorerna. Av detta anvisades ca 107 ha som grönområden, bl.a. Husö i sin helhet. I Sundberg anvisades ca 68 ha som en utvidgning naturskyddsområdet.
- Spår- och gatuförbindelsen genom Kantarnäsberget, som ändrats till naturskyddsområde, ändrades ställvis till en tunnel.
- Byggnadsområden nära Natura-området och de ekologiska korridorerna ändrades till tätortsområden vars särdrag bevaras. Med andra ord minskades möjligheterna att bygga till på de nuvarande byggplatserna. Ändringen gällde bl.a. områden på Långören och Husö samt i närheten av Kasaberget och Borgåleden.
- Området vid Norrberget ändrades från ett bostadsdominerat område till ett område för näringsverksamhet, bl.a. för att minska trycket på närrekreation i Sibbo storskogs nationalpark.
- Sättet att beteckna naturskyddsområden och Natura-områden ändrades så att det är förenligt med förordningen.
- Sättet att beteckna grönområden ändrades. För att förtydliga konsekvensbedömningen gjordes en indelning i friluftsområden och rekreationsområden.
- För att minska trycket på rekreationsbruk i naturområden utökades planbestämmelserna med en bestämmelse om att tillräckliga områden för närrekreation ska genomföras i tätortsområdena och med en bestämmelse om att rekreationsområdena ska genomföras samtidigt med bostadsproduktionen.
- För att styra rekreationsbruket i naturområden till rekreations- och friluftsområden lades en bestämmelse till om att friluftslederna ska byggas före tätortsområdena i respektive omgivning.
- För att åtgärder som lindrar de skadliga konsekvenserna, såsom att behandla skogarna och bygga friluftsleder, ska kunna vidtas i god tid före byggandet, utökades planen med en bestämmelse om att generalplanen styr markanvändningen och byggandet genom åtgärder som lindrar de skadliga miljökonsekvenserna av byggandet.

I Natura-bedömningen för förslaget till generalplan (10.10.2014, Sito) konstateras att planförslaget inte kan bedömas ha betydande försämrande konsekvenser för Natura-området Sibbo storskog. Genomförandet av förslaget till generalplan medför indirekta konsekvenser för naturvärdena i Natura-området Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom i sådan utsträckning att tröskeln för betydande olägenhet överskrids beträffande fågelbestån-det (järpe, nattskärra och kornknarr). För att lindra de betydande olägenheterna borde byggnadsområdet i Sundberg förminskas avsevärt. Vidare borde man säkerställa att häckningsmiljöerna för kornknarr bevaras i de öppna omgivningarna.

Generalplanen hade redigerats kraftigt under planeringsarbetet för att minska de skadliga konsekvenserna för naturen. Med stöd av Natura-bedömningen för planförslaget kunde man dock fastställa att en lindring av de betydande olägenheterna för vissa arter skulle förutsätta att fler genomgripande ändringar i planlösningen och att vidsträckta byggnadsområden ändras till grönområden. Det ansågs att ändringar av det här slaget ändrar planens grundläggande struktur och planeringsprinciper såpass mycket att förslaget inte längre motsvarar utkastalternativ B, som hade godkänts som underlag för planeringen, och inte heller de allmänna mål som i tidigare beslut hade ställts upp för stadsstrukturen i Östersundom. Dessutom skulle en minskning av byggnadsområdena avsevärt försämra den ekonomiska genomförbarheten av planen. Därmed beslöt man lägga fram planförslaget för behandling i kommunerna trots att det i Natura-bedömningen hade konstaterats att planlösningen till vissa delar medför betydande olägenheter.

6.5.2 Behandlingen av förslaget till generalplan 2014

Östersundomkommittén beslöt 27.10.2014 att skicka planförslaget till via respektive kommuns planläggningsorganisation till stads- och kommunstyrelserna för behandling. Planutkastet behandlades av stadsplaneringsnämnderna i Helsingfors och Vanda, av planläggningssektionen i Sibbo och i stads- och kommunstyrelserna. Efter alla tre kommunerna tillstyrkt förslaget beslöt Östersundomkommittén 9.12.2014 att lägga fram förslaget till generalplan offentligt, ge bemötanden enligt växelverkansrapporten av de framförda åsikterna samt begära utlåtanden enligt 20 § i markanvändnings- och byggförordningen.

6.5.3 Förslaget till generalplan framlagt 26.1–4.3.2015

Om förslaget till generalplan inlämnades inalles 49 utlåtanden. Tryggandet av naturvärdena, ett fungerande trafiksystem och generalplanens genomförbarhet var teman som lyftes fram i utlåtandena. I utlåtandena tog man dessutom ställning till bl.a. lösningarna för handeln, bevarandet av kultur-

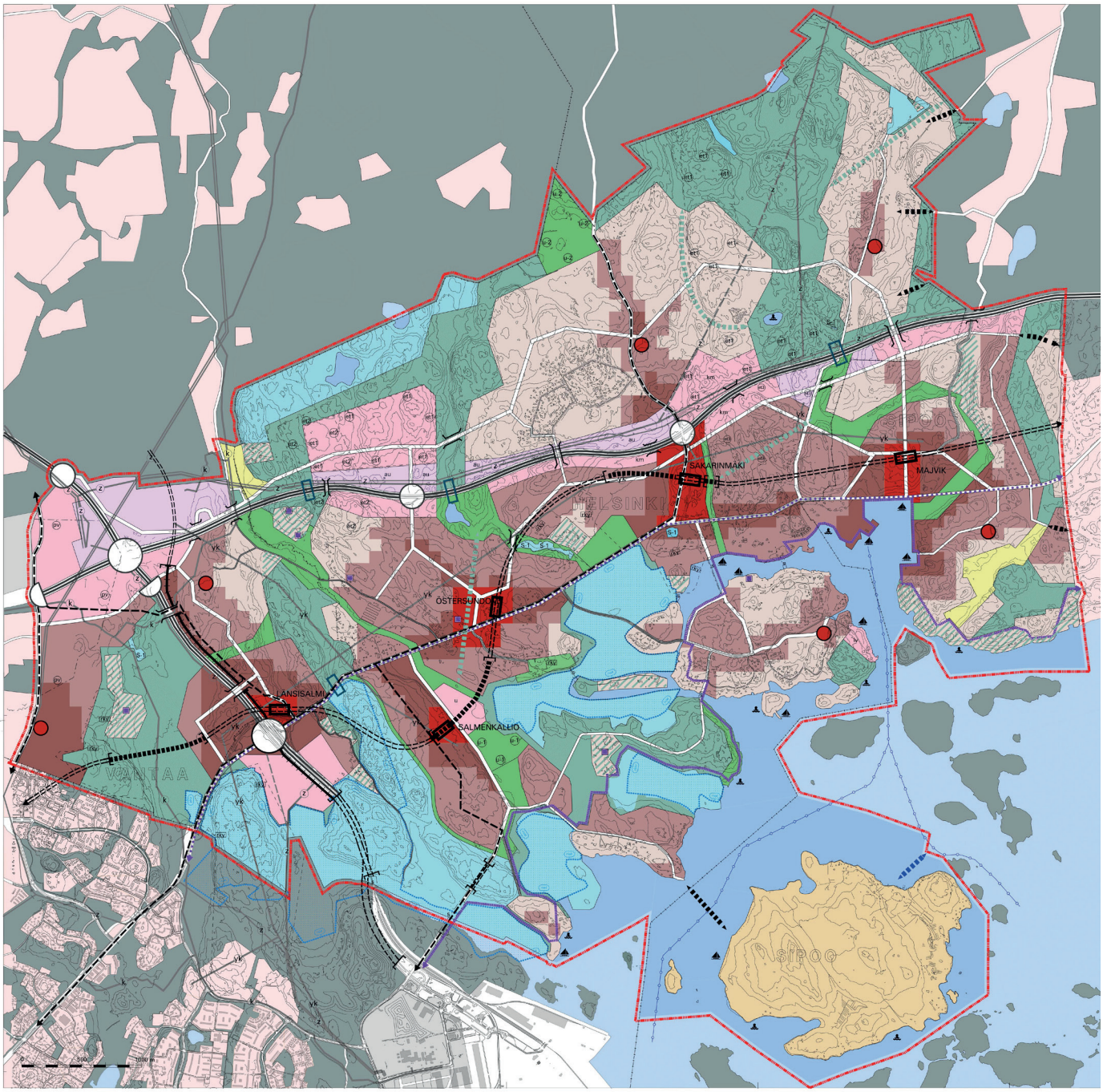


Bild 32. Planförslag 9.12.2014.

miljöns värden samt möjligheterna att stävja och anpassa sig till klimatförändringen.

Om förslaget till generalplan inlämnades inalles 67 anmärkningar. Efter framläggningstiden inkom därtill 5 brev om beredningen av planen. I ett av breven ingick en medborgaradress som hade undertecknats av 35 personer. Synpunkter lades fram om byggandets omfattning och placering, trafiken, naturmiljön och -värdena samt planläggningsprocessen och bemötandet av markägarna. Dessutom framfördes ett stort antal synpunkter som gällde enskilda avgöranden i olika delområden.

Utlåtanden och anmärkningarna samt bemötanden som gavs på dem har samlats till en separat växelverkansrapport.

6.5.4 Beredningen av det reviderade förslaget till generalplan

Efter att förslaget till generalplan hade varit framlagt konstaterades det att det inte är möjligt att godkänna generalplanen som sådan utan dispens från statsrådet. Det fanns två alternativa vägar att gå vidare: att ändra planen så att det inte uppkommer några betydande olägenheter för Natura-värdena, eller att godkänna planen utifrån dispens beviljad av statsrådet (dvs. att gå emot Natura-bedömningen och NTM-centralens utlåtande). Våren 2015 började man utreda vilket alternativ planeringen skulle fortsätta på. Det blev således aktuellt att undersöka olika markanvändningsalternativ för att man därefter på basis av rätta fakta skulle kunna välja mellan att ändra planen eller att godkänna planen med dispens.

Syftet med utarbetandet och jämförelsen av olika alternativ var att undersöka om

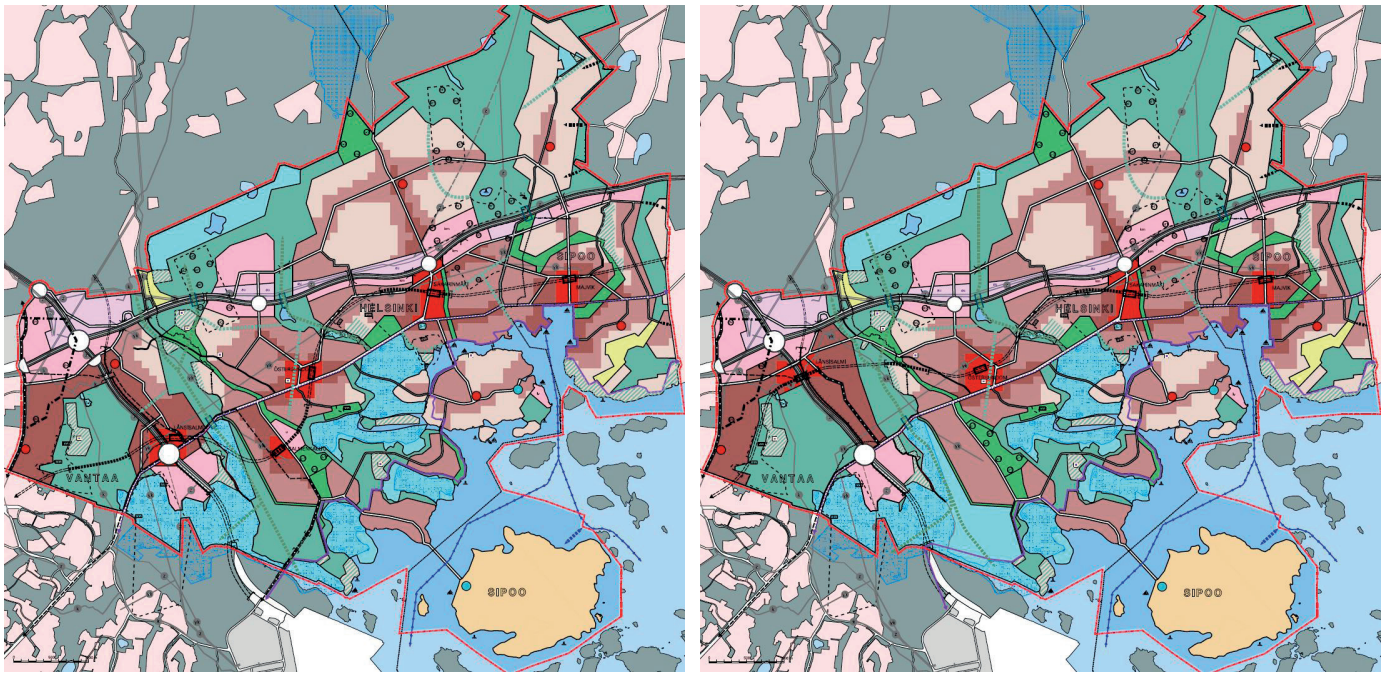


Bild 33. Versionerna "Win-Win 1" och "Win-Win 2" som behandlades under arbetet med generalplanen 9.11.2016.

det finns en sådan godtagbar lösning som inte skulle medföra betydande olägenheter för naturvärdena i Natura-området men som på samma gång skulle vara ändamålsenlig med hänsyn till stadsstrukturen och ekonomiskt genomförbar. Ett alternativ var att undersöka alternativen till markanvändning som en del av en miljökonsekvensbedömning (MKB), där man skulle jämföra och bedöma såväl de enskilda alternativen till markanvändning i planområdet som olika spårsystemlösningar. En MKB-process skulle kanske också resultera i att inget av de undersökta alternativen uppfyller specialvillkoren och att man därför skulle bli tvungen att ansöka om dispens för godkännandet av generalplanen hos statsrådet.

I markanvändningsalternativen strävade man efter att ta fram de stora principlösningarna som var betydelsefulla med hänsyn till Natura-värdena. När det gäller uppkomsten av olägenheter för Natura-värdena var byggnadsområdenas placering och invånarantalen nära Natura-områdena i nyckelposition. Man drog den slutsatsen att tröskeln för när en betydande olägenhet uppkommer kan fås fram genom att man utarbetar markanvändningsmodeller där man minskar markanvändningens omfattning och antalet invånare i närheten av Natura-områdena. Med samma metod var det också möjligt att ta reda på vilka effekter trycket på rekreationsbruk hade för uppkomsten av betydande olägenheter. Trafiksystemet i anslutning till markanvändningen var ingen väsentlig variabel för uppkomsten av olägenheter, men det konstaterades att trafiksystemet återspeglas i den ekonomiska genomförbarheten av olika alternativ eftersom olika trafiksystem medför olika kostnader.

Under arbetet fördes diskussioner mellan kommunerna, miljöministeriet och NTM-centralen i Nyland. I diskussionerna strävade man efter att hitta en planlösning där naturskyddsvärdena i Natura-området och planens innehållsmässiga och planekonomiska intressen kan mötas. Utifrån diskussionerna utarbetades två alternativ för markanvändningen. I dessa hade byggande alltjämt anvisats till det centrala området av Sundberg, men byggandet hade minskats till omfattningen och omfånget jämfört med det generalplaneförslag som hade varit framlagt. I det sammanhanget beslöt man att inte fortsätta MBK-processen. På basis av alternativen (som hade arbetsnamnen Win-Win 1 och Win-Win 2, bild 33) gjordes en mellanbedömning beträffande Natura-området (expertutlåtande om Natura-området med hänsyn till generalplanen för Östersundom, 9.2.2016, Ramboll Finland AB), som visade att byggnadsområdet i Sundberg borde förminskas ytterligare.

Med utgångspunkt i Natura-mellanbedömningen togs fler byggnadsområden bort, och lades till planbeteckningar och -bestämmelser som skyddar naturvärdena och lindrar konsekvenserna för Natura-värdena. I syfte att eliminera eller lindra betydande olägenheter gjordes bl.a. följande

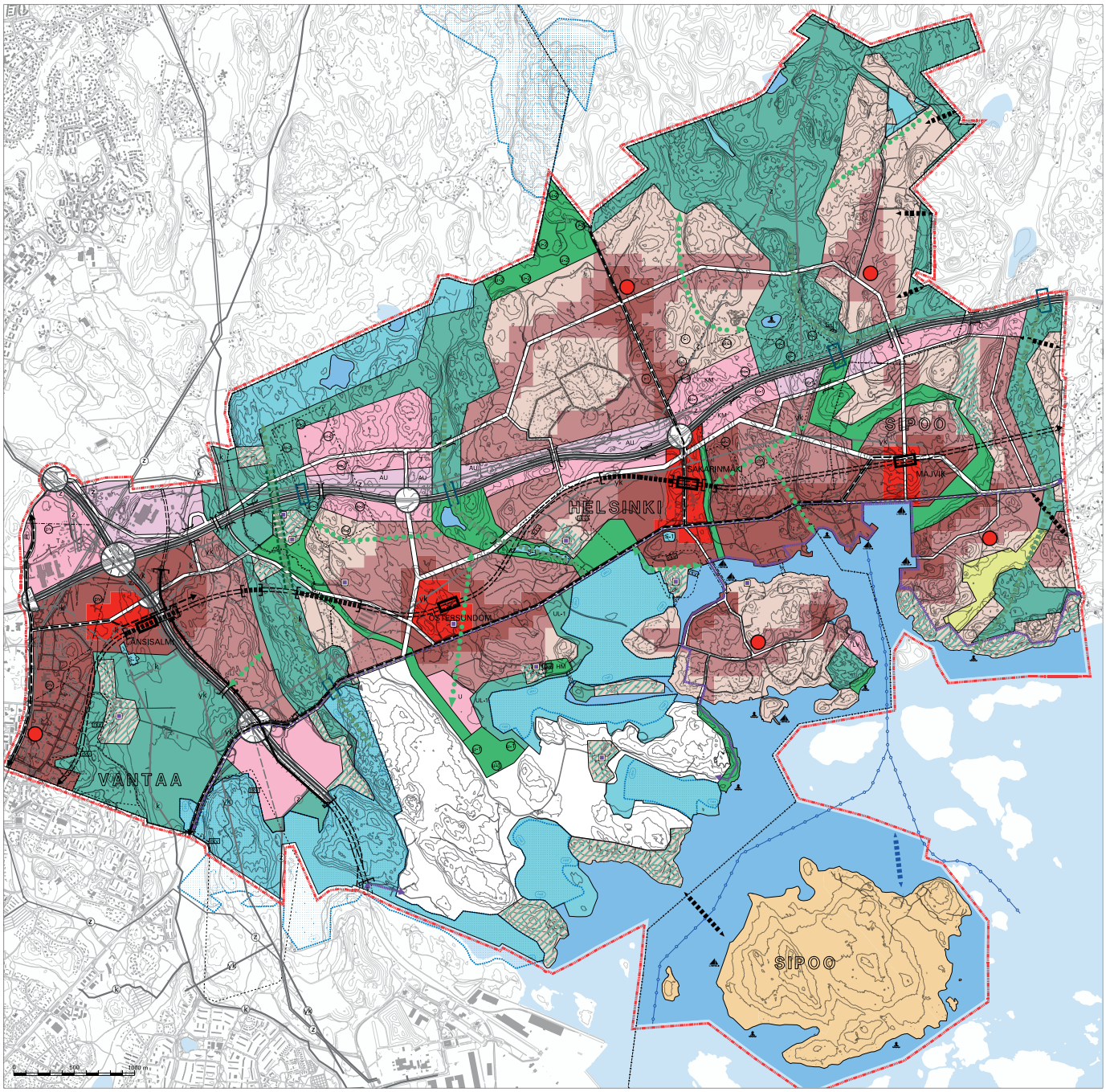


Bild 34. Preliminärt planförslag 15.12.2016 (alternativet med norra metrolinjen).

ändringar i förslaget till generalplan:

- Metrolinjen flyttades så att den gick längre norrut på banavsnitten mellan Mellungsby och Östersundoms metrostat-ioner. På grund av ändringarna i metrolinjen försköts tyngdpunkten i byggandet längre bort från det södra Natura-området.
- Stationen i Västerkulla och de anknutna byggnadsområdena flyttades längre norrut närmare anslutningen till Borgåleden och Ring III.
- Byggnadsområdena på nordvästra sidan av korsningsområdet Ring III/Österleden togs bort.
- Metrostationen i Sundberg och byggnadsområdena intill den togs bort.
- De områden som ligger närmast Natura-området i söder (Sundberg, Marbacken, Ribbingö, Kantarnäs och Husö) anvisades som ett utredningsområde där markanvändningen ska avgöras i en separat delgeneralplan.
- Beteckningar och bestämmelser som tryggar Natura-värdena lades till i planen.

Man kan tolka det så att den kraftiga nedskärningen i byggnadsområdena delvis stod i strid med de mål som ställts för generalplanen. Med anledning av denna lösning

ökades effektiviteten i byggområden på andra ställen, särskilt inom metrozonen. Över den 12.10.2016 daterade arbetsversionen (som gick under arbetsnamnet Norra metroalternativet) gjordes heltäckande utredningar, även en Natura-bedömning (Ramboll Finland Ab 15.12.2016). Den norra metrolinjen och de ändringar som gjordes i generalplanen med anledning av den upplevdes så betydelsefulla att man ville presentera förslaget för invånarna i området redan före det officiella framläggandet av planen. Inalles fem invånarmöten ordnades och de, vars fastigheter berördes mest av ändringarna, inbjöds särskilt till dessa möten.

Enligt den Natura-bedömning som hade gjorts över det norra alternativet till metrolinje skulle inga betydande, negativa konsekvenser uppkomma. Resultaten av utredningen om byggbarheten för metron visade emellertid att den norra metrolinjen antagligen skulle kosta över 100 milj. euro mer jämfört med en rakare linje. Bland annat av denna anledning ansåg man det befogat att också undersöka genomförbarheten hos det s.k. direkt-metroalternativet med hänsyn till markanvändningen och trafiken, och att sammanställa motsvarande utredningar över det alternativet. En av de största ändringarna var att flytta metrolinjen längre söderut, vilket hade konsekvenser särskilt för områdena på Vandasidan.

Det reviderade planförslaget (som under arbetet kallades det raka metroalternativet) skiljer sig från det så kallade norra metroalternativet bland annat på följande punkter:

- Metrolinjen har flyttats söderut (rätats ut)
- Planen tar inte ställning till var metrobanan ska gå under eller ovanpå marken (olika versioner har undersökts)
- Byggnadsområdena på Vandasidan – förskjutning av tyngdpunkten från Borgåleden söderut till metrostationen och den nya huvudgatan i Västersundom
- Indelning i etapper av byggnadsområdet i Västersundom så att det i varje läge finns en fungerande ekologisk förbindelse i sydlig-nordlig riktning som tryggar Natura-värdena
- Ett stort grönfinger – en större ekologisk förbindelse har bildats på västra sidan av byggnadsområdet i Västersundom
- Den ekologiska förbindelsen har stärkts genom bestämmelser om den del av förbindelsen som ska utvecklas
- Bestämmelserna om handeln har ändrats bl.a. med anledning av ändringen i MBL
- Gatusträckningar har ändrats
- Högshusdominerade områden har lagts till längs huvudgatan
- På Björnsö har bl.a. ett småhusdominerat område i norra delen ändrats till ett område som domineras av stadssmåhus.
- Bestämmelser har kompletterats.

När det gäller resultaten från utredningen om det kommersiella servicenätet, trafiksystemutredningen och bedömningen av konsekvenserna för naturen fanns det inga betydande skillnader mellan generalplanealternativet med den norra metron respektive den raka metron. Över det raka alternativet gjordes också en bedömning av konsekvenserna för Natura 2000-nätverket enligt naturvårdslagen (Sito Oy & Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 2017). Bedömningen visade att det raka alternativet inte medför några betydande negativa konsekvenser. Enligt resultaten från planekonomiska kalkyler och den ekono-miska bedömningen är planlösningen med en rak metro bättre. Dessutom uppskattas det att kostnaderna för att bygga en rak linje blir mer än 100 milj. euro lägre (Östersundomin metron rakennettavuus- ja kustannustarkastelu, Sito Oy 2017). En rak metrolinje ansågs också ge andra betydande fördelar, som en bättre stadsstruktur kring stationen i Västersundom och en bredare ekologisk förbindelse mellan Svarta backen och Sibbo storskog.

Gruppen av stadsdirektörer i Östersundomområdet beslöt 21.4.2017 att det reviderade generalplaneförslaget, som ska läggas fram offentligt, ska beredas med den direkta metrolinjen som grund.

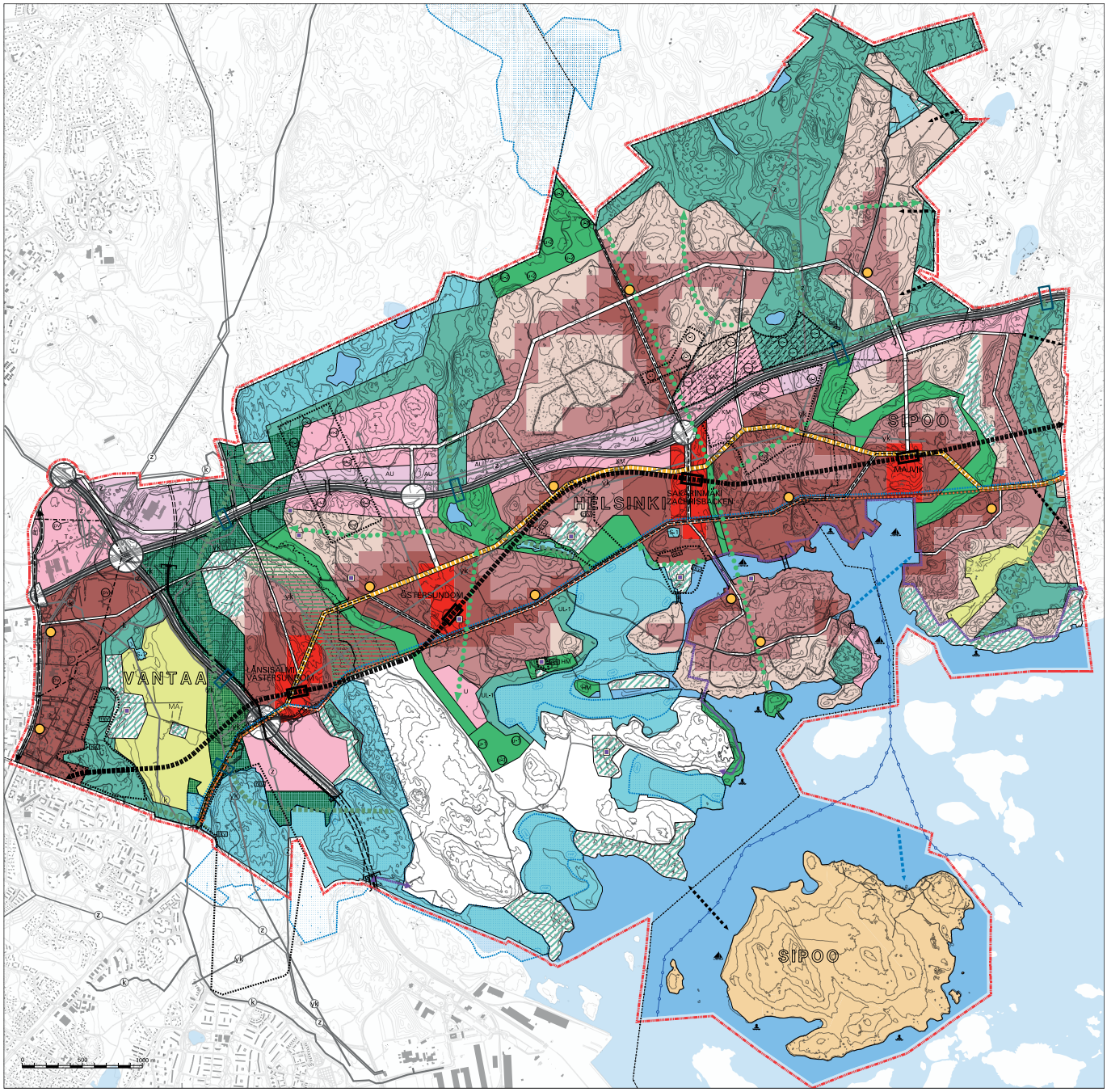


Bild 35. Det reviderade förslaget till generalplan 15.12.2017

6.5.5 Behandlingen av det reviderade generalplaneförslaget 2017

Sommaren 2017 beslöt Östersundomkommittén att begära utlåtanden om det reviderade förslaget till gemensam generalplan för Östersundom av Helsingfors stad, Vanda stad, Sibbo kommun och NTM-centralen i Nyland (26.6.2017). Utlåtanden begärdes eftersom man ville säkerställa att det finns förutsättningar för ett godkännande av planförslaget innan planen läggs fram på offentligt på nytt.

Helsingfors och Sibbo hade inget att anmärka på innehållet i planförslaget. Vanda föreslog några justeringar i de planbeteckningar och -bestämmelser som gäller områdena i Vanda. NTM-centralen i Nyland framförde behov av ändringar beträffande utredningsområdet, den ekologiska förbindelsen mellan Svarta backen och Sibbo storskog samt en nya anslutning som hade anvisats vid Borgåleden. NTM-centralen lade vidare fram ett antal anmärkningar, justeringar och kompletteringar i planmaterialet som gällde notade naturtyper, bestämmelserna om detaljhandeln, trafiksystemet, området för behandling av jordmassor samt planbestämmelserna överlag. Dessutom konstaterade NTM-centralen att metroprojektet förutsätter ett MKB-förfarande. Kommunernas och NTM-centralens utlåtanden samt bemötanden som gavs på dem har samlats till en separat växelverkansrapport.

Bedömningen av Naturakonsekvenserna, som hade utarbetats över det reviderade planförslaget, hade vid samma tidpunkt skickats på remiss till NTM-centralen i Nyland och till innehavarna av naturskyddsområdet. I sitt utlåtande (27.10.2017) om Naturabedömningen (Sito Oy & Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 2017) anser NTM-centralen att konsekvenserna av det nya för-

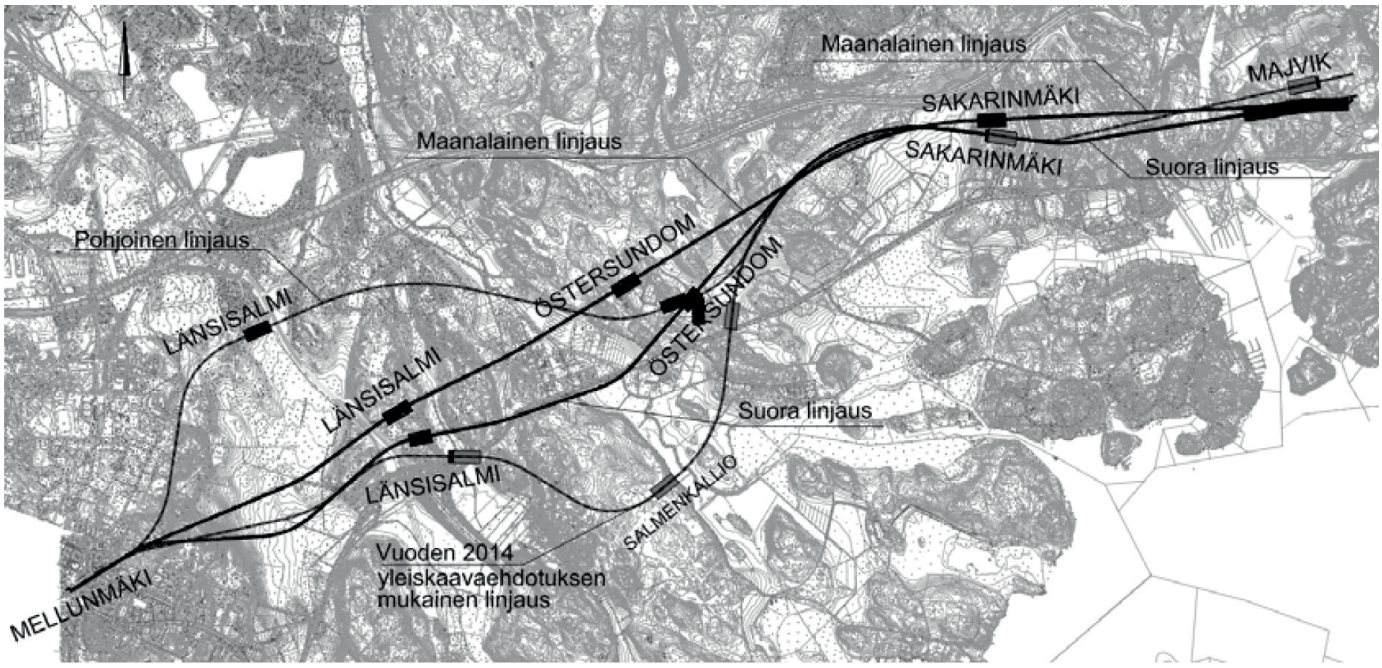


Bild 36. Metrolinjen enligt förslaget till generalplan 2014 samt alternativa sträckningar som undersökts därefter (Sito Oy 31.5.2017).

slaget till generalplan för Östersundom trots de förmildrande åtgärder som föreslagits i Naturabedömningen alltjämt är klart negativa för de naturvärden som ligger till grund för skyddet i Natura 2000-området Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom (FI0100065): kornknarr, järpe, de silikatrika klip-porna och den harmoniska helheten ur fåglarnas synvinkel. Betydande olägenheter kan undvikas genom följande ändringar i förslaget till generalplan:

Sundberg-Kantarnäsberget anvisas som ett naturskyddsområde. Fridlysningsbestämmelser gör det möjligt att utfärda förbud och begränsningar som behövs för att styra rekreationsbruket. Till övriga delar avgörs markanvändningen så att områdena anvisas obebyggda främst för rekreationsbruk.

Den ekologiska skogsförbindelsen till Sibbo storskog breddas och bevarandet av den tryggas tills en eventuell ersättande skogsförbindelse har hittats och konstaterats fungera.

NTM-centralen anser att förslaget till generalplan inte ensam eller i kombination med andra kända projekt och planer avsevärt försämrar de naturvärden som ligger till grund för Natura 2000-området Sibbo storskog (FI0100066), om de föreslagna förebyggande åtgärderna vidtas. Slutsatserna i Forststyrelsens utlåtande om Naturabedömningen sammanfaller med NTM-centralens utlåtande.

Med anledning av Vanda stads och NTM-centralen i Nylands utlåtanden gjordes vissa justeringar i planförslaget i november 2017. Ändringar som gjordes i det reviderade planförslaget (bild 35):

- Åkerområdena vid Westerkulla har anvisats med beteckningen MA, landskapsmässigt värdefullt åkerområde
- Området som ansluter sig till åkrarna vid Westerkulla gård har anvisats med beteckningen för ett grönområde
- Gatan som hade anvisats mellan det etappindelade området i Västersundom och rekreationsområdets gräns har flyttats innanför byggnadsområdet i Västersundom
- Gränserna kring rekreationsområdet mellan byggnadsområdena i Västersundom och Östersundom har flyttats
- Sträckningen för behovet av rekreationsförbindelse i Bäckängen har dragits mer centralt
- Planbestämmelserna har preciserats bl.a. när det gäller bestämmelserna om del av en ekologisk förbindelse och om detaljhandeln
- Med stöd av förslaget till landskapsplan har bestämmelsen om att tidsplanen är bunden till beslutet om att bygga metroförbindelsen ändrats så att den inte gäller Västerkulla i Vanda
- Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter bl.a. om utredningsområdet, beteckningen för del av en ekonomisk förbindelse som ska utvecklas, det etappvisa byggnadsområdet samt området för behandling av jordmassor.
- Bilagorna Målinriktad plan för grönstrukturen, Målinriktad plan för rekreationsnätet och Målinriktad plan för grönområdes- och rekreationsnätet har uppdaterats
- Rapporten över konsekvensbedömningen har kompletterats med uppgifter bl.a. om utredningsområdet, beteckningen för del av en ekonomisk förbindelse som ska utvecklas, det etappvisa byggnadsområdet samt området för behandling av jordmassor.

De ändringar som NTM-föreslog om att ändra utredningsområdet till ett naturskydds- och rekreationsområde och att göra det etappvisa byggnadsområdet bredare gjordes inte, eftersom det ansågs att NTM-centralens synpunkter om tryggandet av natur-värdena har beaktats i planbestämmelserna och genom kompletteringarna till dem. I slutet av 2017 fattar Östersundomkommittén beslut om att lägga fram det reviderade planförslaget offentligt och att begära utlåtanden om det av myndigheter och andra intressentgrupper. Under framläggningstiden anordnas två invånarkvällar och anmärkningar kan lämnas in om förslaget.

6.6 Godkännande

Generalplanen godkänns av Östersundomkommittén. Planförslaget behandlas med

samma innehåll i Helsingfors stadsfull-mäktige och kommunfullmäktige i Sibbo och Vanda innan kommittén behandlar godkännandet. Kommittén kan godkänna pla-nen under förutsättning att alla tre stads-/kommunfullmäktige har tillstyrkt godkännandet. Den gemensamma generalplan för Östersundom utarbetas som en plan med rättsverkningar. Förfarandet för att fastställa en gemensam generalplan (miljöministeriet) har frångåtts i och med ändringen i markanvändnings- och bygglagen 1.2.2016.

6.7 Beslut som gäller utarbetandet av generalplanen

- Avtal om att utarbeta en gemensam generalplan och om systemet för planering, behandling och beslutsfattande samt kostnadsfördelningen, Helsingfors, Vanda och Sibbo 24.11.2010
- Generalplanen aktualiserades och programmet för deltagande och bedömning lades fram offentligt, Östersundomkommittén 1.2.2011
- Beslut om offentligt framläggande av det preliminära planutkastet och beredningsmaterialet, Östersundomkommittén 15.4.2011
- Alternativ B till planutkast som underlag för den fortsatta planeringen, Östersundomkommittén 9.2.2012
- Förslaget till generalplan bereds utifrån det 9.2.2012 daterade B-alternativet, Östersundomkommittén 7.5.2012
- Framläggande av förslaget till generalplan, Östersundomkommittén 9.12.2014
- Utlåtanden om det reviderade förslaget till generalplan begärs av Helsingfors, Vanda, Sibbo och NTM-centralen; Östersundomkommittén 26.6.2017
- Framläggande av det reviderade förslaget till generalplan, Östersundomkommittén 15.12.2017
- Godkännande av generalplanen, Östersundomkommittén xx.xx.xxxx

6.8 Beslut som gäller planeringsområdet

- Statsrådets beslut om att inkorporera Östersundomområdet och den s.k. Västerkullakilen med Helsingfors (28.6.2007). Området sammanslogs med Helsingfors 1.1.2009.
- Efter statsrådets beslut utfärdades 12.6.2008 ett fem års byggförbud och åtgärdsbegränsning med tanke på arbetet med att utarbeta en generalplan i de områden av Östersund som hör till Helsingfors (med undantag för bl.a. en del av Björnsö och Landbo).
- Preliminära planeringsprinciper för Östersundom (H:fors stadsplaneringsnämnd 11.12.2008).
- Beslut om att grunda Östersundomkommittén (2009).
- Vanda Energi Ab beviljas miljötillstånd för ett avfallskraftverk i Långmossebergen (Nylands miljöcentral 30.12.2009).
- I de områden som hör till Sibbo (Majvik och Granö) beslöt kommunstyrelsen (1.3.2011 § 77) att byggförbudet och åtgärdsbegränsningen ska gälla till 31.12.2015.
- Sibbo storskogs nationalpark inrättas, lagen trädde i kraft 1.5.2011.
- Byggförbudet och åtgärdsbegränsningen förlängdes för ut-arbetandet av generalplanen fram till 23.6.2018 (bild 37) (H:fors ss 10.6.2013 § 699).
- Godkännande av etapplandskapsplan 2 för Nyland och uteslutande av Östersundom ur planen (landskapsfullmäktige 20.3.2013).
- Beslut om tillämpning av miljökonsekvensbedömning på spårprojektet i Östersundom 28.5.2014 (NTM Nyland).
- Sibbo kommunstyrelse beslöt förlänga byggförbudet och åtgärdsbegränsningen i Majvik och Granö (2.2.2016 § 24) med fem år t.o.m. 2.2.2021.
- NTM-centralens utlåtande om MKB-beskrivningen som gällde jordmaterial (10.11.2016).
- Etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet, godkännande av landskapsplanen (uppskattningsvis 6/2018).

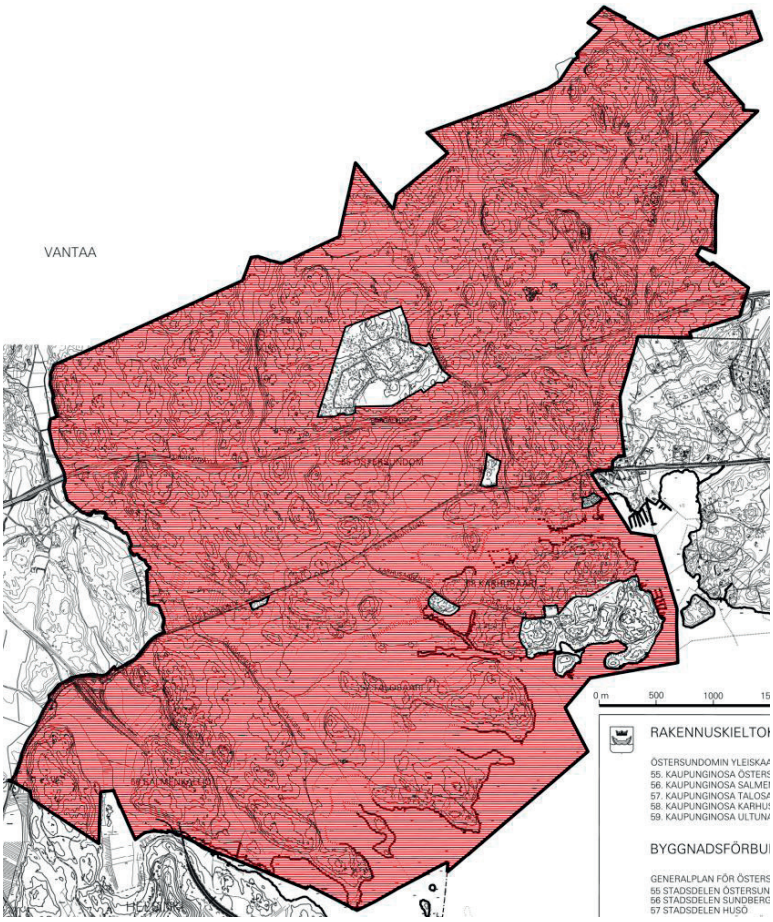


Bild 37. Området med byggförbud på Helsingforssidan.

7 Sammandrag av konsekvensbedömningen

7.1. Planens konsekvenser

Planen har dels betydande positiva, dels betydande negativa konsekvenser. De negativa konsekvenserna accentueras särskilt i byggnadsskedet. Bland de långvariga konsekvenserna framträder de positiva konsekvenserna och förändringarna som förbättrar nuläget. De betydande positiva konsekvenserna gäller fram för allt region- och samhällsstrukturen, bostadsutbudet i huvudstadsregionen, sysselsättningen och möjligheterna för näringslivet. Planen medför stora förändringar i naturen, landskapet och förhållandena för dagens invånare. En del av dessa konsekvenser är betydande och negativa. I den fortsatta planeringen strävar man efter att lindra eller eliminera en del av de negativa konsekvenserna med hjälp av olika planeringslösningar.

En separat rapport har utarbetats över konsekvensbedömningen.

7.2 Lindring av skadliga miljökonsekvenser

I rapporten över bedömningen av generalplanens konsekvenser redogörs närmare för de centrala rekommendationerna för den fortsatta planeringen och för åtgärderna för att lindra de skadliga effekterna inom olika ämnesområden.

Målet är att vidta åtgärder som lindrar de skadliga konsekvenserna i ett så tidigt skede som möjligt, vid behov redan före detaljplaneringen. Till dessa åtgärder räknas t.ex. att bygga friluftsleder, göra förberedande avverkningar i skogarna, och vidta åtgärder på delar av ekonomiska förbindelser som ska utvecklas (t.ex. beskogning och grönbroar). Genom förberedande avverkningar kan man lindra de skadliga konsekvenserna för skogsnaturen och förbättra trivseln i den kommande boendemiljön. Förberedande avverkningar bör inledas tillräckligt tidigt innan byggnadsarbetena inleds. Vid denna behandling bör särskild uppmärksamhet fästas vid de skogar och kantzoner som ligger nära skyddsområden.

Särskild uppmärksamhet fästs också vid att bevara de små och beträffande fiskerihushållningen värdefulla vattendragen Krabbäcken, Östersundombäcken och Fallbäcken i ett så naturligt tillstånd som möjligt och som en del av det ekologiska nätverket. I princip ska man undvika att flytta naturliga bäckfåror och göra omfattande rörläggningar. Platser där ytvattnen i tillrinningsområdena har sina utlopp ska bevaras i sin nuvarande form eller så att man tar fasta på målen för skyddet av viktiga naturobjekt. Risken för översvämning ska beaktas och aktuella rekommendationer om lägsta byggnadshöjd iakttas på havsstranden och andra låglänta marker. Höjningar av markytan får inte inverka negativt på strömningsförhållandena i tillrinningsvattnen eller på småvattnen. Konsekvenserna för småvattnen beaktas när det gäller bäckarna och havsområdet. Konsekvenserna av fyllnadsarbeten och andra åtgärder i havsområdet ska undersökas ytterligare före den mer detaljerade planeringen. Vid behandlingen av dagvatten ligger fokus på naturliga hanteringsmetoder och på planen som utarbetas för den mer detaljerade planeringen. Det säkerställs att naturtyperna på kanterna av skyddade våtmarker kan bevaras.

I utredningsområdet är principen att särdragen i naturen och landskapet bevaras. För området utarbetas en plan som styr naturvården och rekreationsbruket särskilt beträffande de naturvärden som ligger till grund för skyddet i Natura-området. Förutom för utredningsområdet utarbetas planer som styr naturvården och rekreationsbruket även för de områden som betecknats ”del av ekologisk förbindelse som ska utvecklas” och ”etappvist byggnadsområde”. Dessa planer säkerställer att det i alla lägen finns en fungerande ekologisk korridor i nordligsydlig riktning för skogsarterna. I skötseln, användningen och den mer detaljerade planeringen av området bör man ta fasta på att bevara och/eller utveckla de för skogsarterna viktiga förbindelserna så att de har ett tillräckligt trädbestånd och är tillräckligt breda. Avsikten är att planerna ska anvisa behövliga åtgärder som säkerställer att de ekologiska förbindelserna fungerar.

På stränderna av de vikar som är värdefulla för fågelbeståndet placeras inga friluftsleder.

Bestämmelserna om tidsplaneringen främjar färdsätten inom kollektivtrafiken och en kontrollerad (mindre slitande) användning av rekreationsområdena.

Åtgärder för att lindra och förhindra skadliga konsekvenser särskilt i anslutning till jordmaterialsprojektet vid Hältingberget:

- Verksamheten i området genomförs så att inga skadliga ämnen släpps ut i marken.
- De skadliga konsekvenserna för dagvattnet minskas genom kontrollerad insamling, fördröjning, avledning och behandling.
- Tillgången till hushållsvatten tryggas för de fastigheter som ligger nära projektområdet.
- Trafiksäkerheten förbättras genom man lägger till fler trafikljus, gör nya arrangemang för körfälten och säkerställer en god sikt i korsningarna. Vid den fortsatta planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid närområdena kring skolor och andra känsliga platser.
- De skadliga konsekvenserna för fågelbeståndet kan lindras genom att man schemalägger byggnadsåtgärderna utanför häckningstiden.
- Bullerolägenheter, vibrationer och dammspridning bekämpas med effektiva medel för att förändringarna i miljön ska vara så rimliga som möjligt.
- De buller-, vibrations- och dammkonsekvenser som verksamheterna medför liksom verksamheternas konsekvenser för yt- och grundvattnet följs upp med hjälp av mätningar.
- Behandlingen av jordmaterial planeras och indelas i etapper så att de skadliga konsekvenserna minimeras.
- Det informeras aktivt om hur projektet fortskrider och om projektets konsekvenser.
- Vid den fortsatta planeringen beaktas de kombinerade effekterna av byggandet i Östersundomområdet.

	Rakentamisen aikaiset	Pitkäaikaiset
SEUDULLISET VAIKUTUKSET		
Ilmasto		
Seuturakenne		
Liikenne		
Maisema ja luonnonvarat		
Ekologinen verkosto		
Tekninen huolto		
Yhdyskuntatalous		
Ihmisten elinympäristö		
Asuntotarjonta		
Väestörakenne		
Elinkeinoelämä		
PAIKALLISET VAIKUTUKSET		
YHDYSKUNTARAKENNE		
LIIKENNE		
Joukkoliikenne		
Henkilöautoliikenne		
Vesiliikenne		
TEKNINEN HUOLTO		
YHDYSKUNTATALOUS		
MAISEMA JA LUONNONVARAT		
Maa- ja kallioperä		
Pinta- ja pohjavedet		
Kasvillisuus		
KULTTUURIYMPÄRISTÖ JA MAISEMAKUVA		
Maisemakuva		
Kulttuuriympäristö		
Muinaisjäännökset		
LUONTO JA LUONNON MONIMUOTOISUUS		
Ekologinen verkosto		
Luonnon monimuotoisuus		
Eläimistö		
Luonnonsuojelualueet ja Natura 2000 -alueet		
IHMISTEN ELINOLOT JA ELINYMPÄRISTÖ		
Väestörakenne		
Sosiaalinen ympäristö		
Asuntotarjonta		
Asuinympäristöjen viihtyisyys ja toimivuus		
Alueen imago ja identiteetti		
Väestöryhmien toimintamahdollisuudet		
Nykyiset asuinalueet ja asukkaiden olosuhteet		
Virkistyskäyttö		
Ihmisten terveys ja turvallisuus		
ELINKEINOELÄMÄN TOIMINTAEDELLYTYKSET		
Kaupan palveluverkko		
Työpaikat		

Tabell 5. Sammanfattning av generalplanens konsekvenser.

ASTEIKKO

Suuri muutos, pääosin kielteinen	Kohtalainen muutos, pääosin kielteinen	Vähäinen muutos, pääosin kielteinen	Ei merkittäviä muutoksia/arviointi ei mahdollista	Vähäinen muutos, pääosin myönteinen	Kohtalainen muutos, pääosin myönteinen	Suuri muutos, pääosin myönteinen	Arvolatautunut käsite

8 Generalplanens mål och hur de uppnås

De ursprungliga målen som sattes upp för planeringen har precierats under arbetet och de olika behandlingsskedena. Att planprocessen har pågått så länge har också gjort att en del av de ursprungliga målen inte längre är ändamålsenliga. De tre kommunerna har gemensamt haft hand om planeringen.

8.1 Mål för den partiella kommunsammanslagningen

I och med att Östersundomområdet sammanslogs med Helsingfors öppnades tillväxtriktningen mot öster. Enligt kommundelningsutredare Pekka Myllyniemi var målen om minst 20 000 invånare och 10 000 arbetstillfällen en förutsättning för att samhällsstrukturen skulle hållas sammanhängande i samband med kommunsammanslagningen. I Myllyniemis utredning förutsattes det att Helsingfors för sin del bygger upp ett samhälle som är förenligt med principerna om hållbar utveckling. Det innebär att trafiklösningarna ska grunda sig på kollektivtrafik. Som krav på planeringen av det inkorporerade området anförde Myllyniemi att området ska kopplas till östra delarna av Helsingfors över ett effektivt kollektivtrafiksystem. Enligt Myllyniemi förutsätter metron, som vore det sannolika trafiksystemet, en relativt effektiv markanvändning. En sådan kan dock genomföras i huvudsak med urbana småhus.

Generalplanen är förenlig med de mål som sattes upp vid den partiella kommunsammanslagningen.

8.2 Utgångsmål för planeringen av det inkorporerade området

År 2008 lät stadsplaneringskontoret i Helsingfors göra en utredning om utgångspunkterna, målen och principerna för planeringen av det inkorporerade området. (Sipoosta ja Vantaalta Helsinkiin liitettävän alueen suunnittelun lähtökohtia, Stadsplaneringskontoret 2008). Att bygga en metrolinje var den viktigaste utgångspunkten för planeringen. En annan utgångspunkt utgjordes av utsikterna för utvecklingen av den regionala ekonomin, boendet och bostadsmarknaden samt näringslivet och marknaden för verksamhetslokaler i Helsingforsregionen. Med hänsyn till boendet föreslog utredningen att området ska genomföras enligt följande principer.

Ett betydande antal bostäder

- ett tillräckligt stort befolkningsunderlag för en lönsam metrotrafik
- ett tillräckligt stort befolkningsunderlag för en bra lokal servicenivå (offentlig och kommersiell service)
- möjliggör en höjning av bostadsbyggandets omfattning i Helsingfors.

Mångsidigare utbud av bostäder

- sådana bostäder produceras som det råder stor efterfrågan på men som det finns ett litet utbud av i Helsingfors
- familjer som med stor sannolikhet kan flytta från Helsingfors till den övriga regionen eller utanför regionen är en viktig målgrupp
- personer som talar ett främmande språk som modersmål, äldre personer och barnlösa är också målgrupper.

Hög status och en mångsidig befolkningsstruktur

- attraktivt område också för högt utbildade personer med bra inkomst
- på samma gång ett heterogent befolkningsunderlag.

Mångformigt utbud av bostäder

- metron och bra lokal service gör det möjligt att skapa heterogena bostadsområden och en heterogen bostadsproduktion – denna möjlighet ska utnyttjas
- tyngdpunkten på tätt, urbant småhusboende
- därtill höghusboende nära metrostationerna
- dessutom egnahemsboende i utkanterna
- fördelningen av bostadsfinansieringen och besittningsförhållandena ska vara förenlig med den gemensamma bo-

stadspolitiken för regionen och Helsingfors stads målsättningar
- det görs möjligt att anpassa boendeformerna till de olika faserna av hushållens livscykel inom samma område, vilket stärker gemenskapen i området.

När det gäller företagsverksamhet och arbetsplatser kom man i utredningen fram till att det inkorporerade området i första hand borde stödja utvecklingen av företagsområdena i sydöstra och östra Helsingfors samt längs axeln Nordsjö-Ring III-flygplatsen. Områdena vid anslutningarna till Ring III, Borgåleden och Nya Borgåvägen skulle lämpa sig bra som regionala arbetsplatskoncentrationer, vars genomförande även skulle stärka dragningskraften hos de bostadsområdena i det inkorporerade området. Det inkorporerade området skulle behöva bra lokal kommersiell och offentlig service samt erbjuda lokaler för entreprenörskap bland invånarna (såsom små kontor, arbetsrum, verkstäder). Parallellt med det lokala serviceutbudet skulle det inkorporerade området stödja sig på den specialiserade servicen i Östra centrum.

Generalplanen är i huvudsak förenlig med de grundläggande målen för planeringen av det inkorporerade området. Den ekonomiska aspekten har förutsatt en tätare struktur, särskilt då byggnadsområdet i Sundberg på grund av naturvärdena har ändrats till utredningsområde. Att området ska stödja sig på servicen i Östra centrum är inte längre något som eftersträvas.

8.3 Helsingfors stads preliminära planeringsprinciper

Stadsplaneringsnämnden i Helsingfors godkände 11.12.2008 de preliminära principerna för planeringen av Östersundom.

- Området är landsbygd i dag. Området ska göras till en stad.
- Målet för antalet invånare är minst 30 000.
- Området planeras i huvudsak till en stad med småhus.
- Stadsstrukturen stöder sig på kollektivtrafiken.
- ”Stadsbyggnadskonstnärliga” drag prioriteras i planeringen av kvarteren, parkerna och gatorna.
- Bostadsutbudet är mångsidigt och varierande beträffande såväl bostäderna som hustyperna.
- Mer av strandlinjen öppnas för utnyttjande med allemansrätten.
- Området planeras som ett beträffande arkitekturen och stadsbilden representativt och ett kommersiellt attraktivt centrum.
- De urbana parkerna utgör en väsentlig del av stadsstrukturen.
- Utvecklingskorridoren mellan Nordsjö hamn och Aviapolis utnyttjas som ett arbetsplatsområde.
- Östersundom kopplas till övriga Helsingfors över en huvudgata.
- Beredskap för att förlänga spårtrafiken till Söderkulla i Sibbo.
- Förutom tonvikten på kollektivtrafik planeras området så att det gynnar fotgängare och cyklister.
- Landsvägarna och de enskilda vägarna ändras till stadens gator och gränder.
- Sibbo storskog planeras som ett centralt, regionalt utflyktsmål som kan jämföras med Noux.
- Natura 2000-områdena flätas samman med stadsstrukturen på ett naturligt sätt.
- Granö planeras som en modern, funktionellt mångsidig folkpark.
- När det gäller kommunaltekniken strävar man efter att utnyttja och utveckla senaste ekoeffektiva tekniker som är bra med tanke på klimatförändringen.
- Byggandet görs möjligt också innan generalplanen är klar.
- Områdesvisa planeringsprinciper utarbetas.
- Byggrättens omfattning ska vara tillräckligt för en urban struktur.

Generalplanen är i huvudsak förenlig med Helsingfors stads preliminära planeringsprinciper.

8.4 Vanda stads mål

I den gällande generalplanen för Vanda har markanvändningen anvisats enligt nuläget och därtill har områden som är värdefulla med tanke på kulturmiljön och naturvården anvisats separat. I generalplanen har emellertid en utvecklingsriktning för spårtrafiken anvisats som en förlängning av metron till Mellungsbacka med en pilbeteckning, och i bestämmelsen för beteckningen sägs att en precisering av reserveringen förutsätter regionala utredningar av markanvändningen och trafiken. Fullmäktiges beslut om att utarbeta en gemensam generalplan omfattar målet att utvidga stadsstrukturen baserat på metron österut från Mellungsbacka.

Vanda stadsstyrelse har i sitt utlåtande om Forststyrelsens utredning om förutsättningarna för inrättandet av Sibbo storskogs nationalpark tagit ställning till de ekologiska korridorerna som ska bevaras obebyggda mellan skogarna i Sibbo storskog och kusten: "I generalplanen för Vanda finns det skyddsreserveringar och luo-områden som bör bevaras fria från byggande. Tätortsbyggandet i de områden som inkorporerats med Helsingfors borde genomföras så att det inte äventyrar grönförbindelsen. Ifall en spårförbindelse byggs i området bör stationerna placeras utanför de värdefulla naturobjekten och användningen därigenom styras till områdena utanför dem." Angående utkastet till inrättande av Sibbo storskogs nationalpark fastslår Vanda stadsstyrelse vidare: "I det här sammanhanget tar Vanda stad inte ställning till nationalparkens slutliga omfattning eller till placeringen och omfattningen av de ekologiska förbindelserna mellan skogsområdet och Natura 2000-områdena vid havsvikarna. Staden har emellertid i tidigare utlåtanden understött både en vidsträckt nationalpark och tryggandet av ekologiska korridorer. Den framtida markanvändningen i Östersundom planeras som ett samarbete mellan Helsingfors, Sibbo och Vanda inom ramen för den gemensamma generalplanen för Östersundom och också inom ramen för landskapsplanen, såsom konstateras i motiveringarna till lagen."

I den gemensamma arbetsgruppen som haft hand om beredningen av den gemensamma generalplanen för Östersundom har följande lyfts fram som Vanda stads mål:

- En metrostation kan placeras i Västersundom.
- Markanvändningen nära metrostationerna ska vara tillräckligt effektiv för att det ska vara motiverat att genomföra metron.
- Vid metrostationerna ska det vara möjligt att även bygga arbetsplatser (kontor) och behövlig närservice.
- I Fagersta och Gjutan ska det finnas beredskap för arbetsplatser och funktioner inom den samhällstekniska försörjningen samt för nya huvudgator, såsom anvisats i den gällande generalplanen. Möjligheterna att placera arbetsplatsfunktioner även på södra sidan av Borgåleden bör undersökas.
- Byggnaderna och gårdsområdet vid Westerkulla gård bevaras som specialobjekt, såsom anvisats i den gällande generalplanen. Åkrarna som hör till gården ska bevaras som öppna kulturlandskap.
- Västersundom by utvecklas som ett småhusdominerat område med respekt för det värdefulla byggnadsbeståndet.
- Nära gränserna till Vanda och Helsingfors bevaras grön- och rekreationsförbindelserna mellan Västersundom och Svarta backen samt mellan Sibbo storskog och Natura-områdena.
- Ett effektivt byggande i närområdena kring metrostationerna och bevarandet av alla SL- och luo-områden i den nuvarande generalplanen är motstridiga mål. En kompromiss mellan dessa mål ska eftersträvas i arbetet.

Generalplanen är förenlig med Vanda stads mål. Alla skyddsreserveringar och luo-områden enligt generalplanen för Vanda har emellertid inte inkluderats i Östersundomplanens skydds- och grönområden.

8.5 Sibbo kommuns mål för Majvik och Granö

Sibbo kommunstyrelse har 9.11.2010 godkänt planeringsprinciperna för Majvik och Granö för styrning av förberedelserna av områdenas delgeneralplan.

8.5.1 Planeringsprinciper för Majvik

1. Områdesstrukturen dryftas med utgångspunkt i områdets image och förverkligande

- Målet är ett stiligt, skalmässigt behärskat bostadsområde vid kusten.
- Boendetrivseln är ytterst viktig.
- Målet är ett naturligt förverkligande i faser.
- Inledandet möjliggörs redan före stora trafikprojekt (rälslösning).
- Majvik fungerar som en "bro" i gränsområdet mellan Sibbo och huvudstaden. Området planeras bli Sibbos västliga port.

2. Majvik är en naturlig del av en stadsstruktur vid kusten

- Majvik stöder sig på Östersundoms inkorporerade område, men innanför området planeras områdesreserveringar för lokala tjänster.
- Kommersiella tjänster placeras främst i anslutning till metrostationen (eller annat centrum för kollektivtrafiken).
- I områdesplaneringen utreds behovet att erbjuda områdesreserveringar för kommersiella småföretag.
- Det preliminära målet är 10 000 invånare, men det slutliga målet definieras i takt med områdets planering.

3. På området garanteras ett mångsidigt bostadsutbud

- På området möjliggörs boende för alla oavsett ålder och social status.
- Majvik erbjuder personliga, ekologiskt avancerade och individuella hem. På området finns olika byggnadstyper, såväl radhus, småhus som våningshus.

4. I planeringen utnyttjas områdets naturliga särdrag och styrkor

- Stränderna och havet utnyttjas i stor utsträckning för rekreation. Stränderna och närheten till naturen är i huvudsak tillgängliga för alla.
- Båthamnsverksamhet planeras till området för att betjäna områdets behov.
- Omgivningen vid Bölsfjärdsbukten planeras till ett offentligt rum.
- Bäckrännor och -dalar förstärks som områdets centrala grönstomme.
- Gångvägar och friluftsstråk erbjuds i den vackra skogs- och havsmiljön.
- Utrymmescentret på området bevaras och utvecklas till Majviks dragplåster. Utrymmet formas till en oas för områdets invånare.
- För att utnyttja särdragen i planeringen vågar man även undersöka nya lösningar (ifrågasättande av sträckningen för landsväg 170, brolösningar, förbättrande av förutsättningarna för den kollektiva och lätta trafiken, stadsodling).

5. Området planeras fungera med stöd av kollektivtrafiken

- Den kollektiva spårvägstrafikens typ och placering bestäms som en del av generalplanen.
- Förutsättningarna för kollektivtrafik stöds. Kollektivtrafikens ordnande är i alla skeden ekonomiskt fördelaktigt tack vare Majviks västliga läge.

Generalplanen följer till sina huvuddrag de planeringsprinciper som gäller för Majvik. Målsättningen att stränderna huvudsakligen är i allmänt bruk uppfylls inte till fullo.

8.5.2 Planeringsprinciper för Granö

1. Holmen Granö är regionalt en intressant och attraktiv marin del av stadsstrukturen

- Holmen utvecklas i första hand som ett mångsidigt rekreationsområde samt ett speciellt bostadsområde.
- Man vill ha turism med vidhängande tjänster till holmen. Möjligheter för näringsidkande erbjuds.
- Granö är väl tillgängligt från Helsingfors och Sibbo såväl från havet som från fastlandet.

2. En bro till Granö planeras

- Övriga lösningar undersöks som en del av indelandet av generalplanens förverkligande i skeden.
- Kollektivtrafikens funktionsförutsättningar stöds.

3. Granö utvecklas som en modern medborgarpark

- Man utgår ifrån att de fria stränderna i första hand avdelas för allmän rekreation. Till de delar som ordnande av övriga funktioner kräver utnyttjande av strandremsan, hålls stränderna i mån av möjlighet fria för framkomst.
- Holmen används för sommarfirande och marin rekreation (bl.a. badstrand).
- Vid grundande av nya kolonialträdgårdar, campingområden och sommar torpsområden utvecklas nya koncept för urbant sommarfirande.

4. På Granö möjliggörs mångsidiga båtaktiviteter

- På holmen placeras en småbåtshamn med vidhängande funktioner, varvsfunktioner och vinterförvaring för båtar.

5. Byggande som anvisas till Granö är till sin natur småhusstad som förverkligar principer för hållbar och energieffektiv utveckling

- Lokal karaktär och hållbara lösningar främjas med planering.
- Det preliminära målet är 2 000 invånare, men det slutliga målet definieras i takt med områdets planering.

6. Områdesstrukturen planeras med beaktande av holmens speciella särdrag

7. Man förbereder sig att förverkliga Granös markanvändning stegvis

I generalplanen följs de målsättningar för rekreation, turism och båtliv som gäller i planeringsprinciperna för Granö. Planen uppfyller inte målsättningen att utveckla ön som ett bostadsområde med speciella kvaliteter. Granö har i planen getts beteckningen för rekreations-, turism- och fritidsområde, vilket inte möjliggör stadigvarande boende. Målsättningen för brobygge har angetts endast som behov av förbindelse för fordonstrafik. Områdets tillgänglighet från Helsingfors fastland blir inte nödvändigtvis god, eftersom förutsättningarna för kollektivtrafik antas bli svaga utan stadigvarande boende. Denna avvikelse från målsättningarna har man kommit fram till efter initiativ från företrädarna i Sibbo.

8.6 Kriterier som fastslogs i beslutet om att starta planläggningen

I sitt beslut om att starta utarbetandet av en gemensam generalplan för Östersundom förutsatte Helsingfors stadsfullmäktige att man vid bedömningen av alternativen för spårtrafiken också utreder möjligheten att ansluta en snabbspårväg till spårlösningarna för den tvärgående trafiken. (Stadsfullmäktige 6.10.2010 § 220).

Vägsträckningarna för metron och snabbspårvägen och hur de ansluter sig till det regionala spårtrafiknätet anges i generalplanen.

I behandlingen av frågan om att starta utarbetandet av en gemensam generalplan för Östersundom (1.11.2010 § 5) beslöt Vanda stadsfullmäktige att skriva in följande i protokollet: "I planarbetet beaktas Vanda stads tidigare utlåtanden om avgränsningen av nationalparken och de ekologiska förbindelserna."

Utlåtandena har tagits i beaktande och planlösningen har tagits fram i samarbete med företrädare för Vanda stad.

8.7 Mål som framfördes i beslutet om att inrätta Sibbo storskogs nationalpark

I regeringens proposition med förslag till lag om Sibbo storskogs nationalpark fastställdes följande bland de allmänna motiveringarna beträffande invånarnas behov av rekreationsområden och förbindelserna mellan nationalparken och Natura 2000-områdena och skyddsområdena i Östersundom:

De områden för närrekreation i området

Sibbo storskog-Östersundom som behövs med tanke på det beräknade antalet nya invånare kan fastställas i den gemensamma generalplanen för de tre kommunerna som gäller det med Helsingfors stad inkorporerade området. I samband med planläggningen ska även placeringen och omfattningen av de ekologiska korridorerna mellan nationalparken och Östersundomområdets Natura 2000-områden och skyddsområden utredas.

De områden för närrekreation och ekologiska förbindelser som nämns i beslutet om att inrätta nationalparken har anvisats i generalplanen.

8.8 Övriga planeringsmål

8.8.1 Småhusstad

En småhusstad som byggs upp kring spårtrafiken är ett bärande tema i den gemensamma generalplanen för Östersundom. I en småhusstad bor man i småhus och i småskaliga flervåningshus. En småhusstad är en urban, funktionell och visuellt mångsidig miljö där kollektivtrafiken och närservicen är på en bra nivå. Med denna stadsmodell eftersträvas en mångsidig stadsmiljö, mångsidiga bostäder och mångsidiga sätt att producera bostäderna. Målet är att öka utbudet av småhus och rimligt prissatta familjebostäder nära bra kollektivtrafikförbindelser och service.

Modellen förknippas ofta med termerna "townhouse", "stadssmåhus", "trädgårdsstad" och begreppet "new urbanism". Dessa termer och begrepp syftar till att beskriva dragen av en europeisk stad med effektiv markanvändning, småskalighet, en blandad stadsstruktur, mångsidig service och väl utförda, allmänna rum för fotgängare. Ett stadssmåhus nära servicen och kollektivtrafiken kan vara ett mångsidigt hus för boende, hobbyer och arbete. Inte enbart skogar och andra specifika områden används för rekreation, utan också de trivsamma gatorna, torgen och de av kvarteren inramade, byggda parkerna fungerar som rekreations- och mötesplatser och gemensamma vardagsrum. I dessa områden förverkligas det ekologiska temat uttryckligen genom tätheten och effektiviteten. En småhusstad är i egenskap av livsmiljö ett lockande alternativ till den höghus- och småhusproduktion som dominerar huvudstadsregionen.

Gatu- och kvartersstrukturen är en väsentlig del av småhusstaden. Genom århundradena har det visat sig att ett gatunät och en kvartersstruktur som grundar sig på en rutplan eller på ett mönster som härletts från en rutplan är en dynamisk och mångsidig stadsmodell som har förmåga att förnya sig, tillhandahålla service och minska behovet av transporter.

Hustypen "townhouse" kanske associeras med dyra byggnader som uppförs i högt värderade områden. I Östersundom är målet snarare att skapa "folkhus" i en förstklassig miljö som kan jämföras med "frontmannabebyggelse". Jämfört med flervåningshus är det tämligen enkelt att själv bygga ett hus eller enligt principen för gruppbyggande. På det här sättet har de kommande invånarna beslutanderätten i avgöranden som gäller boendets kvalitet och kostnader.

För att ovan nämnda mål ska kunna uppnås är det anledning att utvidga begreppet småhusstad så att det inom olika stadsdelar och i enskilda kvarter kan finnas stora variationer i produktionssätten och tolkningarna av vad som är småskaligt byggande. Stadssmåhus har behandlats mer ingående i en separat utredning (Östersundom ja kaupunkipientalot).

8.8.2 Stadsnatur

Förhållandena i den nuvarande naturen genomgår en urbaniseringsprocess och en ny stadsnatur uppkommer. I en stadsmiljö är "naturligt tillstånd" inget lämpligt kriterium om man vill bedöma naturens betydelse för människan. När urban bebyggelse förläggs till en miljö som formats av naturen, som i Östersundom, kommer förhållandena oundvikligen att förändras. Nya habitat och populationer uppkommer i städerna. I samband med planeringen och byggandet av bostadsområden kan man också aktivt skapa en ny slags stadsnatur. På samma gång kan man stöda och främja levnadsförhållandena för de nuvarande artpopulationerna. Det väsentliga är att försöka utnyttja den potential som naturen erbjuder så att förändringarna leder till bra livsmiljöer.

Värdet och betydelsen av de vidsträckta grönområdena i Östersundom grundar sig särskilt på den unika naturen och upplevelsen av den. Grönområdena främjar den ekologiska hållbarheten i stadsområdena och svarar på utmaningarna som ställs av klimatförändringen. De hjälper till att göra det lokala klimatet svalare, att rena och filtrera vattnet och luften. De omfattar livsmiljöer som främjar den biologiska mångfalden och en biomassa som fungerar som en kolsänka. De bildar zoner för hantering av dagvatten och skydd mot översvämningar i och med att de har stora obelagda ytor som absorberar och filtrerar vatten. Grönområdenas läge och karaktär inverkar på indikatorer som "biologisk mångfald".

Utöver vidsträckta grönområden och parker har privata gårdsplaner en stor betydelse för hurdan ekologisk struktur som uppkommer i staden. Stadsmiljön blir ett lapptäcke av platser med olika karaktär och betydelse, sammansydda av nätformiga förbindelser. En småhusstad är en bra utgångspunkt för uppkomsten av en mångformig stadsnatur. De ekologiska möjligheterna med olika slags tomt- och områdestypologier och gårdsplaner i anslutning till sådana har granskats mer ingående i det stadsekologiska programmet för Östersundom. Programmet behandlar också möjligheterna med att utnyttja olika landskapstyper vid planeringen av kvartersstrukturen för småhus, radhus och låghus.

Generalplanen är inte ett tillräckligt instrument när man ska styra förändringsprocessen i naturen, men det är viktigt att redan i generalplaneskedet identifiera olika värden i stadsnaturen och att gestalta dem i olika skalor.

8.8.3 Färdsätt

Olika sätt att färdas, trafiknätet, stadsstrukturen och stadsmiljön utgör en oskiljbar helhet. I Östersundom är målet att skapa en europeisk stadsmodell där färdvägarna bildar en nätformig struktur som erbjuder flera alternativa rutter. Ett heltäckande nätverk för gång, cykling och kollektiva trafikmedel bäddar för en fungerande vardag där man inte är beroende av personbilstrafik.

Den genomsnittliga fördelningen av färdsätten i Helsingfors, dvs. en tredjedel gång och cykling, en tredjedel kollektivtrafik och en tredjedel personbilstrafik, är målet även för Östersundom. Målet är ambitiöst och det förutsätter att stadsstrukturen är tillräckligt blandad och att den service som behövs dagligen finns nära och är enkel att nå till fots eller med cykel. För att målet ska uppnås krävs vidare att de olika trafikformerna prioriteras med hänsyn till det begränsade utrymmet som finns att tillgå och de ekologiska aspekterna. Färdsätten prioriteras enligt följande: 1) gång, 2) cykling, 3) kollektivtrafik, 4) transporter som tjänar näringslivet och 5) personbilstrafik.

För parkeringen har tre mål satts upp: 1. parkeringen ska an-ordnas effektivt, 2. parkeringslösningarna ska stöda hållbara färdsätt och uppnåendet av målet om fördelningen av färdsätten och 3. parkeringslösningarna ska stöda urbana små affärsverksamheter (Östersundomin alueen pysäköinnin suun-

nitteluperiaatteet, Trafix Oy 2013).

8.8.4 Cleantech

Sektorer som är inriktade på smarta och rena tekniker och tjänster utgör en potential för utveckling av ny affärsverksamhet och för nya investeringar. Förnybar energi, energieffektivitet i byggnader, smarta elnät och lagring av energi är exempel på branscher som erbjuder nya affärsmöjligheter. Marknaden för ren energi växer kraftigt både tack vare den internationella regleringen och EU:s klimatpolitik.

Enligt regeringens principbeslut ska staten och kommunerna beakta cleantech-lösningar vid sina upphandlingar. Den offentliga sektorn bör främja cleantech-lösningar i alla upphandlingar och i synnerhet när det gäller byggnad, energi, färdmedel och avfallshantering.

Östersundom planeras som ett pilotområde för lösningar i anslutning till förnybar energi och energieffektivitet och som en lockande ort för företag i cleantech-branscherna. Målet är att bygga upp den mest ekoeffektiva nordliga staden och förläggningsorten för internationella cleantech-företag. Utfallet av målet har betydande följder för Helsingforsregionens internationella konkurrenskraft, den industriella värdeproduktionen och BNP-utvecklingen.

Helsingfors stad och Sitra har utarbetat en vision för Östersundom om detta, visionen Smart & Clean. Målet för visionsarbetet var att företagen och den offentliga sektorn fastställer gemensamma mål för grön ekonomisk tillväxt i planläggningen och områdesbyggandet i Östersundom.

Cirkulär ekonomi valdes som tema för Östersundom. Sloganen i visionen lyder "Östersundom – älykkäästi, puhtaasti, kierrättäen", fritt översatt "Östersundom – smart och rent genom återvinning". De resurser som används i området härrör till en så stor del som möjligt från egna materialflöden, och i samband med planläggningen, planeringen och byggandet främjas åtgärder som stävjar klimatförändringen, såsom att utveckla och ta i bruk klimatvänliga tekniker.

Följande mål fastställdes i visionen:

Den energi som förbrukas i Östersundom kommer att produceras med förnybara energikällor. Framstegsvänlig energilagring utvecklas. Området producerar energi över sitt eget behov. Östersundom är ett s.k. plusenergiområde.

Östersundom är fritt från avfall. Material sorteras och återvinns till 100 %. Biflöden från byggande, boende och näringsverksamheter utnyttjas till fullo.

Östersundom byggs upp med utgångspunkt i användarna och på ett materialeffektivt sätt. De offentliga byggnaderna används flexibelt för många ändamål. Ett pilotområde för kolfritt byggande.

Den mest hållbara trafikformen är också den mest lockande i Östersundom.

Genom hanteringen av dagvattnet främjas den biologiska mångfalden och anpassningen till klimatförändringen. Kvaliteten på naturliga vattendrag förbättras. Vattenförbrukningen minimeras.

Smart infrastruktur, användarvänliga tjänster och delningsekonomi säkerställer livskvaliteten, boendebekvämligheten och valfriheten. Vardagen är bra och smidig för östersundomborna.

Ett kluster för företag inom bioekonomi och tekniker för förnybar energi och lagring av ekonomi är spetsprojekt i utvecklingen av Östersundom. Affärskoncept har bearbetats tillsammans med företag, den offentliga sektorn, forskningsanstalter och organisationer.

9 Förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen och till landskapsplanen

9.1. Förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen

Eftersom det inte funnits någon gällande, övergripande landskapsplan för området under planeringens gång har de riksomfat-tande målen för områdesanvändningen enligt 3 kap. i markanvändnings- och bygglagen haft en särskilt stark och styrande verkan. Miljöministeriet håller på att bereda en revidering av de riksomfattande målen för områdesanvändningen (RMO). Målet är att statsrådet ska fatta beslut om godkännande av de reviderade målen i slutet av 2017.

- De riksomfattande målen för områdesanvändningen behandlar följande helheter:
- Fungerande regionstruktur
- Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön
- Kultur- och naturarv, rekreation i det fria och naturresurser
- Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning
- Specialfrågor i Helsingforsregionen
- Helheter av särskild betydelse som natur- och kulturmiljöer.
- I det följande beskrivs innehållet i de för Östersundoms generalplan viktigaste riksomfattande målen för områdesanvändningen och generalplanens förhållande till målen.

9.1.1. Fungerande regionstruktur

Stöd för en balanserad utveckling av områdesstrukturen.

Det är motiverat att effektivisera markanvändningen i Östersundom, särskilt med tanke på områdesstrukturen. Under de senaste årtiondena har Helsingforsregionen vuxit västerut och norrut. Generalplanen för Östersundom lättar tillväxttrycket i Helsingforsregionen i och med att områdesstrukturen utvidgas som en tillväxtkorridor österut i riktning med kusten. Tillväxtkorridoren bidrar till en balanserad utveckling i regionen även framöver.

Näringslivets konkurrenskraft och internationella ställning ska stärkas genom att man utnyttjar befintliga strukturer, förbättrar livsmiljöns kvalitet och främjar ett hållbart nyttjande av naturresurser. Områdets egna styrkor och läge ska utnyttjas.

Generalplanen anvisar boende och arbetsplatsområden inom sådana trafikförbindelsers influensområden som är viktiga både på riksplanet och internationellt. Via området löper trafikkorridoren som består av Borgåleden (E 18/rt 7) och Nya Borgåvägen (lv 170) – en central förbindelse från Helsingfors österut mot Borgå och vidare till S:t Petersburg. Västra sidan av Östersundom ligger i en arbetsplatsdominerad zon längs Ring III, som har smidiga förbindelser till Nordsjö hamn och Helsingfors-Vanda flygplats. Genomförandet av området stärker huvudstadsregionens ställning internationellt sett. Att det i dag glest bebyggda området förtätas till en del av den stadsliknande strukturen som baserar sig på kollektivtrafiken främjar förutsättningarna för näringslivet och förbättrar livsmiljöns kvalitet.

I generalplaneområdet eftersträvas en massbalans mellan de mineraljordarter som används för och uppkommer vid byggandet och ytjorden. Man strävar efter att överkottsjord inte ska behöva köras bort från ett område och att stenmaterialsfraktion som behövs för byggandet inte ska behöva hämtas in från ett annat område. I området önskas också affärsverksamhet som grundar sig på cirkulär ekonomi.

Södra delen av planområdet ligger på havskusten och i norr gränsar området till de regionalt betydande natur- och friluftsområdena i Sibbo storskogs nationalpark. Generalplanen drar fördel av lokala attraktionsfaktorer särskilt när det gäller boende, rekreation och turism.

Regionstrukturen ska utvecklas som en polycentrisk och nät-verkande enhet som bygger på goda trafikförbindelser.

I framtiden är Östersundom ett nytt stadsområde inom Helsingforsregionens regionstruktur. Planområdet fördelar sig på flera delcentra med mångsidig markanvänd-

ning. Östersundom är en fortsättning på den befintliga samhällsstrukturen längs de nuvarande och planerade trafikförbindelserna. Västra ändan av planområdet ligger i skärningspunkten mellan Borgåleden och Ring III, som är en knutpunkt i det regionstrukturella trafiknätet.

Regionstrukturen ska grunda sig på spårtrafikförbindelserna mellan Helsingfors och de andra stadscentrumen i området.
I generalplanen för Östersundom har metrolinjen förlängts från Mellungsbacka österut till planområdet och från planområdet vidare österut. I planen anvisas dessutom två snabbspårvägsförbindelser/stomförbindelser som förenar regioncentrumen med varandra. Den planerade nya tätortsstrukturen stöder sig på dessa förbindelser.

9.1.2. Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön

Ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbara samhällen och livsmiljöer.
I kombination med en tillräckligt tät samhällsstruktur utgör den i planen anvisade metroförbindelsen grunden för ett ekologiskt och ekonomiskt hållbart samhälle. Lokala attraktionsfaktorer i naturen, havet och Sibbo storskog, och grönstrukturen som bevarar skyddsområdena i området skapar tillsammans med den eftersträvade urbana miljön, servicen och en fungerande kollektivtrafik förutsättningar för en hållbar livsmiljö. Det mångsidiga bostadsbyggandet som möjliggörs i planen ger återigen förutsättningar för social och kulturell hållbarhet i samhället. En balanserad fördelning av boende, service och arbetsplatser, en heltäckande kollektivtrafik samt förstklassiga nätverk för gång och cykling främjar användningen av hållbara färdsätt. Massbalansen samt utnyttjandet av cleantech och solenergi stöder den ekologiska och ekonomiska hållbarheten.

Befintliga samhällsstrukturen ska utnyttjas och stadsregionerna och tätorterna göras enhetligare. Samtidigt förbättras kvaliteten på livsmiljön
Strukturen i generalplanen är kopplad till den befintliga regionstrukturen. Den befintliga samhällsstrukturen och det befintliga servicenätet i generalplaneområdet är i en liten skala om man jämför med den uppskattade framtida folkmängden (80 000–100 000 invånare år 2060). I generalplanelösningen har de befintliga tätorterna integrerats i den planerade framtida stadshelheten. Betydelsen av befintliga tjänster och bostadsområden framhävs i första hand i de första faserna av planens genomförande. Förtätningen av de nuvarande glest bebyggda tätorterna förbättrar livsmiljöns kvalitet allteftersom servicenivån, kollektivtrafiken, boendeformerna och ekosystemtjänsterna blir mångsidigare.

En samhällsstruktur där servicen och arbetsplatserna är lättillgängliga för olika befolkningsgrupper och, i den mån det är möjligt, ligger nära bostadsområdena. Behovet av personbilstrafik ska minska. Trafiksäkerheten ska förbättras liksom betingelserna för kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken.
Den blandade stadsstrukturen i generalplanen gör servicen och arbetsplatserna bättre tillgängliga för olika befolkningsgrupper. Detta stöds även av det planerade trafiknätet, där kollektivtrafiken, gång och cykling är i nyckelposition. Bland de olika områdena i generalplanen blir gång som det viktigaste färdsättet i de tätaste centrumområdena nära metrostationerna och de viktigaste gatorna som kantas av parker, grönområden och öppna stadsrum. Största delen av den totala befolkningen i planområdet kommer att bo invid de viktigaste gatuförbindelserna. I generalplaneområdet har man eftersträvat bra förutsättningar för gång och cykling genom att planera kontinuerliga, trygga och i övrigt förstklassiga nätverk av leder och banor. En balanserad fördelning av boende, service och arbetsplatser, en heltäckande kollektivtrafik samt förstklassiga nätverk för gång och cykling främjar användningen av hållbara färdsätt.

Tillräckligt med etableringsmöjligheter för näringsverksamheter. Den befintliga samhällsstrukturen ska utnyttjas. Sådana funktioner i näringslivet som medför rikligt med persontrafik ska inriktas till områden innanför den befintliga samhällsstrukturen och till andra områden nära goda kollektivtrafikförbindelser.
Enskilda arbetsplatsområden som kräver utrymme och/eller medför störningar placeras vid gränssnittet till samhällsstrukturen och de befintliga regionala huvudlederna. Allteftersom området genomförs kommer en lika betydande mängd arbetsplatser att finnas i centrumområdena innanför den tätare stadsstrukturen, nära metrostationerna och längs de viktigaste gatorna och kollektivtrafikförbindelserna. Antalet arbetstillfällen uppskattas till 15 000–30 000. Konsekvenserna av näringsverksamheterna har bedömts enligt två olika scenarion.

Utbudet av bostadsproduktion i stadsregionernas pendlingsområden, ändamålsenligt placerade bostäder och en bra livsmiljö.
I Östersundomområdet kompletteras det befintliga pendlingsområdet med ett stort antal nya invånare. Planen ökar relativt utbudet av tomter och bostäder särskilt i fråga om småhus (stadssmåhus samt sedvanliga egnahemshus). Rekreationsvärdena i naturmiljön, målen för stadsmiljöns kvalitet och den mångsidiga fördelningen av bostadstyper och den förhöjda servicenivån skapar förutsättningar för en bra livsmiljö.

Stadsregionerna ska utvecklas som balanserade helheter med stöd av befintliga centrum. Centrumen och särskilt deras centrumområden ska utvecklas till områden med ett mångsidigt utbud av tjänster, boendemöjligheter, arbetsplatser och fritidssysselsättningar. Centrumsystemet och servicenätet främjar tillgången på service.
Generalplaneområdet växer till en ny stadsdel med flera centrum och är en förlängning av samhällsstrukturen i huvudstadsregionen österut. Att den östra delen stärks främjar balansen i regiontillväxten västerut och norrut. Området stödjer sig på regionens centrum framför allt på grund av metroförbindelsen. En urban, blandad struktur där det är enkelt att nå centrumen är en utgångspunkt för planen. Strukturen är mest diversifierad och blandad i de tätaste centrumområdena, såsom områdena kring metrostationerna och längs huvudgatorna. Tack vare att byggnadsområdena är täta uppkommer förutsättningar för ordnandet av service.

Olägenheter för människans hälsa ska elimineras och förebyggas. Olägenheter i form av buller, vibration och luftföroreningar ska förebyggas. Befintliga olägenheter ska minimeras.
Byggandet av arbetsplatser och liknande tar emot och bekämpar största delen av bullret, vibrationerna och småpartiklarna från trafiken på Borgåleden. Områdena längs Ring III är till största delen grönområden. Olägenheter uppkommer längs huvudgatorna och metrobanan. Olägenheter för människan bedöms i samband med planeringen på delgeneralplanenivå och detaljplanenivå. Utifrån de utredningar som görs anvisas åtgärder för att minska olägenheterna när områdena genomförs.

Befintliga eller förväntade miljöolägenheter och exceptionella miljöolägenheter och naturförhållanden ska identifieras och konsekvenserna av dem förebyggs. Anpassning till klimatförändrin-

gen. Områden med översvämningsrisk och förebyggandet av dessa risker ska tas i beaktande.
Miljöolägenheter, exceptionella naturförhållanden, klimatförändringen och förebyggandet av skadliga konsekvenser av nämnda ska beaktas i den mer detaljerade planeringen. Generalplanen skapar förutsättningar för detta. De sydligaste delarna av planområdet och byggnadsområdena inom dem faller inom strandzonen av Östersjön och omfattar låglänta avsnitt. Anpassningen till risken för översvämningar förutsätter ställvis markhöjningar. Anpassningsåtgärderna avgörs i första hand i den mer detaljerade planläggningen.

En välgrundad bedömning av befolkningens utveckling på lång sikt med alternativa scenarion ska vara en utgångspunkt för planeringen.
I markanvändningsplanen för Helsingforsregionen (MASU 2050) är målet att befolkningen i regionen ska stiga till 2 miljoner invånare fram till år 2050. I MASU har Östersundom betecknats som ett område som kompletterar de zoner som ska utvecklas i första hand 2025–2050. I generalplanen har befolkningsutvecklingen granskats enligt två alternativ fram till år 2060: i den ena uppgår antalet invånare till 80 000 och i det andra till 100 000.

En enhetlig samhällsstruktur ska främjas.
Generalplanen kompletterar samhällsstrukturen i Helsingforsregionen i och med att den öppnar en ny tillväxtkorridor österut. Den nuvarande glesa tätortsstrukturen i Östersundom kommer att förtätas och diversifieras avsevärt i framtiden.

I stadsregionerna ska det säkerställas att trafiksystemet minskar behovet av personbilstrafik och främjar kollektivtrafik, gång och cykling.
Kollektivtrafik som grundar sig på metron och anslutningstrafiken till den, gång och cykling är trafikformer som framhävs i generalplaneområdet. Bland de olika områdena i generalplanen blir gång det viktigaste färdsättet i de tätaste centrumområdena kring metrostationerna och längs de viktigaste gatorna. Största delen av den totala befolkningen i planområdet kommer att bo här. I generalplaneområdet har man eftersträvat bra förutsättningar för gång och cykling genom att planera kontinuerliga, trygga och i övrigt förstklassiga nätverk av leder och banor.

Tillräckligt med tomtmark för byggande av bostäder och arbetsplatser.
Generalplanen ökar avsevärt utbudet av bostads- och arbetsplatstomter i Helsingforsregionen.

Nya betydande områden för boende, arbetsplatser och servicefunktioner ska placeras i anslutning till den befintliga samhällsstrukturen.
Generalplaneområdet i Östersundom ansluter sig till den befintliga samhällsstrukturen i Helsingforsregionen och förlänger den längs en tillväxtkorridor mot öster.

Stora detaljhandelsenheter ska placeras så att de stödjer den befintliga samhällsstrukturen.
Regionalt viktiga stora detaljhandelsenheter placeras i enlighet med de riksomfattande målen för områdesanvändningen och landskapsplanen så att de är knutna till den övriga samhällsstrukturen. Stora detaljhandelsenheter är förutom i nämnda områden för utrymmeskrävande handel bara tillåtna i områden för centrumfunktioner. Sammanflätningen med den omgivande samhällsstrukturen har dessutom säkerställts med en planbestämmelse om tidsplaneringen, enligt vilken byggande av stora detaljhandelsenheter förutsätter ett bindande beslut om att genomföra metroförbindelsen.

Det befintliga byggnadsbeståndet ska utnyttjas.
I Östersundom är det befintliga byggnadsbeståndet knappt i förhållande till den kapacitet som föreslås i planen. De nuvarande servicebyggnaderna kan utnyttjas och de är belägna naturligt i förhållande till stadsstrukturen. De befintliga servicebyggnadernas roll framhävs särskilt i de tidiga faserna av genomförandet. De kulturhistoriska byggnaderna ger området en historisk dimension och en identitet.

En bra tätortsbild.
Särdragen i sedvanligt stadsbyggande ger utgångspunkterna för stadsbilden, men i generalplanen eftersträvas också nya, blandade byggsätt. Planen innehåller sparsamt med bestämmelser som styr stadsbilden. Stadsbilden kommer att definieras i den mer detaljerade planläggningen.

Sammanhängande grönområden.
I planområdet har vidsträckta grönområden bevarats. De är sammankopplade med varandra och bildar ett nätverk. Grönnät-verket har kopplats samman med helheter av grönområden utanför planområdet och utgör en del av det regionala s.k. Gröna bältet. I planområdet stöds kontinuiteten i grönnätverket genom att man utvecklar kopplingar med olika åtgärder: bygger grönbroar, beskogar vissa avsnitt och anvisar ett utredningsområde intill skyddsområdena.

Tillräckliga områden ska reserveras för nätverk för fotgängare och cyklister och nätverkens kontinuitet, säkerhet och kvalitet ska främjas.
En del av det kommande trafiknätet i området har presenterats i generalplanen. I de senare planeringsfaserna kommer trafiknätet att kompletteras av lokala gator. Särskilt med tanke på fotgängare och cyklister anvisar planen en regional strandpromenad och en cykelväg för långfärdscykling i riktning med nuvarande Nya Borgåvägen (bana). I planen föreslås ett antal broar och underfarter. En betydande del av dessa kommer att anvisas för fotgängare och cyklister i de senare planeringsfaserna. Behovet av en rekreationsförbindelse som angetts i nordlig-sydlig riktning från Sibbo storskog ända till havsstranden på Björnsö kan genomföras på olika sätt längs olika avsnitt, men avsikten är att få en förstklassig och lockande förbindelse för fotgängare och cyklister. I de senare planeringsfaserna kommer alla gator att dimensioneras så att det uppkommer fördelaktiga förhållanden för såväl kollektivtrafiken som gång- och cykeltrafiken.

Markens och berggrundens lämplighet för den planerade användningen ska tas i beaktande. Ett förorenat markområdes behov av sanering ska utredas innan åtgärder börjar vidtas för att genomföra planen.
Hur bra marken och berggrunden lämpar sig för det föreslagna ändamålet utreds i samband med den mer detaljerade planeringen. Man känner inte till att det skulle finnas omfattande markföroreningar som skulle ha någon större betydelse för planläggningen i generalplaneskedet. Vid den fortsatta planeringen kommer markens föroreningsgrad att beaktas med den exakthet som respektive planeringsskede förutsätter.

Möjligheterna att spara energi och att använda förnybara energikällor och fjärrvärme ska främjas.
I generalplanen har områden reserverats för produktion av solenergi. Fjärrvärme främjas särskilt i områden med tät markanvändning. Planen omfattar också beredskap att placera små lokala värmecentraler som drivs med förnybar energi. Med planbestämmelserna strävar man efter att främja energieffektiva och miljövänliga system i byggandet och i den samhällstekniska försörjningen.

En tillräcklig tillgång på friskt vatten av god kvalitet och möjligheter att genomföra regionala lösningar

för vattenförsörjningen ska säkerställas. Olägenheter orsakade av avloppsvatten ska förebyggas.
Avsikten är att ansluta området till det regionala vatten- och avloppsservicesystemet (HRM). Förslaget till generalplan gör det möjligt att placera ett regionalt avloppsreningsverk i planområdet (HRM).

9.1.3. Kultur- och naturarv, rekreationsbruk och naturresurser

Bevarandet av den nationella kulturmiljön och byggnadsarvet samt deras regionalt skiftande karaktär ska främjas.

Byggda kulturmiljöer av riksintresse liksom andra betydande kulturmiljöer och skyddade byggnader har anvisats på plankartan och beaktats i planbestämmelserna. Alla objekt och områden som inventerats och konstaterats värdefulla för kulturmiljön har anvisats på kartbilagan till planbeskrivningen.

Områden som är värdefulla och känsliga i den levande och i den livlösa naturen och mångfalden i dessa områden ska bevaras. Bevarandet av ekologiska förbindelser mellan skyddsområden och vid behov mellan skyddsområden och övriga värdefulla naturområden ska främjas.
De områden som hör till nätverket Natura 2000 och natur-skyddsområdena i området harbeaktats i planlösningarna och i grönstrukturen. Utöver grönområdena anvisar planen ett utredningsområde som säkerställer den geografiska sammanhållningen.

Separata bedömningar har utarbetats om konsekvenserna för naturen och för Natura-områdena. Därtill har en separat utredning gjorts om det ekologiska nätverket. Behoven hos de värdefulla och känsliga områdena i naturen och det ekologiska nätverkets behov har tagits i beaktande i planbeteckningarna och -bestämmelserna. När det gäller den ekologiska förbindelsen mellan Svarta backen och Sibbo storskog bör särskild uppmärk-samhet fästas vid järpe, som är en art som tas upp i bilaga I till fågeldirektivet.

Objekt som är värdefulla med tanke på värdekoncentrationer i naturen och den biologiska mångfalden (luo-objekt) har kartlagts och beaktats i planlösningen i den mån det varit möjligt. I den fortsatta planeringen utreds möjligheterna att bevara de värdefulla naturobjekten liksom förekomsterna av hotade naturtyper och arter.

Vid planeringen och genomförandet av frilufts- och rekreationsområdena bör man beakta möjligheterna att bevara naturvärdena – även bergsformationerna – och kulturlandskapet i ett större sammanhang. Eventuella konflikter mellan naturvärdena och byggandet kan avgöras vid den mer detaljerade planeringen.

Förutsättningarna för rekreation i det fria och för natur- och kulturturism förbättras allteftersom förutsättningarna för mångbruk förbättras. Ett ekologiskt hållbart nyttande av skyddsområden och värdefulla landskapsområden ska främjas inom rekreationsbruket, på de områden som stöder turismen och i arbetet med att utveckla turismen i närområdena utan att äventyra skyddsmålen. Tysta områden som anvisats för detta ändamål ska bevaras.
Generalplanen gör det möjligt att genomföra ett heltäckande nätverk av friluftsleder. Närverket sammanbinder de värdefulla naturobjekten och de kulturhistoriska objekten i området. Generalplanen skapar möjligheter att utveckla rekreations- och turismbruket i Sibbo storskogs nationalpark och på Granö. Möjligheterna till rekreationsbruk förbättras även i havsområdena.

Tillgången på naturresurser tryggas för kommande generationer. Naturresursernas geografiska läge och möjligheterna att utnyttja dem ska beaktas.
Vidsträckta områden i naturen omvandlas till byggda miljöer. Planlösningen gör det emellertid möjligt att bevara och utveckla omfattande naturområden och förbindelserna mellan dem. Det finns ett grundvattenområde av klass 1 i området. Området har anvisats i planen och planeringsbestämmelser har utfärdats om det. I generalplaneområdet eftersträvas en massbalans mellan de mineraljordarter som används för och uppkommer vid byggandet och ytjorden. Man strävar efter att överkottsjord inte ska behöva köras bort från ett område och att stenmaterialsfraktion som behövs för byggandet inte ska behöva hämtas in från ett annat område. Ett område för behandling av jordmaterial anvisas på norra sidan av Borgåleden, öster om Landbo. Genom generalplanen stöds uppkomsten av ett kluster av företag som är inriktade på bioekonomi.

Uppnåendet och upprätthållandet av en god status på vattendragen ska främjas.
Det finns ett grundvattenområde av klass 1 i området. Området har anvisats i planen och planeringsbestämmelser har utfärdats om det. En översiktsplan om dagvattenhanteringen har utarbetats för planområdet. Målet är att främja en naturlig behandling av dagvattnet och därigenom minska belastningen på vattendragen. I planbestämmelserna förutsätts att områdesvisa dagvattenplaner ska utarbetas och att det ska reserveras tillräckliga områden för en naturlig behandling av dagvattnet.

Värden av riksintresse som gäller kulturmiljöerna och naturarvet ska bevaras. Riksomfattande inventeringar som utarbetats av myndigheterna ska tas i beaktande.
Byggda kulturmiljöer av riksintresse har anvisats i planen. I planbestämmelserna har man dessutom beaktat objekt som skyddats med stöd av lagen om fornminnen samt byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla objekt. Behovet av kompletterande utredningar om det arkeologiska kulturarvet ska prövas i den mer detaljerade planeringen.

Sammanhängande naturområden som är betydande ur ekologisk synvinkel eller med tanke på rekreationsbruket ska tas i beaktande. Onödig splittring av områdeshelheter ska undvikas.
De naturskyddsområden som faller inom planområdet och andra områden som är viktiga med tanke på det ekologiska nätverket har tagits i beaktande i planlösningarna och i grönnätets struktur. I planen har sammanhängande naturområden bevarats utanför stadsstrukturen.

Planbestämmelser säkerställer att de ekologiska förbindelserna fungerar och framför allt att skogsarterna kan förflytta sig. Dessutom har ekologiska förbindelser som är viktiga för den biologiska mångfalden anvisats i planen. Planen har också beteckningen för en del av en ekologisk förbindelse som ska utvecklas. Med tanke på de ekologiska förbindelsernas funktion har man också beaktat att nätverket av grönområden utvecklas i etapper och att byggandet sker i etapper: det finns flera parallella ekologiska förbindelser för att man ska kunna konstatera att den primära förbindelsen fungerar. Uppmärksamhet har fäst vid att grönnätverket ska vara sammanhängande, särskilt beträffande skyddsområdena.

Det ska skapas förutsättningar för att bilda regionala rekreationsområden särskilt i Södra Finland och i de stora stadsregionerna.
De regionala rekreationsområdena från kusten till Sibbo storskog är kopplade till varandra. Strandpromenaden längs kusten ger kontinuitet i den regionala rekreationsförbindelsen västerifrån österut. Att rekreationsområdena och -förbindelserna ska fortsätta bortom planområdet har beaktats i generalplanen och redogjorts för i bilagematerialet.

Enhetligare områden för turism. Tillräckliga områden ska anvisas för utvecklingen av turismen. Fritidsbebyggelse som stöder sig på stränder ska planeras så att strandavsnitt med värdefulla naturvärden bevaras och att fritidsbebyggelsen upplevs som trivsam.

Granö, som har en areal på ca 236 ha, har anvisats som ett område för rekreation, turism och fritid. I området får fritidsboende, inkvarteringstjänster, campingområden, gruppträdgårdar samt andra funktioner som tjänar turism och semesterfirande placeras. Det förutspås att rekreationsbruket kommer att öka avsevärt i Sibbo storskog i framtiden och det invånarantal som generalplanen möjliggör påverkar detta ytterligare. Ett centrum för idrotts- och rekreationsanläggningar (u-2) har reserverats vid den s.k. Ultunaporten i södra kanten av Sibbo storskog. I området får ett campingområde, ridnings- och husdjursverksamhet samt funktioner, tjänster, byggnader och konstruktioner som hänför sig till Sibbo storskogs nationalpark placeras.

Behovet av att skydda och använda grund- och ytvatten ska beaktas.

Generalplanekartan har en beteckning och planeringsbestämmelser om grundvattenområdet i Fazers. En översiktsplan om dagvattenhanteringen har utarbetats för planområdet. Målet är att främja en naturlig behandling av dagvattnet och därigenom minska belastningen på vattendragen. I planbestämmelserna förutsätts att områdesvisa dagvattenplaner ska utarbetas och att det ska reserveras tillräckliga områden för en naturlig behandling av dagvattnet.

Bra och sammanhängande åkerområden ska inte utan särskilda skäl tas i bruk för tätortsfunktioner, inte heller ska bra och vidsträckta skogsbruksområden splittras av annan områdesanvändning.

I generalplanen för Östersundom har byggande anvisats både på åkrar och på skogsbruksområden. Ett särskilt skäl för detta är att planen ska möjliggöra en balanserad tillväxt i huvudstadsregionen längs en ny tillväxtkorridor österut. Det vidsträckta åkerområdet vid Westerkulla gård faller utanför de områden som ska byggas och har anvisats som ett landskapsmässigt värdefullt område som med tanke på landskapsbilden bör bevaras öppet och i odlingsbruk.

9.1.4. Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning

Trafiksystemen ska planeras och utvecklas som helheter bestående av olika trafikformer som tjänar såväl bosättningen som verksamhetsbetingelserna för näringslivet.

Trafiksystemet i generalplanen tjänar hela bosättningen och verksamhetsbetingelserna för näringslivet.

Behovet av personbilstrafik ska minskas, trafikformer med låg miljöbelastning främjas och trafiksäkerheten förbättras.

Centrumområdena i planen erbjuder basservice på promenadavstånd. Spårförbindelserna och den förtätade strukturen i planen främjar användningen av kollektivtrafik och minskar behovet av personbilstrafik. Trafikregleringar som höjer säkerheten är en av de centrala utgångspunkterna för den fortsatta planeringen.

Befintliga huvudtrafikförbindelser och -nätverk ska i första hand utvecklas.

Planen drar fördel av befintliga regionala, riksomfattande och internationella leder, Borgåleden och Ring III samt Nya Borgåvägen. Planlösningen förutsätter att det nuvarande metronätet kompletteras med en ny metroförbindelse.

Behoven inom energiförsörjningen på riksnivå ska tillgodoses och möjligheterna att utnyttja förnybara energikällor ska främjas.

Rikstäckande kraftledningar och behoven av att flytta dem har beaktats i planen. I planen har områden för samhällsteknisk försörjning anvisats söder om Landbo och Norrberget i första hand för produktion av solenergi. Området för ett avfallskraftverk i Långmossebergen i Vanda har anvisats i planen. Kraftverket producerar fjärrvärme och el av avfall från huvudstadsregionen. För att trygga tillgången till värmeenergi i planområdet reserveras dessutom ett ca 10 hektar stort område för samhällstekniska funktioner, på bägge sidorna av Bäckängsvägen söder om Borgåleden. Områdesreserveringarna gör det möjligt att idka lokal energiproduktion som grundar sig på förnybart bränsle.

För hela landet viktiga banor, landsvägar, hamnar, flygplatser och gränsövergångsställen samt möjligheterna att utveckla dessa ska tryggas.

I området finns två betydande huvudvägar av riksintresse, Borgåleden (rv 7) och Ring III, vilka samtidigt är en del av den internationella förbindelsen E 18. Markanvändningen i Östersundom drar fördel av dessa och kopplas till dem över planskilda anslutningar. En tågbana till Nordsjö hamn föreslås i planen.

Det reserveras möjlighet att bygga en motorled mellan Helsingfors och Vaalimaa och nya järnvägsförbindelser från Helsingfors mot Åbo och S:t Petersburg.

Generalplanen utgör inget hinder för genomförandet av nämnda trafikprojekt. I planen föreslås ingen tågbana i västlig-östlig riktning.

Fungerande rese- och transportkedjor ska främjas. Förutsätt-ningarna för samarbetet mellan kollektivtrafiken och de olika trafikformerna ska säkerställas.

Generalplanen ger olika trafikformer förutsättningar att ansluta sig till det regionala, riksomfattande och internationella trafiknätet. Det heltäckande trafiknätet i planområdet främjar fungerande rese- och transportkedjor. De täta byggnadsområdena skapar förutsättningar för att anordna kollektivtrafik som en del av trafiksystemet i området.

Beredskap för områdesbehoven hos energiverk som använder förnybart och avfallsbaserat bränsle och dessa energiverks logistiska lösningar som en del av områdets energiförsörjning och avfallshantering.

I planen har områden för samhällsteknisk försörjning anvisats söder om Landbo och Norrberget i första hand för produktion av solenergi. Området för ett avfallskraftverk i Långmossebergen i Vanda har anvisats i planen. Kraftverket producerar fjärrvärme och el av avfall från huvudstadsregionen. För att trygga tillgången till värmeenergi i planområdet reserveras dessutom ett ca 10 hektar stort område för samhällstekniska funktioner, på bägge sidorna av Bäckängsvägen söder om Borgåleden. Områdesreserveringarna gör det möjligt att idka lokal energiproduktion som grundar sig på förnybart bränsle.

9.1.5. Specialfrågor i Helsingforsregionen

Helsingforsregionen ska utvecklas till ett internationellt konkurrenskraftigt och riksomfattande huvudcentrum genom att skapa betingelser för ett tillräckligt och mångsidigt bostads- och arbetsplatsbyggande, ett fungerande trafiksystem och en god livsmiljö.

I och med den betydande ökningen av reserven för bostads- och arbetsplatsbyggande stärker planen stärker Helsingforsregionen som ett rikscentrum. Att arbetsplatsområdet längs Ring III befästs mellan Helsingfors-Vanda flygplats och Nordsjö hamn har också betydelse internationellt.

Generalplanen skapar ett fungerande internt trafiknät och ger olika trafikformer för-

utsättningar att ansluta sig till det regionala, riksomfattande och internationella trafiknätet. Rekreationsvärdena i naturmiljön, målen för stadsmiljöns kvalitet och den mångsidiga fördelningen av bostadstyper och den förhöjda servicenivån skapar förutsättningar för en bra livsmiljö.

En enhetlig samhällsstruktur som bygger på kollektivtrafiken, särskilt den spårbundna trafiken, ska främjas. Dimensioneringen av områdena ska stödas kollektivtrafiken. Centrumen i regionen ska stärkas som bostads-, arbetsplats- och servicecentrum.

Östersundomområdet balanserar områdesstrukturen i Helsingforsregionen och kopplas till det befintliga och kommande metronätet. I planen anvisas en förlängning av metron från Mellungsbacka till Östersundomområdet, likaså reserveringar för att förlänga snabbspårvägsförbindelserna, en förlängning av Jokern I från Östra centrum och av Jokern III från Mellungsbacka i riktning mot Ring III och utvecklingskorridoren. Merparten av bebyggelsen förläggs intill nämnda spårförbindelser/stomlinjer för kollek-tivtrafiken. I Zachrisbacken uppkommer ett nytt, regionalt betydelsefullt centrum.

Tillräckligt med tomtmark ska säkerställas för tryggandet av en tillräcklig bostadsproduktion.

I planen uppskattas det kommande invånarantalet till ca 80 000. Generalplanen ökar avsevärt utbudet av bostads- och arbetsplatstomter i Helsingforsregionen.

Betydande byggande ska förläggas till områden som betjänas av kollektivtrafiken, särskilt den spårbundna trafiken. Möjligheterna att idka och anlita kollektivtrafik ska förbättras.

Generalplanen anvisar boende och arbetsplatsområden inom sådana trafikförbindelsers influensområden som är viktiga både på riksplanet och internationellt. Kollektivtrafik som grundar sig på spårtrafik, gång och cykling är trafikformer som lyfts fram i generalplaneområdet.

Glesbyggande utanför den befintliga samhällsstrukturen bör förebyggas.

Generalplaneområdet i Östersundom ansluter sig till den befintliga samhällsstrukturen i Helsingforsregionen och förlänger den längs en tillväxtkorridor mot öster. Den nuvarande glesa och splittrade tätortsstrukturen i Östersundom kommer att förtätas och diversifieras avsevärt i framtiden.

Ibruktagandet av nya områden och betydande kompletteringsbyggande i befintliga områden ska schemaläggas med stöd av kollektivtrafiken.

I planen bestäms att genomförandet av centrum, bostadsdominerade områden och områdena för regionala stora detaljhandelsenheter ska inledas först när ett bindande beslut om att bygga metroförbindelsen har fattats. Bestämmelserna gäller inte områdena väster om Ring III som redan har byggts. Innan beslutet tas är det möjligt att i liten skala komplettera den nuvarande samhällsstrukturen så att den stöder sig på busstrafiken. I planbeskrivningen redogörs för en möjlig indelning av genomförandet i tre faser.

Helsingforsregionens trafiksystem ska utvecklas med hjälp av en trafiksystemplan som täcker hela regionen, så att trafiksystemet stävjar klimatförändringen och stödjer förenhetligandet av samhällsstrukturen och anordnandet av en tillräcklig bostadsproduktion.

I Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ 2015) är metroförbindelsen Mellungsbacka-Majvik bland de infrastrukturprojekt som ska startas under perioden 2026–2040. Väg- och gatuförbindelserna i Östersundom har schemalagts i anslutning till metron åren 2026–2040. I markanvändningsplanen för Helsingforsreg-ionen (MASU 2050) har Östersundom betecknats som ett område som kompletterar de zoner som ska utvecklas i första hand 2025–2050.

Betingelserna för en utbyggnad av metronätverket västerut och österut ska säkerställas. Det ska finnas beredskap att bygga ut den spårbundna trafiken om samhällsbyggandet och bostadsproduktionen förutsätter det. Helsingfors-Vanda flygplats ska integreras med spårtrafiknätet.

I planen anvisas en förlängning av metron österut från Mellungsbacka. Reserveringarna för snabbspårvägar kopplar området till de övriga delarna av regionen, bl.a. Helsingfors-Vanda flygplats.

Vid utbyggnaden av det spårbundna trafiknätet ska områdesanvändningen i omgivningen och närmiljön beaktas, i synnerhet bosättningen, objekt som är värdefulla ur natur- och kulturhänseende samt särdragen i landskapet.

Hela generalplanelösningen grundar sig på metroförbindelsen. Både markanvändningen och metrolinjen har planerats ihop. När det gäller sträckningen för metron har de nuvarande bostads-områdena och de värdefulla natur- och kulturobjekten i Östersundom beaktats i den mån det varit möjligt. Beteckningen i generalplanen tar inte ställning till vilka avsnitt av metrospåret som ska gå ovanför eller under jorden. Sträckningens läge är dessutom riktgivande och kommer att preciseras vid den mer detaljerade planeringen. I de avsnitt där metron går ovanför jorden har den konsekvenser för markanvändningen, bosättningen och kulturlandskapet. I de avsnitt av metron som går under jorden är konsekvenserna mycket ringa. Snabbspårvägarna följer gatunätet, varvid konsekvenserna förblir ringa.

Med tanke på invånarnas behov av rekreation ska det finnas tillräckligt omfattande och attraktiva överkommunala områden för rekreation. Kontinuiteten i det nätverk av grönområden som sammanbinder dessa områden ska tryggas.

I generalplanen förenas nätverket av grön-och rekreationsområden i Helsingfors och Vanda med Sibbo storskogs nationalpark. Huvudgrönfingret i Östersundom förenas i söder med grön-fingret i Nordsjö och Östra Helsingfors kulturpark, och i norr med Sibbo storskogs nationalpark. Östersundoms huvudgrönfinger är den östligaste delen av det regionala s.k. Gröna bältet.

Sibbo storskogs nationalpark är den östra motparten till Noux i det vidsträckta och sammanhängande skogsområdet i Helsingforsregionen. I planen anvisas därtill grön- och rekreationsförbindelser från Sibbo storskog till Natura-området och havskusten i planens sydligaste delar. Grönstrukturen i generalplanen motsvarar de kommunöverskridande rekreationsområden som anvisats i generalplanen för Östersundom och som är en del av det nätformiga grönsystemet i Nyland. Rekreationsmöjligheterna och nätverket av grönområden utvecklas aktivt i planområdet.

9.1.6 Sammanfattning av generalplanens förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen

Generalplanen är förenlig med de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Målen om bl.a. byggandet av bostäder och arbetsplatser i Helsingforsregionen och om en samhällsstruktur som stöder sig på spårtrafiken står delvis i konflikt med målen om att bevara mångfalden i värdefulla naturområden. De motstridiga målen har samordnats och under planeringens gång har stora ändringar gjorts i planen för målen ska uppnås.

9.2 Förhållande till landskapsplanen

Landskapsplanen styr utarbetandet av generalplaner. Vid beslutet om att godkänna etapplandskapsplan 2 för Nyland uteslöt landskapsfullmäktige området för tätortsfunktioner i Östersundom ända fram till Sibbo å. Planeringen av området fortsätter och en landskapsplan för Östersundomområdet har utarbetats parallellt med generalplanen. Den zon som föll utanför fastställelsen, och som omfattar ett större område än kommunernas gemensamma generalplan, har definierats som ett av de viktigaste tillväxtområdena i metropollandskapet. Den fortsatta beredningen av landskapsplanen har fortskridit med utgångspunkt i det framlagda förslaget till etapplandskapsplan 2.

Generalplanen för Östersundom har utarbetats i växelverkan med Nylands förbund och generalplanelösningen har anpassats till helheten av landskapsplaner. Förslaget till landskapsplan för Östersundom (Etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet) var på remiss våren 2017. Utlåtanden begärdes om två alternativa planförslag: det norra alternativet och det s.k. raka alternativet. I oktober 2017 beslöt landskapsstyrelsen om offentligt framläggande av förslaget till landskapsplan enligt det s.k. raka alternativet. Målet är landskapsfullmäktige ska godkänna landskapsplanen i maj-juni 2018. Under beredning är nu även den övergripande landskapsplanen för Nyland, Nylandsplanen 2050, som också kommer att omfatta Östersundomområdet.

I det följande granskas förhållandet mellan förslaget till generalplan och förslaget till landskapsplan för Östersundomområdet (LS 10/2017). Granskningen fokuserar på strukturella drag och skillnader mellan planerna. Det bör noteras att landskapsplanen har rollen som en plan i stora drag och att planerna har olika tidshorisonter: för landskapsplanen är målåret 2035 medan generalplanen för Östersundom beskriver målbilden år 2060. I jämförelsen nedan avser "landskapsplan" förslaget till landskapsplan och "generalplan" förslaget till generalplan.

9.2.1 Område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik

Tätortsområdena i landskapsplanen har anvisats med beteckningen för tätortsområden som stöder sig på spårtrafik med undantag för Västerkulla. Enligt planeringsbestämmelsen ska planeringen av en ny spårtrafikförbindelse och station kopplas samman med markanvändningen på området. I den mer detaljerade planeringen ska förverkligandet av området kopplas till det bindande beslutet om genomförande av den nya spårtrafikförbindelsen och stationen. I generalplanen har genomförandet av centrumen, området för regional handel och de bostadsdominerade områdena, bortsett från områdena väster om Ring III, genom en planbestämmelse knutits till det bindande beslutet om att genomföra metron. Landskapsplanen tar inte direkt ställning till antalet stationer och var de ska placeras. I landskapsplanen bildar områdena för tätortsfunktioner en tillväxtzon som stöder sig på Borgåleden, Nya Borgåvägen och den planerade spårförbindelsen. Zonen klyvs i östlig-västlig riktning av trafikförbindelserna och i nordlig-sydlig riktning av grönförbindelserna.

Byggnads- och grönområdena i generalplanen följer i hög utsträckning avgränsningarna av beteckningarna i landskapsplanen. Ett undantag utgörs emellertid av grönområdena i Vanda nära Västersundom station. I landskapsplanen går området för tätortsfunktioner tätt längs Ring III på båda sidorna av vägen, och i öster sträcker sig byggnadsområdet ända till Borgåleden. I generalplanen är stationen i Västersundom ett stycke från Ring III och också byggnadsområdena är längre österut. Den ekologiska förbindelsen i generalplanen är därför bredare på västra sidan av byggnadsområdet i Västersundom och den omfattar bl.a. åkerområdena vid Westerkulla gård.

9.2.2 Centralnät

I landskapsplanen har ett regionalt betydande område för centrumfunktioner anvisats i Zachrisbacken. Dessutom har områden som ska förtätas anvisats i områden för tätortsfunktioner längs metrobanan. Deras läge motsvarar områdena för centrumfunktioner vid metrostationerna i general-planen och den tätare strukturen som omger dem. I landskapsplanen lyder planbestämmelsen om områden som ska förtätas så här: "Området ska planeras som ett område som stöder sig på … kollektivtrafik och bebyggas effektivare än det övriga området i den aktuella tätorten". Generalplanen förverkligar landskapsplanen till nämnda delar.

9.2.3 Arbetsplatsområden

I landskapsplanen anvisas omfattande arbetsplatsområden utanför områdena för tätortsfunktioner. Bestämmelser har utfärdats bl.a. om handelns omfattning samt om beaktandet av naturvärden. Till denna del är generalplanen förenlig med landskapsplanen.

9.2.4 Grönstruktur

Landskapsplanen innehåller beteckningar för skyddsområden, Natura 2000-områden, rekreationsområden och behov av grönförbindelse. Med dessa beteckningar anvisas grönförbindelserna och -områdena som hör till nätverket av rekreationsområden och det ekologiska nätverket. I generalplanen har de grönförbindelser som förbinder Sibbo storskog med Natura 2000-områdena på kusten anvisats som frilufts- och rekreationsområden och ekologiska förbindelser av varierande bredd. Nämnda grönförbindelser korsar trafikledernа över grönbroar/i tunnlar. Behovet av grönförbindelse som i landskapsplanen går från Nordsjö till Majvik motsvarar den regionala strandpromenaden som betecknats i generalplanen. Sundberg-Husö har anvisats som ett s.k. vitt område i landskapsplanen. I generalplanen är Sundberg-Husö ett utredningsområde. Grönstrukturen i båda planerna sammanfaller bortsett från området i Västersundom. I Västersundom beror skillnaden på att planerna har olika tidshorisonter: för landskapsplanen är målåret 2035 medan generalplanen för Östersundom beskriver målbilden år 2060. Den grönstruktur som tagits in i landskapsplanen motsvarar i generalplanen ett läge där det etappvisa byggnadsområdet i Västersundom inte ännu har byggts utan fungerar som en del av grönförbindelsen. Landskapsplanens mål uppfylls dock.

9.2.5 Stränder

Enligt landskapsplanens bestämmelse om tätortsfunktioner ska obebyggda stränder anvisas för rekreation: "I den mer detaljerade planeringen ska obebyggda stränder reserveras för allmän rekreation, ifall inte något särskilt behov förutsätter att området anvisas för annat bruk." I generalplanen ges beträffande centra och bostadsdominerade områden en bestämmelse enligt vilken stränderna ska planeras som allmänna stränder i nya bostadsområden. Generalplanen har emellertid också beteckningar, bestämmelser och rekommendationer som syftar till att styra rekreationsbruket bort från Natura 2000-områdena på kusten och från andra värdefulla naturområden. Beteckningen "Regional strandpromenad" i generalplanen verkställer en del av landskapsplanens mål om rekreation på stränderna.

9.2.6 Spår och vägar

I landskapsplanen har en bana för region-

trafiken anvisats genom generalplaneområdet från Mellungsbacka till Majvik, liksom följande befintliga huvudleder: motorlederna Ring III och Borgåleden samt som regional väg en ny motsvarande vägsträckning som i generalplanen (flyttning av väg 170). Dessutom har Nordsjöbanan och dess trafiktunnel anvisats i landskapsplanen. I landskapsplanen anvisas en tvärgående förbindelse för huvudstadsregionens kollektivtrafik med en "utvecklingsprincipbeteckning". Den mer exakta sträckningen och trafikmedlet bestäms i den mer detaljerade planeringen. I bägge alternativen upphör förbindelsen nära Västersundom station. I generalplanen har förbindelsen främjats med beteckningen för snabbspårväg/stomförbindelse för kollektivtrafiken i västra kanten av planen, med möjlighet till stombussar längs Ring III.

När det gäller principerna för att beteckna vägar och vägsträckningarna motsvarar generalplanen i huvudsak landskapsplanen. Jämfört med landskapsplanen finns det en planskild anslutning mer på Borgåleden. Anslutningen i Gumböle är viktig för utvecklingen av Östersundom centrum och området för näringsverksamhet vid Norrberget. I landskapsplanen anvisas anslutningarna bara där var regionalt viktiga vägar korsar varandra.

9.2.7 Handel

Landskapsplanen styr placeringen av regionalt betydelsefull handel. I landskapsplanen tillåts endast lokal detaljhandel (som inte är av regional betydelse) utanför områden för centrumfunktioner och områden för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. I landskapsplanen har nedre gränsen för regional detaljhandel fastställts beroende på handelns art, bransch och kommun:

utrymmeskrävande handel (= detaljhandel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning också kan förlägga utanför centrumområden), i Helsingfors och Vanda 30 000 vy-m², i Sibbo 10 000 vy-m²

annan specialvaruhandel i Helsingfors och Vanda 10 000 vy-m², i Sibbo 5 000 vy-m²

dagligvaruhandel i Helsingfors och Vanda 5 000 vy-m², i Sibbo 2 000 vy-m²

De nedre gränserna för vad som kan betraktas som regional handel är emellertid flexibla: planbestämmelsen i landskapsplanen avrundas med "om utredningar inte särskilt visar något annat".

I landskapsplanen har en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse utanför centrumfunktionerna anvisats nära den nuvarande anslutningen Östersundom-Landbo. Denna enhet utvecklas som en koncentration av utrymmeskrävande specialvaruhandel. I landskapsplanen har maximistorleken för nämnda enhet fastställts till 100 000 vy-m² och enheten får inte omfatta någon stor detaljhandelsenhet av regional betydelse (dvs. över 5 000 vy-m²). Enhetens läge och omfattning ska bestämmas vid den mer detaljerade planläggningen så att den bildar en tillräckligt stor funktionell enhet. Stora detaljhandelsenheter av regional betydelse får inte genomföras före genomförandet av de omgivande tätortsfunktionerna eller arbetsplatsområdena. Landskapsplanen har vidare bestämmelser om tillgången till service med kollektivtrafik och lättrafik, rimligheten i avstånden för att uträtta ärenden och minimering av trafikolägenheter.

Generalplanens beteckningar och bestämmelser om styrningen av handeln motsvarar principerna i landskapsplanen. Generalplanen uppfyller kraven på stora detaljhandelsenheter enligt landskapsplanen.

9.2.8 Sammanfattning av generalplanens förhållande till landskapsplanen

Generalplanen verkställer målen i landskapsplanen och är förenlig med den. Generalplanen skiljer sig något från landskapsplanen när det gäller tätortsområdet i Västersundom och grönförbindelserna nära Ring III. Det beror på att planerna har olika tidshorisonter. I motsats till generalplanen anvisar landskapsplanen ingen ny anslutning till Borgåleden i Gumböle eftersom landskapsplanen bara innehåller anslutningar till de regionala leder som angivits i landskapsplanen.

10. Genomförande och planekonomi

Storleken på Östersundomområdet och det framtida invånarantalet är som att bygga en ny medelstor finländsk stad nära huvud-stadens centrum. Det innebär flera årtionden av byggande – man kommer att uppleva växlande trender som påverkar efterfrågan och finansieringen och olika ekonomiska cykler. Därför måste generalplanen ha flexibilitet att anpassa sig efter de situationer den ställs framför i framtiden. De strategiska riktlinjerna i planen måste hålla tidens tand långt inne i framtiden.

Med hänsyn till flexibiliteten är det viktigt att generalplanen ger möjlighet att tillgodose den framtida efterfrågan på såväl företagslokaler som bostäder enligt vid var tid gällande behov och att generalplanen å andra sidan säkerställer en balanserad utveckling av samhällsstrukturen. Den framtida efterfrågan i området påverkas av attraktionsfaktorer såsom närheten till havet och de goda rekreationsmöjligheterna samt tidtabellen för genomförandet av spårtrafikförbindelsen. Parallellt med marknadskrafterna styrs det framtida bostadsutbudet av politiska program för markanvändning och boende som godkänts av kommunerna.

10.1 Småhusstad

Att planläggningen, tomtöverlåtelserna och styrandet av byggandet målmedvetet följer enhetliga principer är en förutsättning för att det ska uppkomma en småhusstad. Målet är att parallellt med traditionell planläggning och tomtförsäljning ta fram samarbetsmodeller som säkerställer ekonomiska lösningar som uppfyller slutanvändarnas behov. Vid sidan av modeller för grynderbyggande har olika modeller för gruppbyggande vunnit terräng på senare år.

10.2 Spårtrafik

Investeringar i spårbunden trafik är kapitalintensiva och har en lång livscykel. De planeras effektiva med hänsyn till driftsekonomin och så att de har en tillräcklig passagerarkapacitet. Kapaciteten ska vara tillräckligt så att den också kan ta emot eventuella förändringar som sker i fördelningen av färdsätten och efterfrågan på resor.

Vägsträckningarna för metron och snabbspårvägen och hur de ansluter sig till det regionala spårtrafiknätet anges i generalplanen. Genomförandet av generalplanen grundar sig på utbyggnaden av metron. Arbetet med att förlänga Östmetron från Mellungsbacka till Majvik ska enligt Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ 2015) påbörjas mellan åren 2026–2040. Genomförandet av metron förutsätter samarbete mellan kommunerna, HRT och staten. Frågan om snabbspårvägar avgörs innan området börjar bebyggas. Till en början torde stomförbindelserna ordnas som busslinjer.

10.3 Cleantech

Vid byggandet av Östersundomområdet eftersträvas strategiska partnerskap med företag i den byggda miljön och företag som är inriktade på cleantech. Målet är att investera i lösningar som förbättrar konkurrenskraften för företag i tillväxtbranscher och därigenom möjligheterna att sysselsätta människor och säkerställa en bra utveckling av skatteunderlaget på lång sikt. Klimatvänliga lösningar söks bl.a. inom materialeffektivitet och förnybar energi. Nya boendeformer och innovativa tjänster bidrar till att också slutanvändarna är motiverade till handlingar som skonar naturresurserna och klimatet.

Östersundoms läge nära Nordsjö hamn skapar förutsättningar för uppkomsten av en utvecklingskorridor mellan Nordsjö och Helsingfors-Vanda flygplats. För dagens och framtidens produktionsföretag i Helsingforsregionen är smidiga förbindelser både till Nordsjö och till flygplatsen en stor fördel. Zonen längs Borgåleden är en bra förläggningsort för bredbasig näringsverksamhet och samhällsteknisk försörjning.

Ett kluster av företag som är inriktade på bioekonomi och cirkulär ekonomi i Östersundom utvecklas som ett av projekten inom ramen för Helsingfors stads smart&clean-program. Med hjälp av regionala infrastruktur-

Tabell 6. Kostnader som investeringarna i förutsättningarna för planens genomförande orsakar kommunerna (moms 0 %).

ALUEELLINEN ESIRAKENTAMINEN	200 M€
KADUT	750 M€
SILLAT JA ERITASOLIITTYMÄT	190 M€
PUISTOT JA VIRKISTYSALUEET	140 M€
PALVELUINFRA	450 - 550 M€
MUUT	30 M€
EDELLYTYSINVESTOINNIT YHTEENSÄ	**1,8 - 1,9 mrd. €**

projekt ska det bli möjligt att genomföra innovationer och pilotprojekt. Syftet är att åstadkomma en mångsidig och hållbar helhet av arbetsplatser som bl.a. verkställer principerna för cirkulär ekonomi, ansluter sig på ett naturligt sätt till den övriga markanvändningen i Östersundom, Helsingfors och Helsingforsregionen samt drar fördel av områdets läge och andra egenskaper.

10.4 Planekonomi

10.4.1 Kostnader

Att genomföra en ny stadsstruktur i en till största delen obebyggd miljö förutsätter betydande investeringar i infrastrukturen. Genomförandet av planområdet och kostnaderna för det fördelar sig över flera årtionden, men stora, framtunga tröskelinvesteringar är en förutsättning för att de olika delområdena ska kunna tas i bruk. I den fortsatta planeringen kan man påverka storleken på kostnaderna och när de ska realiseras.

Förberedande byggande, flyttning av ledningar, gator, broar, anslutningar, parker, småbarnspedagogik, grundläggande utbildning och stödjepunkter för den tekniska försörjningen är exempel på investeringsobjekt som tagits i beaktande i kalkylerna. Det har antagits att gator och vägar upptar 20 % av byggnadsområdets yta. Utifrån det har kostnaderna för gatuområdena uppskattats till ca 750 miljoner euro. Att koppla trafiknätet i hela planområdet till nya och befintliga trafikleder förutsätter flera broar som uppskattas kosta ca 190 miljoner euro.

I planområdet byggs nya parker och rekreationsområden. De befintliga grön- och skogsområdena ska genomgå en ansiktslyftning. Kommunernas investeringar i parker och rekreation uppskattas uppgå till ca 140 miljoner euro.

Kostnaderna för byggandet av den kommunala infrastrukturen är på det hela taget betydande och kommer att realiseras områdesvis allteftersom befolkningen och behovet ökar. Volymen och tidsplaneringen av servicebyggandet ska programmeras så att det motsvarar vid var tid rådande invånarantal och -profil. Kostnaderna för serviceinfrastrukturen har uppskattats till 450 miljoner euro för prognosen med 80 000 invånare och till 550 miljoner euro för befolkningsprognosen med 100 000 invånare.

Kostnaderna för det förberedande byggandet har preliminärt uppskattats till ca 200 miljoner euro. Hur pass framtunga investeringar det handlar om beror på vilka metoder som tillämpas vid det förberedande byggandet. När de slutliga metoderna fastställts och man gjort ändringar i tidtabellen och markägoförhållandena kan det hända att kostnaderna och de andelar av dem som faller på kommunerna har förändrats avsevärt. Konstruktionerna på stränderna i Korsnäs och på Björnsö har inkluderats i kostnaderna för det förberedande byggandet.

Kostnaderna har beräknats enligt prisnivån 2016 och de är nominella värden utan skatt.

Förutom investeringarna i förutsättningarna har man uppskattat eventuella kostnader som uppkommer beroende på byggandets omfattning och tidtabell samt det politiska beslutsfattandet. Sådana kostnader är bl.a. simhallar, ett kulturcentrum, ett sjuk-hus och båthamnar. Metron har också skiljts åt från investeringarna i förutsättningarna för att genomföra området och bör behandlas som ett fristående trafikprojekt inom ramen för det regionala systemet.

De totala kostnaderna för att bygga metron har uppskattats till ca 700 miljoner euro. Vilka som betalar kostnaderna för metron och hur kostnaderna fördelas avgörs i separata förhandlingar som förs senare. Likaså kommer genomförandet av de planskilda anslutningarna vid Borgåleden och Ring III och kostnadsfördelningen att avgöras vid kommande förhandlingar, men denna kalkyl bygger på antagandet om att kommunerna står för 70 % av de totala kostnaderna.

Planen gör det också möjligt att bygga snabbspårvägar som stöd för kollektivtrafiken; både inom området och utåt mot omgivningarna. Kostnaderna för en snabbspårväg har inte inkluderats i kalkylerna och behovet av att genomföra projektet behandlas som ett separat projekt i samband med den fortsatta planeringen.

Förutom ovan nämnda kostnader beräknas markförvärv orsaka kommunerna kostnader om ca 200 miljoner euro. Av detta har ungefär två tredjedelar redan blivit

Tabell 7. Fristående investeringar (moms 0 %).

METRO	700 M€
MUU JULKINEN PALVELUINFRA	310 M€
ERILLISINVESTOINNIT YHTEENSÄ	**1,0 mrd. €**

verklighet.
Nätinnehavarna ansvarar för kostnaderna för byggandet av systemen för den samhällstekniska försörjningen. Nätinnehavarna tar ut anslutningsavgifter för att täcka sina kostnader. Kostna-derna för vattenförsörjningen uppskattas till 190 miljoner euro. Kostnaderna för fjärrvärmenätet uppskattas till 40 miljoner euro och kostnaderna för mellanspänningsnätet till 35 miljoner euro.

10.4.2 Inkomster

Planläggningen höjer värdet på marken och ger kommunen inkomster i form av tomtförsäljning och -arrende samt markanvändningsavgifter. Kommunernas sammanlagda inkomster från markanvändningen uppskattas till ca 1,8–2,3 miljarder euro.

Markägoförhållandena har en stor effekt för kommunernas inkomster och på grund av att en stor del av marken är privatägd kommer den värdeökning som planläggningen ger inte att intäktsföras till fullo.

10.4.3 Totalekonomi

Att ta i bruk och bygga ett nytt område innebär betydande, framtunga investeringar. Kostnaderna för investeringarna i förutsättningarna för genomförandet har uppskattat till totalt 1,8–1,9 miljarder euro, dvs. 250–300 euro/vy-m² (bostadsbyggande och byggande för näringsverksamhet). Därutöver har de fristående investeringarna, i den omfattning de genomförs, uppskattats medföra kostnader på sammanlagt ca 1,0 miljard euro, dvs. ca 150 euro/vy-m², varav metroinvesteringens andel är ca 700 miljoner euro. Kommunerna kommer bara att bära en del av dessa kostnader. De totala kostnaderna kan således betraktas som rimliga om man jämför med den allmänna kostnadsnivån i huvudstadsregionen.

Eftersom inkomsterna från markanvändningen har uppskattats till ca 1,8–2,3 miljarder euro, kan de investeringar som förutsätts för genomförandet av området täckas med de inkomster som det förhöjda markvärdet ger kommunerna, men kommunerna måste finansiera sin del av de fristående investeringarna på annat sätt. Det här beror på att merparten av infrastrukturen är ny och på den stora andelen privatägd mark. Inkomsterna från markens värdeökning kan ökas genom fortsatta aktiva markförvärv och lyckade åtgärder för att höja den allmänna uppskattningen av området. Kommunernas och byggherrarnas investeringsbehov kan minskas med hjälp av förnuftig massekonomi och etappvist genomförande, fördelaktiga metoder för förberedande byggande och bra lösningar i detaljplaneringen.

10.5 Vidare ekonomiska konsekvenser

Genomförandet av generalplanen för Östersundom gör det möjligt för huvudstadsregionen att växa österut och för befolkningen i huvudstadsregionen att öka. Det utökade utbudet på bostäder som planen möjliggör är av regional betydelse, vilket kan hålla utvecklingen av bostadspriser i schack. Enligt trafikmodelleringarna kommer invånarna i området att färdas förmånligare jämfört med genomsnittet för Helsingforsregionen, vilket sänker de genomsnittliga resekostnaderna på det regionala planet. Att Östersundomområdet utvecklas innebär en betydande utvidgning av stadsområdet i Helsingforsregionen. Den samlade nyttan som följer av storleken bidrar till produktiviteten i de företag som driver verksamhet i stadsområdet.

De kommunal- och regionalekonomiska konsekvenserna av förslaget till generalplan bedömts och konverterats till summor inom ramen för en särskild utredning. Vid bedömningen av konsekvenserna för kommunekonomin, där man utöver planekonomin har beaktat konsekvenserna av skatteinkomsterna och kostnaderna för serviceproduktionen åren 2020–2060, består en stor del av kostnadernas nuvärde av kostnader för kommunens ser-viceproduktion. På motsvarande sätt består en stor del av inkomsterna av skatteinkomster. Generalplaneförslagets totala nettoeffekt för kommunekonomin, utan investering i metron, är enligt utredningen ca +200–550 miljoner euro beroende på antalet invånare, dvs. i genomsnitt ca 3 000–5 500 euro för varje ny invånare. Om man ser till kommunekonomin är målet om 100 000 invånare mer lönsamt än målet om 80 000 invånare.

Östersundom har betydande konsekvenser för den regionala ekonomin i Helsingforsregionen. Enligt utredningen kommer den potentiella sysselsättningseffekten jämte multiplikativa effekter för hela Helsingforsregionen att uppgå till ca 23 000–72 000 årsverken per år och effekten för värdeökningen till ca 2–7 miljarder euro per år när Östersundomområdet har byggts klart. Enligt modelleringen är konsekvenserna som störst i ett scenario där man lyckas utvecklas Östersundom till ett område med stark förankring i cirkulär ekonomi. Dessutom har byggandet av området betydande sysselsättnings- och värdeökningseffekter redan under byggnadstiden eftersom projektet är så omfattande.

10.6 Tröskelkostnader för ibruktagandet av området

Genomförandet av alla centrum, bostadsdominerade områden och stora detaljhandelsenheter är med stöd av en planbestämmelse bundet till beslutet om att genomföra metron. Den totala investeringen för en metrolinje med 4 stationer uppgår till ca 700 miljoner euro. Arbetet med att förlänga Östmetron från Mellungsbacka till Majvik ska enligt Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ 2015) påbörjas mellan åren 2026–2040. Genomförandet av metron förutsätter samarbete mellan kommunerna, HRT och staten.

Genomförandet av byggnadsområdena förutsätter att man bygger en ny huvudgata med tillhörande stomlinjer för vatten- och energiförsörjningen. Kostnaderna uppskattas till ca 150 miljoner euro. Detta skulle det göra det möjligt att ta i bruk planeringsområdet nästan i vilken ordningsföljd som helst.

Den del av den ekologiska förbindelsen som ska utvecklas mellan Svarta backen och Sibbo storskog förutsätter att nya grönbroar eller -tunnlar byggs och att de förbindelser som är viktiga för att järpe ska kunna förflytta sig förbättras innan den östra delen av Västersundom börjar byggas. Kostnaderna för den del av den ekologiska förbindelsen som ska utvecklas beräknas till 5 miljoner euro.

I generalplanen har ett område reserverats för mellanlagring och behandling av jordmassor samt för slutdeponering av rena jordmassor. Målet är att överflödiga jordmassor och stenmaterial ska kunna utnyttjas effektivt i området och att transportavstånden ska vara korta. Genom en effektiv och förutseende hantering av jordmassor kan betydande besparingar uppnås i generalplaneområdet jämfört med en situation där området inte har planlagts. För att fördelar ska uppnås bör området för behandling av jordmassor tas i bruk när området börjar bebyggas.

I generalplanen anvisas en ny planskild anslutning vid Borgåleden (rv 7), mellan de befintliga planskilda anslutningarna med Landbo och Ring III. Den nya planskilda anslutningen blir en förbindelse till centrum/metrostationen i Östersundom. Den gör det möjligt att utveckla näringsverksamheterna i Norrberget och minskar miljöstörningarna från HRM:s eventuella avloppsreningsverk i

öster eftersom trafikströmmarna styrs bort-om bostadsområdena. Kostnaderna för den nya planskilda anslutningen uppskattas till ca 40 miljoner euro.

Områdesbyggandet kan startas framtungt i stomplaneområdena Majvik och Björnsö. Dessa områden kan genomföras delvis oberoende av hur generalplanen fortskrider. Startområdet i Majvik stöder sig i huvudsak på en befintlig infrastruktur. Björnsö kan börja byggas efter tröskelinvesteringar (bro i Korsnäs och stomförbindelser för kommunaltekniken) som uppskattas uppgå till 20 miljoner euro.

Utvecklingen av Granö till ett regionalt område för rekreation, turism och fritid förutsätter att det byggs en ny bro. Kostnaderna för bron uppskattas till 20–25 miljoner euro.

10.7 Tidtabell och indelning i etapper

Det beräknas att det kommer att ta 40–45 år att genomföra planen. Genomförandet inleds etappvis på 2020-talet och slutläget uppnås ca 2060. I huvudstadsregionen uppskattas nivån på bostadsproduktionen till knappt 10 000 nya bostäder per år fram till 2030. När beslutet om att genomföra metron har tagits, kan generalplaneområdets andel av nämnda bostadsproduktion som bäst stiga till 10–15 %, vilket motsvarar över 1 000 bostäder per år.

Målet är att starta den mer detaljerade planeringen av de nya områdena så snart generalplanen färdigställts. Generalplanens mål preciseras i de detaljplaner som utarbetas i området. För en del av planområdet kan det bli aktuellt att utarbeta en delgeneralplan före detaljplanläggningen. Dessutom kräver nämnda infrastrukturprojekt noggrannare specifika planer.

När det gäller byggandet av kommunaltekniska system kommer kommunerna och de kommunaltekniska aktörerna som driver verksamhet i området överens om tidtabellen och indelningen i faser. Till detta hör även att se över gränserna för verksamhetsområdena inom vattentjänsterna. Planen förutsätter byggande av stomnät för vattenförsörjningen, eldistributionen, fjärrvärmen och datakommunikationen. En eventuell tunnel för samhällsteknisk försörjning gör det enklare att ta i bruk olika delområden flexibelt vid olika tidpunkter.

Det etappvisa byggandet av hus beror på många faktorer, såsom efterfrågan, markägoförhållanden och tidtabellen för investe-

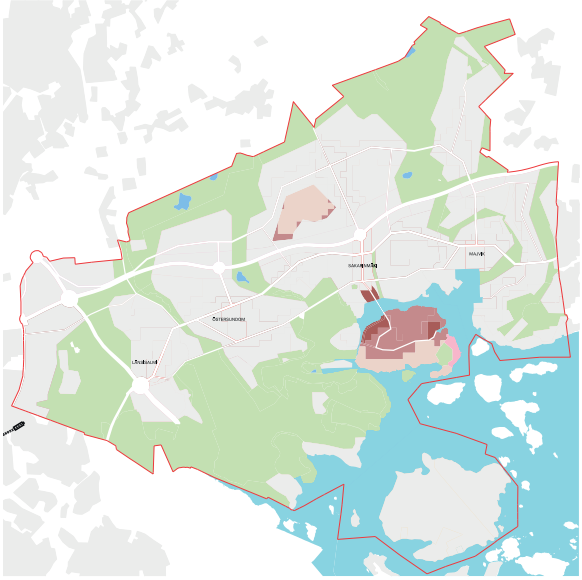


Bild 38. Fas 1: före metron.

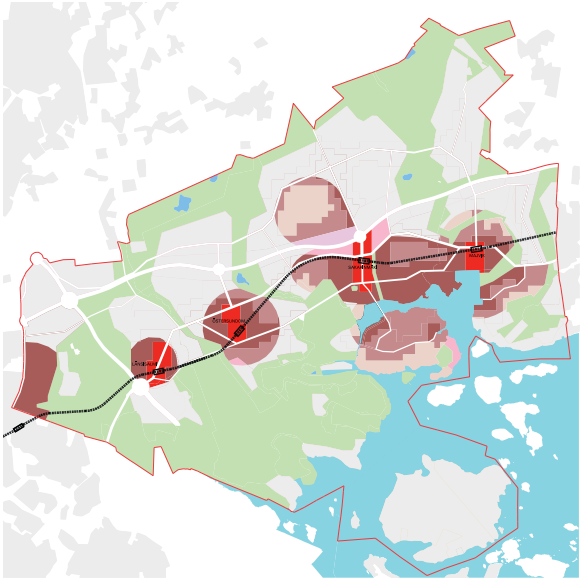


Bild 39. Fas 2: områden kring metrostationerna.

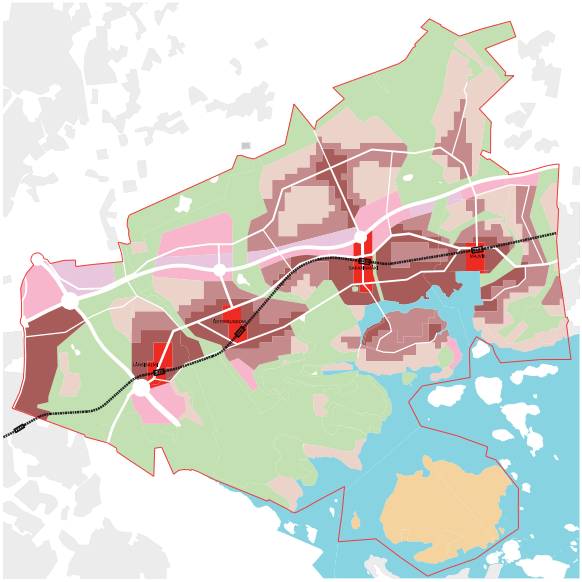


Bild 40. Fas 3: slutläget.

ringarna i spårtrafiken. I Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ 2015) föreslås att förlängningen av östmetron liksom genomförandet av väg- och gatunätet i området ska genomföras under perioden 2026–2040. I den preliminära fasindelningen för genomförandet av området, vilken skisserades upp i anslutning till arbetet med generalplanen, har metrobygget planerats till åren 2030–2034. I granskningen antas att beslutet om att bygga metron tas 2020 och att det inkluderas i MBT 2019-programmet.

Innan ett bindande beslut har fattats om byggandet av metron är det bara möjligt att genomföra smärre kompletteringsbyggande som grundar sig på den befintliga infrastrukturen. Genom att utveckla busstrafiken som samordnats med den nuvarande metrolinjen torde man kunna starta områdesbyggandet i de första områdena.

Om östmetron byggs ut på en gång ända till Majvik kan områdesbyggandet inledas samtidigt i Västersundom, Östersundom, Zachrisbacken och Majvik. Byggandet koncentreras till en början till områdena kring metrostationerna och huvudgatan.

Därifrån fortskrider genomförandet bit för bit till de områden som omfattas av anslutningstrafiken till metron. Enligt det preliminära genomförandeprogrammet ligger tyngdpunkten i byggandet på 2030- och 2040-talen. Huvuddelen av planreserven kan tänkas vara byggd år 2060. I fortsättningen preciseras tidtabellen för byggandet av metron.

10.8 Program för hantering av jordmassor

En separat utredning har sammanställts om massekonomin i området (Massojenhallintaohjelma, Sito Oy, 20.10.2012). Syftet med utredningen var att uppskatta mängden icke förnybara naturresurser (jord- och stenmaterial) som uppkommer och behövs för byggandet av det gemensamma generalplaneområdet i Östersundom samt hur naturresurserna fördelar sig på olika delområden. Dessutom var ett mål att fastställa och föreslå behövliga åtgärder för att uppnå självförsörjning på naturresurser.

Programmeringen av hanteringen av jordmassor är en fortlöpande process som kompletteras och preciseras allteftersom planläggningen, planeringen och tidsplaneringen fortskrider. Målet med programmet är att uppnå ekoeffektiv materialcirkulation och regional självförsörjning.

Vid byggandet förbrukas naturresurser, men under byggnadstiden uppkommer också materialflöden. Effektiv materialcirkulation betyder att material produceras och används så nära uppkomstplatsen som möjligt, att så lite råvaror som möjligt lämnar materialcirkulationen och att material används för bästa möjliga ändamål. Man kan påverka massbalansen också genom att hämta in behövligt material till området utifrån. Genom att iaktta principerna för masshantering kan man uppnå besparingar för både miljön och ekonomin.

10.9 Uppföljning av Natura 2000-områden

I Natura-bedömningen (Sito Oy 2017) beskrivs uppföljningen av Natura-områdena enligt följande.

När det gäller Natura-området Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom föreslås uppföljning av rekreationsbrukets konsekvenser för järpe, nattskärra och kornknarr samt naturtypen silikatrika klippor. För utredningsområdet utarbetas en plan som styr rekreationsbruket och naturvården. Planen kan också innehålla förslag till uppföljningen av planens konsekvenser. En styrgrupp tillsätts som stöd för utarbetandet av planen. Det rekommenderas att representanter för NTM-centralen i Nyland och Forststyrelsens naturstjänster samt vid behov experter kallas till medlemmar i styrgruppen. Uppföljningsåtgärder kan också fastställas i skötsel- och användningsplanen som ska upprättas för Natura-området.

Den del av den ekologiska förbindelsen som ska utvecklas förutsätter också uppföljning. Uppföljningen bör fokusera på hur järpar rör sig mellan Svarta backen och Sibbo storskog. Uppföljningen borde starta redan nu för att man ska få information om järparna i olika områden i olika faser av generalplanens genomförande.

När det gäller Natura-området i Sibbo storskog har Forststyrelsen utarbetat en skötsel- och användningsplan. Skötsel- och användningsplanen inbegriper också uppföljning, men uppföljningen beaktar inte denna generalplan.

Utöver den uppföljning som behandlas i skötsel- och användningsplanen föreslås en uppföljning av naturtyperna med fokus på södra delen av Natura-området, som man kan anta att rekreationsbruket riktar sig till från de närmaste områdena som anvisats för bosättning och från campingområdet. Uppföljningen kan också samordnas med den övriga uppföljningen som ska göras i området.

På basis av uppföljningen är det lättare att planera vårdåtgärder och styra användningen av området. Uppföljningen bör planeras i samarbete med Forststyrelsen.

11 Rättsverkningar

Den gemensamma generalplanen för Östersundom är en generalplan med rättsverkningar till den del det gäller beteckningarna och bestämmelserna på plankartan. Generalplanen har de rättsverkningar som anges i 42 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL). Generalplanen tjänar till ledning när detaljplanen utarbetas och ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen. Generalplanens lösningar, objektsbeteckningar, områdesreserveringar och -avgränsningar preciseras i detaljplaneringen med utgångspunkt i närmare utredningar och konsekvensbedömningar som görs i samband med detaljplaneringen.

Generalplanen är inte i kraft i ett detaljplanerat område. I ett detaljplanerat område tillåts byggande enligt gällande detaljplan trots att byggåtgärden i fråga inte skulle vara förenlig med generalplanen. Generalplanen tjänar således till ledning när detaljplanen utarbetas eller ändras.

När myndigheterna planerar åtgärder som gäller områdesanvändningen och beslutar att vidta sådana åtgärder, ska de se till att åtgärderna inte försvårar genomförandet av generalplanen.

En ny generalplan ersätter en tidigare godkänd generalplan för samma område.

Bygginskränkningar

I MBL 43 § föreskrivs om villkorlig bygginskränkning i ett generalplaneområde: Tillstånd att uppföra en byggnad får inte beviljas så att genomförandet av generalplanen försvåras. Tillstånd ska dock beviljas, om förvägrande av tillstånd på grund av generalplanen skulle orsaka sökanden betydande olägenhet och kommunen eller staten inte löser in området eller betalar skälig ersättning för olägenheten.

Tillstånd för miljöåtgärder

I den gemensamma generalplanen för Östersundom har följande åtgärdsbegränsning föreskrivits för följande områden med stöd av MBL 128 §. I dessa områden får en åtgärd som förändrar landskapet, såsom jordbyggnadsarbete, trädfällning eller annan härmed jämförbar åtgärd inte vidtas utan tillstånd för miljöåtgärder:

- grön- och rekreationsområden, -förbindelser och -objekt
- skyddsområden och -objekt
- utredningsområde
- etappvist byggnadsområde.

Inlösning av mark med stöd av inlösningstillstånd

Miljöministeriet kan bevilja kommunen tillstånd att lösa in ett område som behövs för samhällsbyggande och därtill hörande regleringar eller för kommunens planmässiga utveckling i övrigt. Ministeriet kan dessutom bevilja tillstånd att lösa in ett område som i generalplanen har anvisats som trafikled, för bostadsbyggande eller för samhällsbyggande som ansluter sig till bostadsbyggande och som behövs för kommunens planenliga samhällsutveckling (MBL 99 §).

Styrning av byggandet

Bygglov kan inte beviljas direkt på basis av den gemensamma generalplanen för Östersundom. Byggande i generalplaneområdet förutsätter i regel en detaljplan. Innan en detaljplan har utarbetats kan man emellertid, på villkor som nämnts i en allmän bestämmelse, tillåta åtgärder som tjänar genomförandet av generalplanen. Före detaljplaneringen kan man dessutom, oberoende av områdets användningsändamål, tillåta underhåll på befintliga byggnader, ersättande av befintliga byggnader med nya och smärre utvidgning av befintliga byggnader så, att antalet bostäder inte ökar. Byggplatser och bygglov utanför detaljplanerade områden förutsätter ett avgörande som gäller planeringsbehov.

12 Fristående rapporter som ingår i generalplanematerialet

Arvio Östersundomin yhteisen yleiskaavan Suora metro –vaihtoehdon vaikutuksista Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -Natura-alueeseen (FI0100065) sekä Sipoonkorven Natura-alueeseen (FI0100066), Sito Oy & Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 5.4.2017.

ELY-keskuksen lausunto Natura-arvioinnista, 27.10.2017.

Metsähallituksen lausunto Natura-arvioinnista, 31.10.2017.

Suora metro -kaavaehdotuksen luontovaikutusten arviointi, Sito Oy & Enviro Oy 31.3.2017.

Teknistaloudellinen selvitys, Östersundomin yhteinen yleiskaava, Helsingfors stad, stadsmiljösektorn, 15.12.2017.

samt Bilaga 20: Östersundomin metron rakennettavuus- ja kustannustarkastelu, uudet linjaukset (suora ja maanalainen), Sito Oy 31.5.2017.

Vaikutusten arviointiraportti, Östersundomin yhteinen yleiskaava, Helsingfors stad, stadsmiljösektorn, 15.12.2017.

Vuorovaikutusraportti - yleiskaavaehdotusta 9.12.2014 koskevat lausunnot ja muistutukset, Helsingfors stad, stadsmiljösektorn 15.12.2017.

Vuorovaikutusraportti - muutettua yleiskaavaehdotusta 26.6.2017 koskevat lausunnot, Helsingfors stad, stadsmiljösektorn, 15.12.2017.

Östersundomin liikennejärjestelmäselvitys, suora metro, Strafica Oy, 31.3.2017.

Östersundomin yhteisen yleiskaava-alueen ekologisen verkoston tarkastelu, KSV, Ojala, Anna, 26.6.2017.

Östersundomin yleiskaavaehdotus - Kaupan palveluverkon suunnittelu ja vaikutusten arviointi suoran metron vaihtoehdossa, WSP Finland Oy, 30.3.2017.

Östersundomin yleiskaavaehdotus, taloudellisten vaikutusten arviointi, Ramboll Finland Ab 8.5.2017.

13 Övrigt beredningsmaterial

Markanvändning, byggd miljö och historia

Östersundomin yleiskaavaehdotus - Kaupan palveluverkon suunnittelu ja vaikutusten arviointi, WSP Finland Oy, 30.11.2016.

Luonnosvaihtoehtojen arviointi ja vertailu - Osa I: Kaavaluonnosta edeltäneet vaihtoehdot, 28.3.2012.

Luonnosvaihtoehtojen arviointi ja vertailu - Osa II: Kaavaluonnosvaihtoehdot, 28.3.2012.

Vuorovaikutus yleiskaavaehdotuksen valmistelun aikana, Östersundomin yhteinen yleiskaava, 27.10.2014.

Vuorovaikutusraportti - Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja yleiskaavaluonnosta koskevat mielipiteet ja kannanotot sekä niihin annetut vastineet, "Åsikter om och ställningstaganden till deltagande- och bedömningsplanen och utkastet till generalplan samt bemötande av dem", 9.2.2012.

Pientalokaupunki, Helsingfors stadsplaneringskontor. 2014.

Pienyritysten toimintamahdollisuuksien tukeminen Östersundomin kaavoituksessa. Kaupunkitutkimus TA Oy, 29.2.2012.

Utkast till generalplan, beskrivning, 21.4.2011.

Utkast till generalplan, plankarta, 21.4.2011.

Program för deltagande och bedömning, reviderat 21.4.2011.

Östersundomin kaupunkipientalot. Utkast. Helsingfors stad, stadsplaneringskontoret, 2011.

Östersundomin osayleiskaavan leikekirja. Helsingfors stad, stadsplaneringskontoret, 2011.

Majvikin maankäyttösuunnitelma. Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy, 2011.

Östersundomin rakennemallit. Helsingfors stadsplaneringskontor, 2010.

Östersundom ja kauppa. Helsingfors stadsplaneringskontor, 2010.

Östersundomin yhteinen yleiskaava. Sipoon Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteet. Sibbo, 2010.

Omavaraisuus maankäytön suunnittelun tavoitteena, esimerkkialueena Granön saari Sipoossa. Eveliina Harsia, diplomarbete, 2010.

Helsinki-Porvoo-kehyssuunnitelma. Helsingfors, Borgå, Sibbo, Vanda, 2009.

Helsinki-Porvoo-kehyssuunnitelma - Liikennejärjestelmäselvitys. Strafica Oy, 2009.

Lounais-Sipoosta Helsinkiä - Maaseudusta kaupunkia. Sosiokulttuurinen selvitys liitosalueesta. WSP Finland Oy, Helsingfors stadsplaneringskontor, generalplanebyrån, publikationer 2009:1.

Liitosalueen rakennettu kulttuuriympäristö. Helsingfors stadsplaneringskontor, generalplanebyrån, utredningar 2008:3.

Trafik

Östersundomin liikennejärjestelmä selvitys - suora metrolinjaus, Strafica Oy, 2017.

Länsisalmen metroaseman ympäristö – Liikenteen ja maankäytön suunnittelu yleiskaavaa varten, Sito Oy, 26.2.2016.

Östersundomin liikennejärjestelmäselvityksen päivitys, Strafica Oy, 2016.

Östersundomin kaavaehdotusvaiheen liikennejärjestelmäselvitys, Strafica Oy, 2015.

Östersundomin vesiliikenneselvitys ja vesiliikenteen vaikutusten arviointi. FCG Design och planering Ab,.16.5.2014.

Itämetron linjaus Majvikissa – Fallbäckenin vaikutukset linjaukseen. WSP Finland Oy, 25.6.2013.

Östersundomin alueen pysäköinnin suunnitteluperiaatteet. Trafix Oy, 27.3.2013.

Östersundomin metro – Metroyhteyden teknisen ja yhdyskuntarakenteellisen näkökulman integrointi. Aalto-universitetet, Högskolan för ingenjörsvetenskaper, institutionen för byggnadsteknik Johanna Kesälä, diplomarbete, 11.3.2013

Östersundomin liikennejärjestelmävertailu. Strafica Oy, 31.1.2012.

Östersundomin yleiskaavan tie- ja pääkatuverkkoselvitys. Strafica Oy, 2011.

Östersundomin alueen liikenteen nykytilaselvitys. Helsingfors stad, stadsplaneringskontoret, 2011.

Östersundomin yleiskaava-alueen joukkoliikenneselvitys. Utkast. Helsingfors stad, stadsplaneringskontoret, 2011.

Östersundomin raidevaihtoehtojen vertailu. Helsingfors stad, stadsplaneringskontoret, 2011.

Majvikin metron esiselvitys. Sito Oy, 2011.

Östersundomin metron ja pikaraitiotien esiselvitykset. Sammanfattning. Helsingfors stadsplaneringskontor, 2010.

Itämetron esiselvitys. Sito Oy, Arkkitehtitoimisto HKP Oy, Strafica Oy & FCG Planeco Oy, 2010.

Östersundomin pikaraitiotien esiselvitys. WSP Finland Oy, 2010.

Östersundomin katuliikennefilosofia osa 1 (ÖLF 1). Kalle Toiskallio, Lectus Oy, 2010.

Samhällsteknisk försörjning och samhällsekonomi

Östersundomin metron rakennettavuus- ja kustannustarkastelu - Uudet linjaukset (suora ja maanalainen), 31.5.2017

Östersundomin metron rakennettavuus- ja kustannustarkastelu - Pohjoinen linjaus, Sito Oy, 30.12.2016

Östersundomin metron rakennettavuus- ja kustannustarkastelu - Suora linjaus, Sito Oy, 30.12.2016.

Östersundomin yleiskaavaehdotus – Taloudellinen arviointi, Ramboll Finland Ab, 8.5.2017.

Östersundom ympäristömeluselvitys, Akukon Oy, 2016.

Östersundomin maa-aines-YVA, Sito Oy, HKR, 2016

Östersundom Smart & Clean -visio ja ohjelma - työpajojen yhteenveto, Ramboll Finland Ab, 30.11.2015.

Östersundomin yleiskaavan yhteiskuntataloudelliset vaikutukset, Deloitte Oy, 2014.

Östersundomin metron rakennettavuus- ja kustannustarkastelu, Sito Oy, 10.9.2014.

Östersundomin yleiskaava-alueen hulevesien hallinnan yleissuunnitelma. FCG Fin-

nish Consulting Group Ab, 13.2.2012.
Östersundomin yleiskaavaluonnos – Katsaus kaavatalouteen. Helsingfors stadsplaneringskontor, generalplanebyrån, utredningar, 9.2.2012.
Vuosaari-Östersundom-yhteiskäyttötunneli – Kalliorakentamisen esisuunnitelma. Helsingfors stadsplaneringskontor, 8.2.2012.
Östersundomin osayleiskaava-alueen vesihuollon yleisjärjestelmäselvityksen päivitys. Ramboll Finland Ab, 2012.
Massojenhallintaohjelma, Sito Oy, 2012.
Östersundomin Karhusaaren pohjoisrannan ja Korsnäsin rakennettavuusselvitys, FCG Design och planering Ab, 2012.
Krapuojan suistoalueen haitta-aine- ja kaivumaiden sijoituspaikkaselvitys. FCG Finnish Consulting Group Ab, 2012.
Aurinkovoimala Helsingin kaupungin Östersundomiin - Esiselvitys. Eriksson Arkkitehdit Oy, 2012.
Östersundomin yhteinen yleiskaava. Teknistaloudellinen selvitys. Utkast. Helsingfors stadsplaneringskontor, generalplanebyrån, teknisk infrastruktur, 2011.
Maaperän rakennettavuusselvitys. Hilkka Kallio & Ossi Ikävalko, GTK, Esbo, 28.11.2011.
Östersundomin kallioresurssialueiden inventointi – Kallioresurssikartta. Helsingfors stadsplaneringskontor, 3.11.2011.
Östersundomin lämmitysratkaisut. Pöyry Finland Oy, 2010.
Östersundomin osayleiskaava-alueen vesihuollon yleisjärjestely - vaihtoehdot. Ramboll, 2010.
Östersundomin osayleiskaava-alueen vesihuoltoverkoston kapasiteettiselvitys. Ramboll, 2010.
Aurinkosähkön mahdollisuudet Östersundomissa. VTT, 2010.
Östersundomin rakennemallien hiilijalanjäljen arviointi. Gaia Consulting Oy, 2010.

Landskap och natur

Kasvillisuusselvitys, Maa-aines-YVA:n selvitykset, Sito Oy, 2016.
Östersundomin alueen maakuntakaava ja Östersundomin yhteinen yleiskaava: Natura-arviointi. Ramboll Finland Ab 15.12.2016
Kaavaehdotuksen luontovaikutusten arviointi, Sito Oy & Enviro Oy 13.12.2016
Östersundomin yhteisen yleiskaava-alueen ekologisen verkoston tarkastelu, KSV, Ojala, Anna, 2016.
Östersundomin kaavasuunnitteluun liittyvä asiantuntijalausunto Natura-alueen osalta. Ramboll Finland Ab 9.2.2016
Karhusaaren lepakkoselvitys, BatHouse, 28.10.2015.
Pyyn, kehrääjän ja ruisrääkän esiintyminen Sipoonkorven kansallispuiston ympäristössä vuonna 2015 ja alueiden soveltuvuus näiden lajien suojeluun, Luontotutkimus Solonen, 2015.
Luontovaikutusten arviointi, Sito Oy, 10.10.2014.
Arvio Östersundomin yleiskaavan suunnitellun maankäytön vaikutuksista Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueeseen sekä Sipoonkorven Natura-alueeseen, Sito Oy, 10.10.2014.
ELY-keskuksen lausunto Natura-arvioinnista (26.3.2015)
Östersundomin yhteinen yleiskaava, vaikutusten arviointi, ehdotusvaihe, KSV 5.11.2014
Östersundomin yhteisen yleiskaavan luonnos: luontovaikutusten arviointi Sipoon kunnan alueella. Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 19.3.2013.
Östersundomin yleiskaavaluonnoksen Natura-arviointi. FCG Design och planering Ab, 13.3.2013.
Östersundom – Näkökulmia urbaanin ympäristön Natura-arviointiin sekä huomioita FCG:n laatimasta Östersundomin yleiskaavaan liittyvästä Natura–arvioinnista. Yrjö Haila & Pertti Ranta, 20.2.2013.
Östersundomin yhteisen yleiskaavaan Natura-arviointi – Lausunto 18.2.2013. Ympäristösuunnittelu Enviro Oy.
Natura-arviointi – Väliraportti 2, kaavavaihtoehtojen vertailu. FCG Finnish Consulting Group Ab, 7.2.2012.
Sipoonkorpi ja Östersundom - suunnittelun lähtökohdat. Luonnos. Helsingfors stad, stadsplaneringskontoret, 2011.
Alustavan luontoselvityksen täydennys Sipoon Majvikin ja Granön osayleiskaava-alueelle. Tammelin, H., 2011.
Hevostilaselvitys. Hevosten tulevaisuus Östersundomissa. Utkast. Helsingfors stad, stadsplaneringskontoret, 2011.
Östersundomin osayleiskaavan kaupunkiekologinen ohjelma. Tampereen teknillinen yliopisto. Haila, Y., Joutsiniemi, A., Kervinen, M. & Lodenius, M. Helsingfors stadsplaneringskontor, 2010.
Östersundomin puroselvitys. Ramboll, 2010.
Alustava luontoselvitys Sipoon Majvikin ja Granön osayleiskaava-alueelle, Tammelin, H., 2010.
Rannikon laaksoista metsäylängölle - osayleiskaavatasoinen maisemaselvitys Östersundomin alueelta. FCG Planeko Ab 2009. Helsingfors stadsplaneringskontor, generalplanebyrån, utredningar 2009:2.
Liitosalueen eteläosan kasvillisuusselvitys. Heinonen, M. & Lammi, E. Helsingfors stadsplaneringskontor, 2008.

14 Källmaterial

Markanvändning, byggd miljö och historia

Markanvändningsplan för Helsingforsregionen MASU 2050 (kommunerna, Nylands förbund och HLJ 2015).

Townhouse-rakentaminen Helsingissä. Helsingfors stadsplaneringskontor, 2012.

Strukturmodeller för Nyland och Östra Nyland 2035, Nylands förbunds broschyrer, 2010.

From City to City-Region - City of Helsinki Strategic Spatial Plan. Douglas Gordon, Rikhard Manninen & Olavi Veltheim 2009. Helsinki City Planning Department publications 2009:8.

Ekotehokkuuden arviointi ja lisääminen Helsingissä. Pekka Lahti, Jyri Nieminen, Markku Virtanen, VTT 2008. Helsingfors stadsplaneringskontor, generalplanebyrån, utredningar 2008:2.

Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki: Helsingin maankäytön kehityskuva. Timo Vuolanto, Rikhard Manninen, 2008. Helsingfors stadsplaneringskontors publikationer 2008:4.

Vantaa, Länsisalmi, Gubbacka 2008. Kaivauskartat. Riikka Väisänen, 2008.

Vantaan, Länsisalmen, Gubbackan arkeologiset tutkimukset vuonna 2008. Vanda stadsmuseum. Andreas Koivisto, 2008.

Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki: taustaa, perusteluja ja analyyseja Helsingin maankäytön kehityskuvalle. Helsingfors stadsplaneringskontors publikationer 2007:1.

Vantaan keskiaikaisten teiden inventointi vuonna 2007. Museiverket/RHO. V.-P. Suhonen, 2007.

Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys. Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama OY, Ympäristö-toimisto Oy, 2006.

Townhouse - Kytketty omatonttinen pientalo kaupungissa - Lähtökohtia ja tavoitteita. Rikhard Manninen ja Teemu Holopainen, 2006. Helsingfors stadsplaneringskontor, generalplanebyrån, utredningar 2006:8.

Ensimmäiset maailmansodan aikaiset Vantaan Länsimäen linnoitukset. Inventointikertomus. Lagerstedt John, Vanda stad & projektet Urban II Elävä kaupunki, 2003.

Sipoon pitäjän historia. Vuoteen 1868. I osa. Arja Rantanen & Kuvaja Christer, 1994. Gummerus Kirjapaino Oy. ISBN 952-90-5959-0, Jyväskylä, 1994.

Rakennuskulttuuri Vantaalla - inventointi 1981. Kommunal planering, publikation C24:1981.

Trafik

Etelä-Sipoon liikenneselvitys, selvitys Östersundomin maakuntakaavaehdotusta varten (Nylands förbund, Strafica 20.3.2017).

Etelä-Sipoon liikennevisio, loppuraportti, 31.5.2011.

Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ 2015).

Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ 2011).

Markanvändnings- och spårtrafikutredning MARA. HRT, 2010.

Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2009. Irene Lilleberg, Tuija Hellman, 2010. Helsingfors stadsplaneringskontor, trafikplaneringsavdelningen, utredningar 2010:1.

Helsinki–Pietari-rautatieyhteyden kehittäminen. Esiselvitys ja vaikutusten arviointi Suomen osalta. Banförvaltningscentralen, 2008.

Samhällsteknisk försörjning och samhällsekonomi

Auringonsäteilyolosuhteet Helsingin Östersundomissa, Meteorologiska institutet, augusti 2014.

Jätevedenpuhdistamon sijoittaminen Östersundomin alueelle, Helsingfors, fastighetsverket, geotekniska avdelningen, mars 2014.

Uusimaa-ohjelma, visio ja strategia 2040, Strategiset valinnat 2014–2017, Nylands förbunds publikationer A27 -2013.

Kaupan palveluverkkoselvitys, Sibbo kommun (2016).

Kaupan palveluverkkoselvitys 2035, Sibbo kommun, FCG Fin-nish Consulting Group, 2010.

Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa, Nylands förbunds publikationer E 111 – 2010.

Direktiivin 96/82/EY mukaiset laitokset Suomessa. TUKES, 30.8.2010.

Kaupan palveluverkkoselvitys 2025, Sibbo kommun. FCG Finnish Consulting Group, 28.10.2010.

Sipoon kunnan sivistysosaston palveluverkkosuunnitelma. Audiator-yhtiöt, 2010.

Kaupan kaavoitus Helsingissä - osa II - Erikoiskauppa, Helsingfors stadsplaneringskontors publikationer 2009:9.

Maaperän haitta-aineiden taustapitoisuudet sekä pitoisuudet puistoissa ja kerrostalojen pihoilla Helsingissä. Antti Salla, 2009. Helsingfors stad, miljöcentralen, publikationer 3/2009.

Jätevoimalan ympäristölupahakemus, tekninen kuvaus ja ympäristövaikutusselvitys. Pöyry, 15.5.2009. Vanda Energi Ab, 2009.

Jätevoimalahanke, Vantaan Långmossebergenin pohjavesiselvitykset. Pöyry, 12.5.2009. Vanda Energi Ab, 2009.

Vantaan energian Långmossebergenin jätevoimalan päästöjen leviämisselvitys. Birgitta Alaviippola & Sari Lappi, 11.5.2009. Meteorologiska institutet, 2009.

Keskittävän aurinkolämmityksen mahdollisuudet kaukolämmön tuotannossa. Tutkimusraportti. Timo Kalema & Jari Rintamäki. TTY, Konstruktiotekniikan laitos, 2009.

Jätevoimalan ympäristövaikutusten arviointiselostus. Pöyry, oktober 2007. YTV, 2007.

Energian varastoinnin nykytila. VTT, Raili Alanen, Tiina Koljonen, Sirpa Hukari, Pekka Saari. VTT tiedotteita 2199, 2003.

Landskap och natur

Helsingin Östersundomin pienvesien kartoitus. Anna-Maria Kujala. Helsingfors universitet, 2011.

Länsisalmen Länsimetsän luontoselvitys.

Jarmo Honkanen. Vanda stad, miljöcentralen, 2011.
Vuosaaren satamahankkeen kasvillisuudenseuranta 2010, Helsingin satama. Lauri Erävuori & Kukka Pohjanmies, 2011.
Metsähallituksen selvitys Sipoonkorven kansallispuiston perus-tamisedellytyksistä, asianro 381/625/2010, Forststyrelsen, 2010.
Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt. Jere Salminen, Östra Nylands förbund, 2010.
Vuosaaren satamahankkeen linnustonseuranta 2009. Rauno Yrjölä. Helsingfors stad, miljöcentralen, publikationer 7/2010.
MALU / Maakunnallisesti arvokkaat luontotyypit. Jyri Mikkola. Östra Nylands förbund, 28.1.2010.
Vuosaaren satamahankkeen kasvillisuudenseuranta 2009, Helsingin satama. Lauri Erävuori, Kukka Pohjanmies, 2010.
Vuosaaren satama, Ympäristömelun torjuntaselvitys. Tapio Lahti, Insinööritoimisto Akukon Oy. Helsingfors 2/2010.
Vuosaaren alueen yhteistarkkailu, vuosiraportti 2009, Helsingin satama. Emilia Pöyry & Tero Taipale, Ramboll Ab, 2010.
Ekologiset käytävät Helsingin liitosalueella. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2009. Helsingfors stad, miljöcentralen, 2009.
Sipoonkorven kävijätutkimus 2009, Forststyrelsens naturskyddspublikationer, serie B 126.
Sipoonjoen valuma-alueen kosteikkojen ja luonnon monimuotoisuuden yleissuunnitelma. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy. Nylands miljöcentral, 11.6.2009.
Vuosaaren satamahankkeen linnustonseuranta 2008. Rauno Yrjölä. Helsingfors stad, miljöcentralen, publikationer 6/2009.
Vuosaaren satama, Ympäristömeluselvitys 2008. Insinööritoi-misto Akukon Oy. Helsingfors 3/2008.
Vuosaaren satamahankkeen kasvillisuudenseuranta 2008, Hel-singin satama. Lauri Erävuori & Kukka Pohjanmies, 2008.
Lounais-Sipoon luontoselvitykset kesällä 2008: Päiväperhoset, sudenkorennot ja saukko. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, Helsingin kaupungin ympäristökeskus, 2008.
Vantaa, Länsisalmi, Gubbacka 2008. Levintäkartat. Tuuli Heinonen, 2008.
Kallioperän ja maaperän arvokkaat luontokohteet alueella, joka liitetään Helsinkiin 2009 Sipoosta ja Vantaalta. Antti Salla, 2008.
Vuosaaren satamahankkeen linnustonseuranta 2007. Rauno Yrjölä. Helsingfors stad, miljöcentralen, publikationer 9/2008.
Vuosaaren satamahankkeen kasvillisuudenseuranta 2007, Helsingin satama. Lauri Erävuori & Kukka Pohjanmies, 2008.
Östersundomin ruovikkoalueen yleissuunnitelma. Eeva Suikka-ri. Nylands miljöcentrals rapporter 4/2007.
Sipoonkorpi – luontoselvitys ja nykyinen virkistyskäyttö. Jarmo Honkanen, 2006.
Kirjokertun, pikkulepinkäisen, ruisrääkän ja luhtahuitin habitaattikartoitus Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuve-sien alueella. Vuosaaren satamahanke. Lasse J. Laine & Yrjölä Rauno. Helsingfors stad, miljöcentralen, 2005.
Vuosaaren satamahankkeen pohja- ja pintavesien seuranta 2004, Helsingin satama. Juha Salmelainen, 2005.
Sipoonkorpityöryhmä II. Slutrapport. Östra Nylands förbund. Publikation 82. Sipoonkorpityöryhmä, 2004.
Vuosaaren sataman linnustonseuranta 2002, 2003, 2004, 2005, 2006. Rauno Yrjölä & Koivula Matti. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy ja Helsingin kaupungin ympäristökeskus, 2003.
Ekologiset verkostot Itä-Uudenmaan alueella. Seija Väre. YS-konsultit, Östra Nylands förbund, 2002.
Östersundomin lintuvesien linnusto ja suojelu. Pertti Koskimies. Helsingfors stad, miljöcentralen, publikationer 16/1998.
Östersundomin lintuvesien käyttö- ja hoitosuunnitelma. Pertti Koskimies. Helsingfors stad, miljöcentralen, publikationer 17/1998.
Vuosaaren kartta-alueen maaperä. Maaperäkartan selitykset. Karttalehti 2034 09. Geologiska forskningscentralen. Maija Haavisto-Hyvärinen, Esbo 1998.
Vantaan maisemarakenne ja maankäyttö, generalplaneringsavd. C16:93, Vanda stad, 1993.
Luonnonsuojelu ja luonnon virkistyskäyttö Sipoonkorven alueelle. Sipoonkorpi-työryhmän mietintö. Länsstyrelsen i Nylands publikationsserie 1993:7.
Helsingin kaupungin Sipoossa omistamien saarten yleissuunnitelma. Helsingfors stad, Byggnadskontoret, Idrottsverket. Maisemasuunnittelu Fairhurst, 1990.
Talosaaren ulkoilu- ja virkistysalueen suunnitelma, Urheilu- ja ulkoiluvirasto, Suunnittelukeskus Oy, Helsingfors stad, 1988.

Utredningar i anslutning till Vanda generalplan 2007:

Joukkoliikennemuotojen vertailu Vantaan poikittaisessa runkoliikenteessä, diplomityö, Tiina Sirniö, 2011.
Kulttuurimaisemaselvitys – Teollinen rakennusperintö. Anne Mäkynen, 4.10.2006. Vanda stad, stadsplanering, YK0004, C31:2006.
Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930-1979, Inventointiraportti. Amanda Eskola, 2006. Vanda stad, stadsplanering, C28:2006, Kaupsu 17/2006.
Vantaan keskiaikaisten kylätonttien inventointi vuonna 2005. V.-P. Suhonen. Museiverket/RHO, 2005.
Kulttuurimaisemaselvitys. Laura Muukka & Anne Mäkynen, 22.3.2005. Stadsplanering C7:2005; Kaupsu 4/2005.
Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet, Vanda stad, stadsplanering. Anna Ojala, 2005. Vanda stad, stadsplanering, YK0023. C20:2005; Kaupsu 11/2005.
Teknisen huollon aluevaraukset. Vand stad, stadsplanering, YK0007 / 10.5.2004.

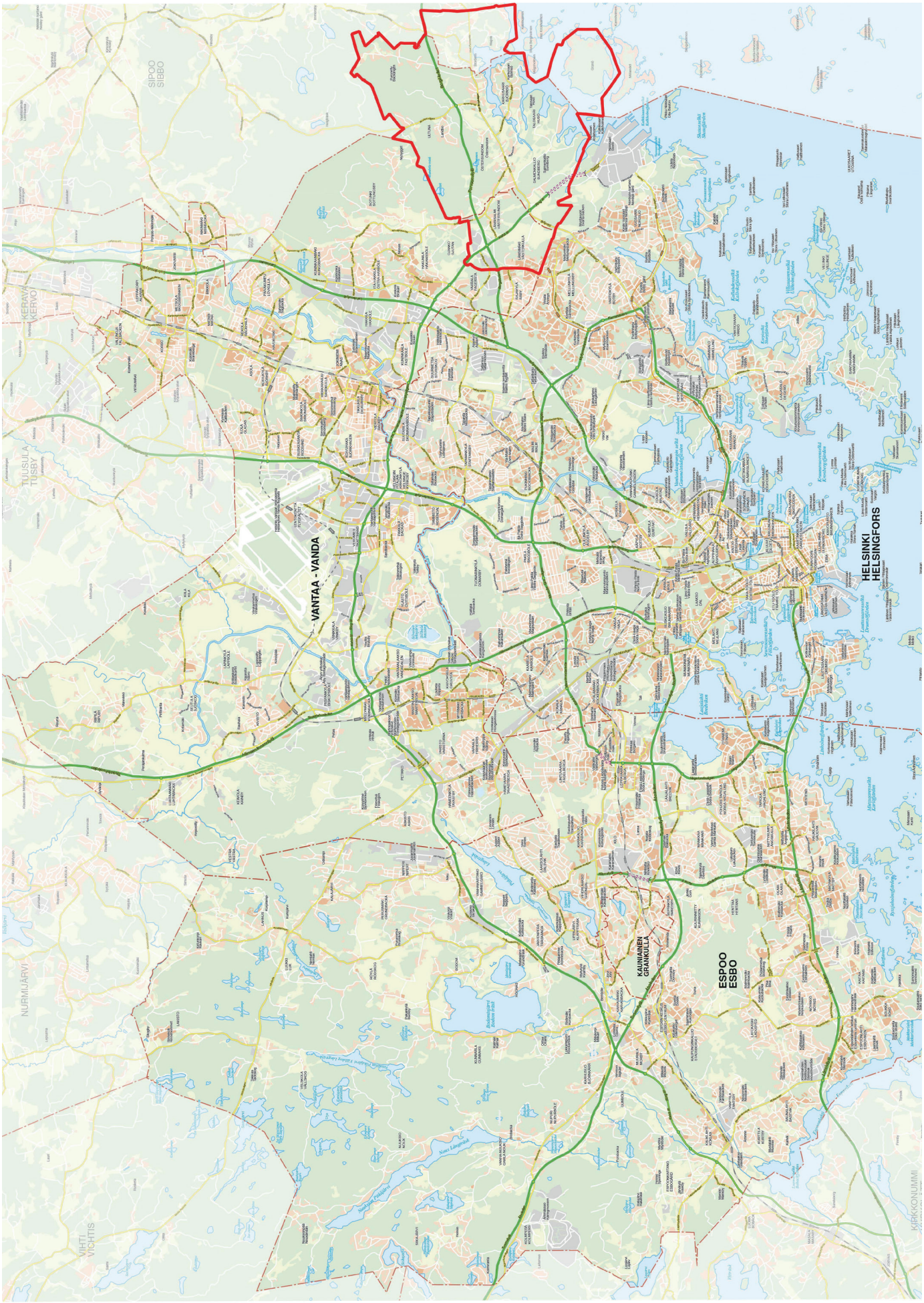
Vantaan ratsastusreittien ja -keskusten tarveselvitys. Laura Muukka, 22.1.2004.
Koirien koulutusalueet. Vanda stad, Stadsplanering, YK0013/ 7.1.2004.
Luonnonsuojeluselvitys YK0019. Sinikka Rantalainen, 2004. Vand stad, stadsplanering, C15:2004 KSY 11/2004.
Viheralueselvitys. Vand stad, stadsplanering. Anne Mäkynen, 2002. Vanda stad, stadsplanering, C27:2002, KSY19/2002.
Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930-79, Inventointiraportti. Amanda Eskola, 2002. Vanda stad C15:2002, Vanda stads-museums publikationer nr 12, KSY 9/2002.

Utredningar i anslutning till Generalplan för Sibbo 2025 och Delgeneralplane för skärgården och kusten:

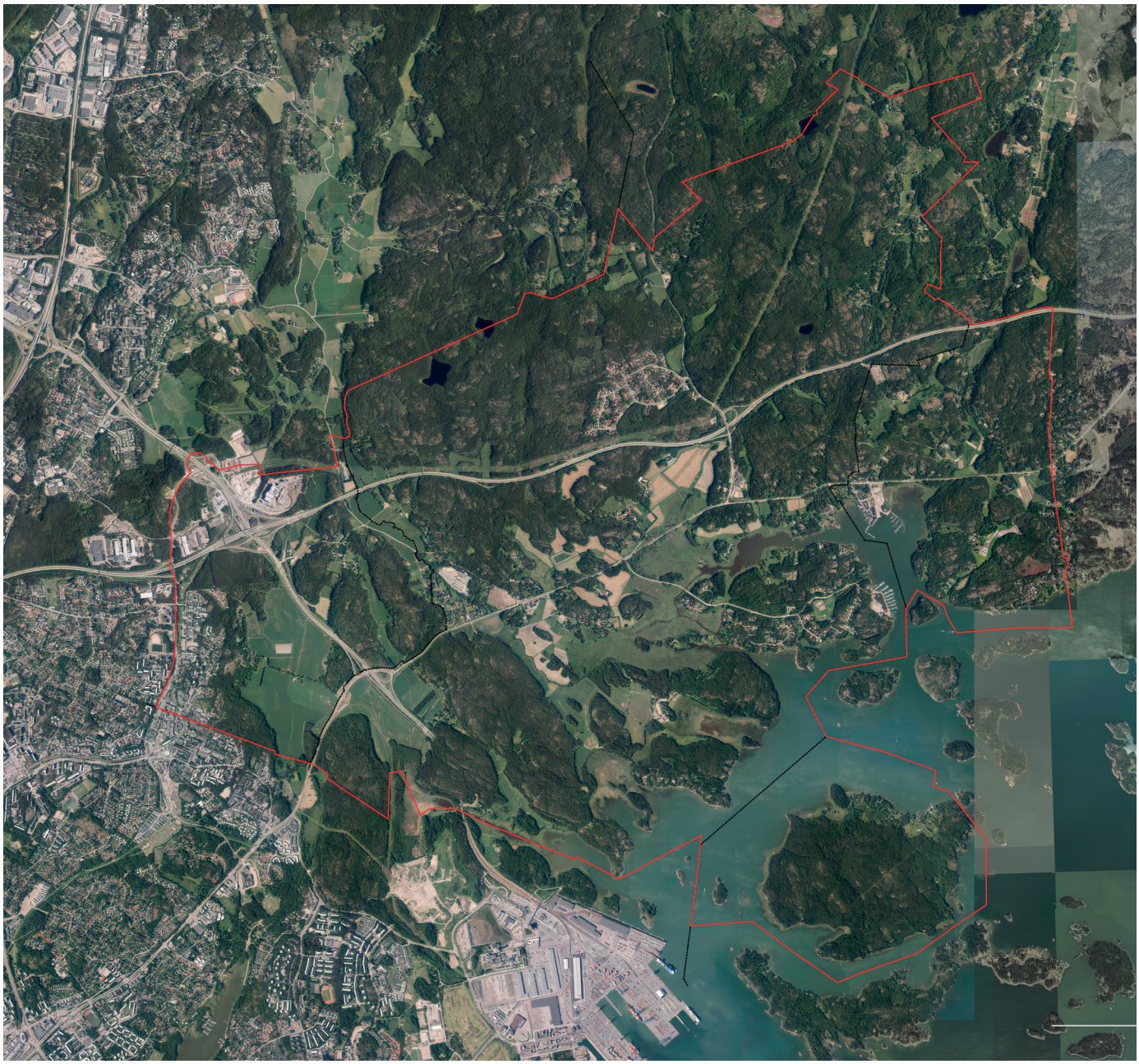
Majvikin ja Granön luontovaikutusten arviointi, Enviro Oy, 2012.
Sibbo. Granö. Östersundomin yleiskaava-alueen arkeologinen osainventointi 25.-26.10.2011, Museiverket.
Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava, Luontoarvot, Yhteenveto. FCG Planeko Ab. Sibbo kommun, 2008.
Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava, Yhteenveto maisemallisista arvoista yleiskaavoitusta varten. FCG Finnish Consulting Group Ab. Sibbo kommun, 2008.
Yhteenveto Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava-alueen kulttuurihistoriallisista arvoista. FCG Finnish Consulting Group Ab & Putkonen, L. Sibbo kommun, 2008.
Ulkoilureittisuunnitelma ja luontoselvitys. Honkanen J., Sipoo, 2007.
Sipoon historiallisen ajan muinaisjäännösten inventointi. 2007. Suhonen, V-P., Museiverket/RHO, 2007.
Manneralueen esihistoriallisen ajan ja saariston esihistoriallisen sekä historiallisen ajan muinaisjäännösten inventoinnit. Koivisto, S., Museiverket, 2007.
Sipoonkorpi - luontoselvitys ja nykyinen virkistyskäyttö. Honkanen, J., 2006.
Sipoon yleiskaava-alueiden luontoselvitykset. Virrankoski, S., Vaskelainen, E. Sarvanne, H. & Yrjölä, R. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2006.
Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaavan luontoselvitys. Ympäristösuunnittelu Enviro Oy. Har inte publicerats. Sibbo kommun, 2004.
Rakennus- ja kulttuurihistoriallinen inventointi. Periäinen, K., Sibbo kommun, 2004.
Eteläisen Sipoon kulttuurihistoriallisia kohteita 1998 liittyen Söderkullan osayleiskaavan kehityskuvaan. Sibbo kommun, 1999.
Rakennuskulttuuri inventointi 1982. Kulttuurihistoriatoimikunta. Eila Perkkiö, Sibbo kommun, P12:83.

15 Bilagor till generalplanebeskrivningen

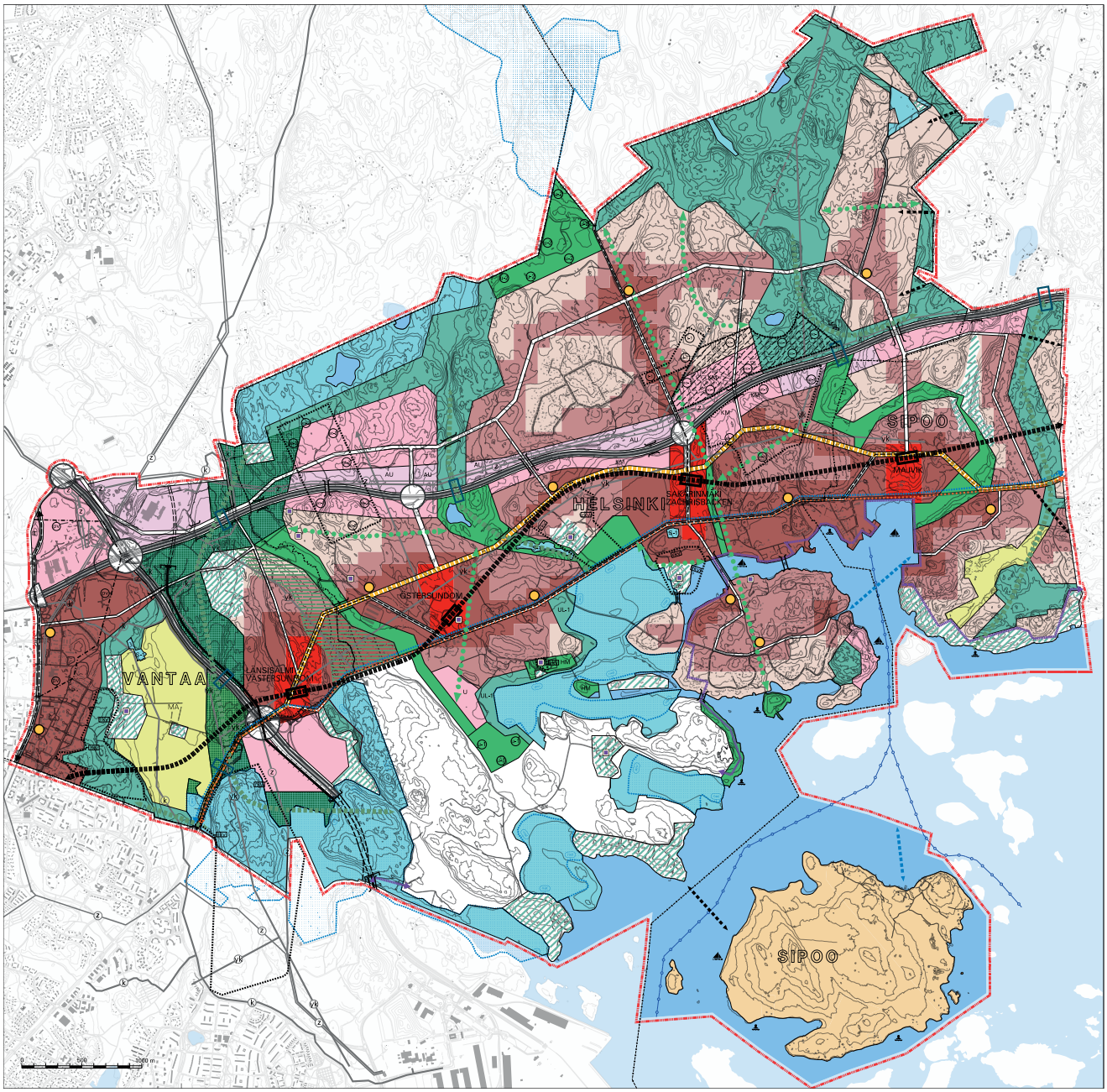
1. Lägeskarta
2. Flygfoto
3. Förslag till generalplan, planbeteckningar och -bestämmelser
4. Illustration, generalplanen infälld i en snedflygbild
5. a. Målinriktad plan för grönstrukturen
5. b. Målinriktad plan för rekreationsnätet
5. c. Målinriktad plan för grön- och rekreationsnätet (den gemensamma generalplanen för Östersundom sammanställd med Helsingfors VISTRA II-karta)
6. Målinriktad plan för servicenätet
7. Områden och objekt som är värdefulla med tanke på den biologiska mångfalden
8. Skyddsobjekt och värdefulla objekt i kulturmiljön
9. Avtal om att utarbeta en gemensam generalplan för Östersundom
10. Program för deltagande och bedömning
11. Myndigheternas samråd 13.12.2010, promemoria



Bilaga 1: Lägeskarta



Bilaga 2: Flygfoto



Bilaga 3: Generalplaneförslag, -beteckningar och -bestämmelser

YLEISKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

KESKUKSET JA ASUNTOVALTAISET ALUEET

Toiminnoiltaan monipuoliset rakentamis-alueet, joilla asuminen, palvelut, elinkeino-toiminta, lähivirkistys, yhdyskuntatekninen huolto ja liikkuminen lomittuvat.

Tavoitteena on kaupunki, jossa rakennukset reunustavat katuja, aukioita ja puistoja, jossa julkiset tilat luovat viihtyisät edellytykset kaupunkielämälle ja elinkeinotoiminnalle, jossa kulkureitit muodostavat verkkomaisen rakenteen ja jossa kävely, pyöräily ja joukkoliikenne tarjoavat kattavan liikkumisen palveluverkon.

Vähittäiskaupan yksiköt on mitoitettava siten, että paikallisen palvelutarjonnan tasapainoinen alueellinen kehitys ja saavutettavuus turvataan. Vähittäiskaupan suuryksiköt ovat sallittuja ainoastaan keskustatoimintojen alueilla.

Päivittäistavarakaupan yksiköt on mitoitettava paikallisen ja liityntäliikenteeseen perustuvan kysynnän mukaan.

Alueille on osoitettava asukasmäärään nähden riittävät kaupunginosapuistot ja muut lähivirkistysalueet. Asuntovaltaisilla alueilla lähivirkistysalueiden laajuuden tulee olla keskimäärin 20 % rakentamisalueiden pinta-alasta.

Rannat tulee suunnitella julkisiksi uusilla asuinalueilla.

Keskustatoimintojen alue.
Korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,0.

Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Sakarinmäen keskustatoimintojen alueelle saa sijoittaa merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa. Muille keskustatoimintojen alueille saa sijoittaa merkitykseltään paikallista vähittäiskauppaa.

Länsisalmen ja Sakarinmäen metroasemien ympäristöjä kehitetään seudullisesti merkittävinä liikenteen solmukohtina. Sakarinmäkeen sijoitetaan seudullisesti merkittävää liityntäpysäköintiä.

Rakennusten maantasokerrokset on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi, joka avautuu kadulle.

Pysäköinti tulee sijoittaa ensisijaisesti laitoksiin ja kadunvarsiin.

Lähipalvelujen alue.
Julkisten ja/tai kaupallisten lähipalvelujen keskittymä.

Vähittäiskaupan yksiköt on mitoitettava paikallisen kysynnän mukaan.

Rakennusten maantasokerroksiin on osoitettava liike- tai muuta toimitilaa, joka avautuu kadulle.

Kerrostalovaltainen alue.
Korttelitehokkuus on pääasiassa yli 0,8.

Keskeisten katujen varsilla rakennusten maantasokerroksiin on osoitettava liike- tai muuta toimitilaa, joka avautuu kadulle.

Kaupunkipientalovaltainen alue.
Korttelitehokkuus on pääasiassa 0,4-1,0.

Pientalovaltainen alue.
Korttelitehokkuus on pääasiassa 0,2-0,6.

GENERALPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER

CENTRA OCH BOSTADSDOMINERADE OMRÅDEN

Byggnadsområden med mångsidiga funktioner, där boende, service, näringsverksamhet, närrekreation, samhällsteknisk försörjning och rörelse varvas med varandra.

Målet är en stad, där gatorna, torgen och parkerna kantas av byggnader, där de offentliga rummen skapar trivsamma förutsättningar för stadslivet och näringsverksamheten, där gångrutterna bildar en nätverksstruktur och där gång-, cykel- och kollektivtrafiken erbjuder ett täckande servicenät.

Detaljhandelsenheter ska dimensioneras så att en jämn regional utveckling och tillgång till det lokala serviceutbudet säkras. Stora detaljhandelsenheter är endast tillåtna på områden för centrumfunktioner.

Enheterna för dagligvaruhandel ska dimensioneras enligt den lokala efterfrågan samt efterfrågan baserad på anslutningstrafiken.

Områdena ska anvisas tillräckliga stadsdelsparker och övriga områden för närrekreation i förhållande till antalet invånare. I bostadsdominerade områden ska områdena för närrekreation uppta i genomsnitt 20 % av ytan för områdena som byggs.

I nya bostadsområden ska stränderna planeras allmänna.

Område för centrumfunktioner.
Kvarterseffektiviteten är i regel över 1,0.

I området får stora detaljhandelsenheter placeras. I Zachrisbackens område för centrumfunktioner får detaljhandel med regional betydelse placeras. I de övriga områdena för centrumfunktioner får detaljhandel med lokal betydelse placeras.

Omgivningarna kring Västersundoms och Zachrisbackens metrostationer utvecklas som regionalt betydande trafikknutpunkter. I Zachrisbacken placeras anslutningsparkering med regional betydelse.

Byggnadernas våningar i markplan ska i första hand anvisas som affärslokaler eller andra lokaler som öppnar sig mot gatan.

Parkering ska i första hand placeras i anläggningar och längs med gatorna.

Område för närservice.
Koncentration med offentlig och/eller kommersiell närservice.

Detaljhandelsenheterna ska dimensioneras enligt den lokala efterfrågan.

Byggnadernas våningar i markplan ska anvisa som affärslokaler eller andra lokaler som öppnar sig mot gatan.

Område dominerat av flervåningshus.
Kvarterseffektiviteten är i regel över 0,8.

Längs med centrala gator ska byggnadernas våningar i markplan anvisas som affärslokaler eller andra lokaler som öppnar sig mot gatan.

Område dominerat av stadssmåhus.
Kvarterseffektiviteten är i regel 0,4-1,0.

Område dominerat av småhus.
Kvarterseffektiviteten är i regel 0,2-0,6.

Alue, jonka ominaispiirteet säilytetään.
Tarkemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön, maiseman ja luonnon arvot ja ekologiset yhteydet.

Olemassa olevia rakennuksia voidaan korjata, laajentaa ja korvata. Alueen ominaispiirteiden mukainen vähäinen täydennysrakentaminen sallitaan.

Område, vars särdrag beveras.
I den mera detaljerade planeringen ska kulturmiljöns, landskapets och naturens värden samt ekologiska förbindelser tas i beaktande.

Befintliga byggnader får repareras, byggas ut och ersättas. Mindre kompletteringsbyggande som stämmer överens med områdets karaktär är tillåtet.

PALJON TILAA VAATIVIEN TOIMINTOJEN RAKENTAMISALUEET

BYGGNADSOMRÅDEN FÖR VERKSAMHETER SOM KRÄVER MYCKET UTRYMME

Elinkeinotoiminnan alue.
Alueelle voidaan sijoittaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta tuotantoa, muita työpaikkatoimintoja, liikenne- ja varikkotoimintoja, varastointia sekä niihin liittyviä toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja. Myymälätilan koko saa olla enintään 2 000 k-m².

Område för näringsverksamhet.
I området får produktion som inte stör miljön, övriga arbetsplatsfunktioner, trafik- och depåfunktioner, lagring samt därtill kopplade kontors-, service- och affärslokaler placeras. Affärslokalens storlek får vara högst 2 000 m² vy.

KM

Elinkeinotoiminnan / kaupan alue.
Alueelle voidaan sijoittaa ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta tuotantoa, muita työpaikkatoimintoja, liikenne- ja varikkotoimintoja, varastointia sekä niihin liittyviä toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja.

Alueelle voidaan lisäksi sijoittaa sellaisia merkityksellään seudullisia paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan suuryksiköitä, jotka palvelujen saavutettavuus ja kaupan laatu huomioon ottaen voidaan perustellusta syystä sijoittaa myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.

Kaikkien KM-alueiden yhteenlaskettu vähittäiskaupan kerrosala saa olla enintään 100 000 k-m² ja yhteenlaskettu päivittäistavarakaupan yksiköiden kerrosala enintään 2000 k-m².

Område för näringsverksamhet / handel.
I området får produktion som inte stör miljön, övriga arbetsplatsfunktioner, trafik- och depåfunktioner, lagring samt därtill kopplade kontors-, service- och affärslokaler placeras.

I området får man dessutom placera sådana regionalt betydande stora affärsenheter för utrymmeskrävande specialprodukter, vilka med tanke på tillgången till service och affärens typ också på motiverade grunder kan placeras utanför centrumområdena.

Alla KM-områdenas sammanräknade våningsyta för detaljhandel får vara högst 100 000 m² vy och den sammanräknade våningsytan för dagligvaruhandels enheter högst 2000 m² vy.

T

Elinkeinotoiminnan alue / teollisuusalue.
Alueelle voidaan sijoittaa ympäristöhäiriöitä aiheuttavaa tuotantoa, muita työpaikkatoimintoja sekä yhdyskuntateknisen huollon tiloja, laitoksia, laitteita ja alueita kuten voimaloita, vedenottamoita ja vedenpuhdistamoita sekä lumen vastaanottoa. Lisäksi alueelle voidaan sijoittaa liikenne- ja varikkotoimintoja sekä varastointia.

Område för näringsverksamhet / industriområde.
I området får produktion som stör miljön, övriga arbetsplatsfunktioner samt byggnader, anläggningar, utrustning och områden för den samhällstekniska försörjningen såsom kraftverk, vattentäkter och avloppsreningsverk samt snöupplag placeras. I området får man dessutom placera trafik- och depåfunktioner samt lagring.

U

Urheilu- ja virkistyspalvelujen keskus.
Alueelle voidaan sijoittaa urheilua, liikuntaa ja virkistystä palvelevia rakennuksia ja rakenteita.

Centrum för idrotts- och rekreationsanläggningar.
I området får byggnader och strukturer som betjänar idrott, motion och rekreation placeras.

LV

Venesatama-alue.

Område for småbåtshamn.

Yhdyskuntateknisen huollon alue.
Alueelle voidaan sijoittaa yhdyskuntateknisen huollon tiloja, laitoksia, laitteita ja alueita kuten voimaloita, vedenottamoita, vedenpuhdistamoita, jätteenkäsittelylaitoksia ja lumen vastaanottopaikkoja sekä liikenne- ja varikkotoimintoja.

Område för samhällsteknisk försörjning.
I området får byggnader, anläggningar, utrustning och områden för den samhällstekniska försörjningen såsom kraftverk, vattentäkter, avloppsreningsverk och snöupplag samt trafik- och depåfunktioner placeras.

AU

Yhdyskuntateknisen huollon alue.
Alue on varattu ensisijaisesti aurinkoenergian tuotantoon.

Område för samhällsteknisk försörjning.
Området reserveras främst för produktion av solenergi.

VIHER- JA VIRKISTYSALUEET, -YHTEYDET JA -KOHTEET

Tarkemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön, maiseman ja luonnon arvot ja ekologiset yhteydet.

Maisemaa muuttava toimenpide edellyttää maisematyölupaa.

GRÖN- OCH REKREATIONSOMRÅDEN, -FÖRBINDELSER OCH -OBJEKT

I den mera detaljerade planeringen ska kulturmiljöns, landskapets och naturens värden samt ekologiska förbindelser beaktas.

Åtgärder som förändrar landskapet förutsätter tillstånd för miljöåtgärder.

Virkistysalue.
Alueelle voidaan sijoittaa puistoja, ulkoilu-, liikunta- ja uimaranta-alueita sekä viljelypalstoja. Alueelle voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoitusta palvelevia vähäisiä rakennuksia ja rakenteita.

Rekreationsområde.
I området får parker, frilufts-, motions- och badstrandsområden samt odlingslotter placeras. I området får mindre byggnader och strukturer som betjänar det huvudsakliga användningsändamålet placeras.

u-1

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.
Alueelle voidaan sijoittaa pääosin ulkona tapahtuvia liikuntatoimintoja ja niitä palvelevia rakennuksia ja rakenteita.

Område för idrotts- och rekreationsanläggningar.
I området får funktioner för utomhusmotion samt byggnader och strukturer som betjänar dessa placeras.

u-2

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.
Alueelle voidaan sijoittaa leirintäalue, ratsastus- ja kotieläintoimintaa sekä Sipoonkorven kansallispuistoon liittyviä toimintoja, palveluita, rakennuksia ja rakenteita.

Område för idrotss- och rekreationsanläggningar.
I området får ett campingområde, ridnings- och husdjursverksamhet samt funktioner, tjänster, byggnader och strukturer som hänför sig till Sibbo storskogs nationalpark placeras.

HM

Hautausmaa.

Begravningsplats.

Ulkoilualue.
Alue varataan luonnon ja kulttuurimaiseman kokemiseen ja ulkoiluun.

Friluftsområde.
Området reserveras för upplevande av naturen och kulturlandskapet samt för friluftsliv.

Alueen luonne on pääosin säilytettävä. Aluetta on hoidettava luonto- ja kulttuuriarvoja tukevalla tavalla.

Områdets karaktär ska i huvudsak bevaras. Området ska skötas på ett sätt som stöder natur- och kulturvärdena.

Alueelle voidaan sijoittaa vähäisiä ulkoilua palvelevia rakennuksia ja rakenteita.

I området får mindre byggnader och strukturer som tjänar friluftslivet placeras.

UL-1

Ulkoilualue.
Alue varataan luonnon ja kulttuurimaiseman kokemiseen ja ulkoiluun.

Friluftsområde.
Området reserveras för att uppleva naturen och kulturlandskapet samt för friluftsliv.

Alueen luonne on pääosin säilytettävä. Aluetta on hoidettava luonto- ja kulttuuriarvoja tukevalla tavalla.

Områdets karaktär ska i huvudsak bevaras. Området ska skötas på ett sätt som stöder natur- och kulturvärdena.

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava, ettei merkittävästi heikennetä Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen Mustavuorenlehto ja Östersundomin lintuvedet FI0100065 suojelun perusteena olevia luonnonarvoja, erityisesti ottaen huomioon lintudirektiivin liitteen I laji ruisrääkkä.

I den mera detaljerade planeringen av området ska man se till att man inte på ett märkbart sätt försvagar de naturvärden som ligger till grund för skyddet av området Svarta backens lund och Östersundoms fågelvatten som hör till nätverket Natura 2000, särskilt med beaktande av arten kornknarr som är intagen i fågeldirektivets bilaga I.

Ulkoilureittejä ei tule sijoittaa alueen rannan puoleiselle osalle.

Friluftsleder ska inte placeras i den del av området som ligger på strandsidan.

Virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan alue.
Alueelle voidaan sijoittaa loma-asutusta, majoituspalveluja, leirintäalueita, ryhmäpuutarhoja sekä muita virkistystä, matkailua ja lomailua palvelevia toimintoja. Alueelle voidaan sijoittaa venesatamia, veneiden talvisäilytystä ja muita veneilyä palvelevia toimintoja. Alueelle voidaan sijoittaa hautausmaita. Alueelle saa sijoittaa pääkäyttötarkoitusta palvelevia rakennuksia ja rakenteita.

Område for rekreation, turism och fritid.
I området får semesterbebyggelse, inkvarteringstjänster, campingområden, gruppträdgårdar samt övriga funktioner som betjänar rekreation, turism och semesterfirande placeras. I området får båthamnar, vinterförvaring av båtar och övriga funktioner som betjänar båtlivet placeras. I området får begravningsplatser placeras. I området får byggnader och strukturer som betjänar det huvudsakliga användningsändamålet placeras.

Alueelle ei saa sijoittaa uusia omarantaisia rakennuspaikkoja.

I området får inga nya byggnadsplatser med egen strand placeras.

Maatalousalue.
Alueelle voidaan sijoittaa maatalouteen liittyvää asumista, elinkeino- ja harrastustoimintaa sekä edellä mainittuja toimintoja palvelevia rakennuksia ja rakenteita.

Jordbruksområde.
I området får boende som hänför sig till lantbruk, närings- och hobbyverksamhet samt byggnader och strukturer som betjänar ovan nämnda funktioner placeras.

MA

Maisemallisesti arvokas peltoalue.
Alueen säilyminen avoimena ja viljelykäytössä on maisemakuvan kannalta tärkeää. Alueelle saa rakentaa maanpäällisen tai maanalaisen metroradan.

Landskapsmässigt värdefullt åkerområde.
Med tanke på landskapsbilden är det viktigt att området bevaras öppet och i odlingsbruk. I området får byggas en metrobana ovan eller under jord.

Viheralue.
Viheralue, joka turvaa maisemallisesti arvokkaan peltoalueen. Alueelle saa rakentaa maanpäällisen tai maanalaisen metroradan. Aluetta ei ole tarkoitettu yleiseen virkistyskäyttöön

Grönområde.
Grönområde som säkrar det landskapsmässigt värdefulla åkerområdet. I området får byggas en metrobana ovan eller under jord. Området är inte avsett för allmän rekreation.

Vihersilta tai -alikulku.
Ekologisen yhteyden osana toimiva silta tai alikulku

Grönbro eller gröntunnel.
En bro eller tunnel som utgör en del av en ekologisk förbindelse

Virkistysyhteystarve.
Kaupunkirakenteeseen sijoittuva kulkuyhteys, joka liittää laajempia viher- tai virkistysalueita toisiinsa. Virkistysyhteyksien luonne määritellään tarkemmassa suunnittelussa.

Behov av rekreationsförbindelse.
En gångförbindelse i stadsstrukturen som sammanlänkar större grön- eller rekreationsområden. Rekreationsförbindelsernas karaktär definieras i den mera detaljerade planeringen.

Ekologinen yhteys.
Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä ekologinen yhteys. Alueen hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon metsälajiston liikkumisen kannalta tärkeiden yhteyksien säilyminen.

Ekologisk förbindelse.
En ekologisk förbindelse som är viktig med tanke på naturens mångfald. I vård, bruk och den mera detaljerade planeringen av området ska man ta i beaktande bevarandet av de för skogsarternas rörelse viktiga förbindelserna.

Ekologisen yhteyden kehitettävä osa.
Alueelle on laadittava luonnonhoidon ja virkistyskäytön ohjaussuunnitelma, jossa määritellään tarkemmin ne alueet ja toimenpiteet, jotka ovat tarpeen ekologisen yhteyden kehittämiseksi ja turvaamiseksi. Ulkoilureitit tulee sijoittaa siten, että ne eivät heikennä alueen toimivuutta ekologisena yhteytenä.

Del av en ekologisk förbindelse som ska utvecklas.
Det ska utarbetas en plan som styr naturvård och rekreation i området, i vilken närmare definieras de områden och åtgärder, som är nödvändiga för utveckling och säkring av ekologiska förbindelsen. Friluftslederna ska placeras så att de inte försämrar områdets funktion som en ekologisk förbindelse.

Alueen hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon metsälajiston liikkumisen kannalta tärkeiden yhteyksien säilyttäminen ja/tai kehittäminen riittävän puustoisina ja leveinä, erityisesti huomioiden Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen Mustavuorenlehto ja Östersundomin lintuvedet FI0100065 suojelun perusteena olevan lintudirektiivin liitteen I laji pyy.

I vård, bruk och den mera detaljerade planeringen av området ska man ta i beaktande att de för skogsarternas rörelse viktiga förbindelserna bevaras och/eller utvecklas så att de är tillräckligt trädrika och breda, särskilt med tanke på arten järpe, som är intagen i fågeldirektivens bilaga I, vilket ligger som grund för skyddet av de till Natura-2000-nätverket hörande fågelvattenområdena FI0100065 i Svarta backens lund och Östersundom.

Alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon kulttuurimaiseman arvot.

I planeringen av området ska kulturlandskapets värden beaktas.

Uimaranta.

Badstrand.

SUOJELUALUEET JA -KOHTEET
Maisemaa muuttava toimenpide edellyttää maisematyölupaa.

SKYDDSOMRÅDEN OCH -OBJEKT
Åtgärder som förändrar landskapet förutsätter tillstånd för miljöåtgärder.

Luonnonsuojelualue.
Luonnonsuojelulain nojalla perustettu tai perustettavaksi tarkoitettu luonnonsuojelualue.

Naturskyddsområde.
Naturskyddsområde som inrättats eller avses inrättas med stöd av naturvårdslagen.

S-1

Suojelualue (s-1).
Luonnonsuojelulain perusteella suojeltu luontotyyppi: jalopuumetsä tai -metsikkö.

Skyddsområde (s-1).
Med stöd av naturvårdslagen skyddad naturtyp: skog eller dunge av ädla lövträd.

nat

Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue.
Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065).

Alueen suojeluarvojen huomioon ottamisesta on säädetty luonnonsuojelulaissa.

Område som hör till nätverket Natura 2000.
Svarta backens lund och Östersundoms fågelvatten (FI0100065).

Om beaktandet av områdets skyddsvärden stadgas i naturvårdslagen.

pv

Tärkeä pohjavesialue.
Vedenhankinnan kannalta tärkeä (luokan I) pohjavesialue.

Alueen suunnittelussa on otettava huomioon pohjaveden laadun ja määrän turvaaminen.

Liikennealueet ja -väylät tulee suunnitella siten, että liikenteen ja tienpidon mahdolliset haitat pohjaveden laadulle vältetään.

Viktigt grundvattenområde.
Grundvattenområde som är viktigt (klass I) med tanke på vattentäkt.

I planeringen av området ska tryggandet av grundvattnets kvalitet och mängd beaktas.

Trafikområden och -leder ska planeras så att eventuella olägenheter för grundvattnets kvalitet från trafiken och väghållningen kan undvikas.

rky

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö.
Aluetta koskevissa toimenpiteissä ja alueen tarkemmassa suunnittelussa on otettava huomioon alueen kokonaisuus ja ominaispiirteet sekä kuultava museoviranomaisia.

RKY-alueiden rajaukset tarkistetaan tarkemman suunnittelun yhteydessä yhteistyössä museoviranomaisten kanssa.

Byggd kulturmiljö av riksintresse.
I den mera detaljerade planeringen av området och gällande åtgärder som berör området ska områdeshelheten och områdets särdrag beaktas och museimyndigheterna höras.

Avgränsningen av RKY-områden kontrolleras i anslutning till den mera detaljerade planeringen tillsammans med museimyndigheterna.

Merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, -maisema tai rakennussuojelukohde.
Kohteen laajuus määritellään tarkemmassa suunnittelussa. Kohdetta koskevista suunnitelmista on kuultava museoviranomaisia.

Betydande byggd kulturmiljö, -landskap eller byggnadsskyddsobjekt.
Objektets omfattning definieras i den mera detaljerade planeringen. Om planer gällande området ska museimyndigheterna höras.

LIIKENNE
Moottoriväylä.

TRAFIK
Motorled.

Pääkatu.
Seudullisen tieyhteyden osana toimiva katu.

Huvudgata.
Gata som utgör en del av en regional vägförbindelse.

Pääkatu tai muu kaupunkirakenteen kannalta tärkeä katu.

Huvudgata eller annan gata som är viktig med tanke på stadsstrukturen.

Seudullinen pyöräilyreitti.
Nuoli merkinnän päässä osoittaa yhteystarpeen.

Regional cykelbana.
Pilen i slutet av beteckningen visar förbindelsebehovet.

Seudullinen rantaraitti.
Tarkemmassa suunnittelussa on otettava huomioon maiseman ja luonnon arvot sekä suojelutarpeet. Nuoli merkinnän päässä osoittaa yhteystarpeen.

Regional strandpromenad.
I den mera detaljerade planeringen ska landskapets och naturens värden och behov av skydd tas i beaktande. Pilen i slutet av beteckningen visar förbindelsebehovet.

Eritasoliittymä.

Planskild anslutning.

Suuntaisliittymä.

Ensidig anslutning.

Ali- tai ylikulku.

Under- eller övergång.

Vesistösilta.

Bro över vattendrag.

Liikennetunneli.

Trafiktunnel.

Maanpäällinen tai maanalainen metrorata.
Nuoli merkinnän päässä osoittaa yhteystarpeen.

Ovan -eller underjordisk metrobana.
Pilen i slutet av beteckningen visar förbindelsebehovet.

Metroasema.

Metrostation.

Pikaraitiotie.
Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna. Nuoli merkinnän päässä osoittaa yhteystarpeen.

Snabbspårväg.
Snabb stamförbindelse för kollektivtrafiken som även kan genomföras med bussar. Pilen i slutet av beteckningen visar förbindelsebehovet.

Rautatie.

Järnväg.

Veneväylä.

Småbåtsled.

Ajoneuvoliikenteen yhteystarve.

Behov av fordonstrafikförbindelse.

Vesiliikenteen yhteystarve.

Behov av vattentrafikförbindelse.

Venesatama.

Småbåtshamn.

VÄLIAIKAISTOIMINNOT JA YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO
Teollisuus- ja varastoalue.
Alue on tarkoitettu väliaikaiseen pienteollisuus- ja varastotoimintaan. Toiminnan tulee olla luonteeltaan sellaista, joka voi sijoittua maa-aineksen otto- ja käsittelyalueen viereen ottaen huomioon sen aiheuttamat häiriöt.

Väliaikaisessa käytössä tulee huomioida läheiset asuinalueet sekä yleiskaavassa osoitettu alueen loppukäyttö.

TEMPORÄRA FUNKTIONER OCH SAMHÄLLSTEKNISK FÖRSÖRJNING
Industri- och lagerområde.
Området är avsett för temporär småindustri- och lagerverksamhet. Verksamheten ska vara sådan till karaktären att den kan vara belägen invid ett område för marktäkt och hantering av jordmassor med beaktande av de störningar som detta ger upphov till.

I den temporära användningen ska närliggande bostadsområden och områdets slutliga användningsändamål enligt generalplanen beaktas.

Maa-aineksen otto- ja käsittelyalue.
Alue on tarkoitettu maamassojen määräaikaiseen ottoon sekä puhtaiden maamassojen käsittelyyn, varastointiin sekä loppusijoitukseen.

Alueen kaivu tai louhinta on tehtävä niin, että ympäröivän alueen pohjaveden pinnan taso ei muutu merkittävästi, eikä pohjaveden laatu heikkene. Merkittävät ympäristöhäiriöt on estettävä teknisin ratkaisuin ja/tai osoittamalla riittävät suoja-alueet.

Määräaikaisessa käytössä on otettava huomioon yleiskaavan mukainen loppukäyttö. Loppusijoitusalueeksi tarkoitetun alueen osan maisemointi on toteutettava luonnon monimuotoisuutta edistäen.

Område för marktäkt och hantering av jordmassor.
Området är avsett för tidsbunden marktäkt samt hantering, lagring och slutdeponering av rena jordmassor.

Täkt och brytning i området ska göras så att grundvattennivån i det omgivande området inte ändras betydligt och så att grundvattenkvaliteten inte försämras. Betydande miljöolägenheter ska förhindras med tekniska lösningar och/eller genom att anvisa tillräckliga skyddsområden.

I den tidsbundna användningen ska det slutliga användningsändamålet enligt generalplanen beaktas. Landskapsgestaltningen i den del av området som är avsedd att användas för slutdeponering ska genomföras så att naturens mångfald främjas.

(et-1)

Esirakentamisalue.
Alueen maanpinnan korkeusasemaa voidaan muuttaa osana yleiskaavan mukaisen loppukäytön edellyttämää esirakentamista. Aluetta voidaan käyttää väliaikaisena aluerakentamista palvelevana tukikohta-, varastointi- tai vastaavana alueena.

Grundberedningsområde.
Markens höjdnivå i området får ändras i anslutning till den grundberedning som slutanvändningen enligt generalplanen förutsätter. Området får användas som en temporär bas, ett temporärt lagerområde eller motsvarande som betjänar byggandet av området.

(et-2)

Jätevedenpuhdistamo.
Merkinnällä on osoitettu kallioalue, jolle voidaan sijoittaa maanalainen jätevedenpuhdistamo ja toiminnan edellyttämät maanpäälliset tilat ja alueet. Puhdistamon sijainti ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa vaikutusarviointien ja teknistaloudellisten selvitysten perusteella.

Merkittävät ympäristöhäiriöt on estettävä teknisin ratkaisuin ja/tai osoittamalla riittävät suoja-alueet.

Avloppsreningsverk.
Beteckningen anvisar ett bergsområde i vilket ett underjordiskt avloppsreningsverk samt de ovanjordiska byggnaderna och områdena som verksamheten kräver får placeras. Reningsverkets läge avgörs i den mera detaljerade planeringen på basis av konsekvensbedömningar och teknisk-ekonomiska utredningar.

Betydande miljöstörningar ska förhindras med tekniska lösningar och/eller genom att anvisa tillräckliga skyddsområden.

z — **Voimajohto 400 kV.** — **Kraftledning 400 kV.**

z — **Voimajohto 110 kV.** — **Kraftledning 110 kV.**

z — **Poistuva voimajohto 400 kV.** — **Kraftledning 400 kV som ska avlägsnas.**

z — **Poistuva voimajohto 110 kV.** — **Kraftledning 110 kV som ska avlägsnas.**

k — **Maakaasun runkoputki.**
Siirtotarpeet tarkastellaan tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Stamledning för naturgas.
Behovet av att flytta ledningar granskas i anslutning till den mera detaljerade planeringen.

yk — **Yhdyskuntateknisen huollon tunneli.**
Nuoli merkinnän päässä osoittaa yhteystarpeen.

Tunnel för den samhällstekniska försörjningen.
Pilen i slutet av beteckningen visar förbindelsebehovet.

Seudullinen vesijohto.
Helsinki-Porvoo -runkovesijohto.

Regional vattenledning.
Stamvattenledningen Helsingfors-Borgå.

MUUT MERKINNÄT

Selvitysalue.
Alueen maankäyttö ratkaistaan erillisellä osayleiskaavalla. Alueelle ei saa sijoittaa uusia rakennuksia.

Alueen hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, ettei merkittävästi heikennetä Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen Mustavuorenlehto ja Östersundomin lintuvedet FI0100065 suojelun perusteena olevia luonnonarvoja. Kyseisten arvojen säilyttämiseksi alueelle on laadittava luonnonhoidon ja virkistyskäytön ohjaussuunnitelma.

Maisemaa muuttava toimenpide edellyttää maisematyölupaa.

ÖVRIGA BETECKNINGAR

Utredningsområde.
Markanvändningen i området bestäms med en separat delgeneralplan. I området får inga nya byggnader placeras.

I skötseln, användningen och den mera detaljerade planeringen av området ska man se till att man inte på ett avgörande sätt försvagar de naturvärden som ligger till grund för skyddet av Natura 2000-området Svarta backens lund och Östersundoms fågelvatten FI0100065. För att bevara ifrågavarande värden ska det utarbetas en plan som styr naturvård och rekreation i området.

Åtgärder som förändrar landskapet förutsätter tillstånd för miljöåtgärder.

Vesialue. — **Vattenområde.**

30 m kaava-alueen ulkopuolella oleva viiva. — **Linje 30 m utanför planområdet.**

Kunnan raja. — **Kommungräns.**

Alueen raja. — **Områdesgräns.**

Osa-alueen raja. — **Gräns for delområde.**

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja. — **Riktgivande gräns för område ellel delområde.**

SIP — **Kunnan nimi.** — **Kommunens namn.**

SAKAR — **Metroaseman nimi.** — **Namn på metrostation.**

AJOITUSMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

Vaiheistettu rakentamisalue.
Rakentamisalueen toteuttaminen edellyttää Mustavuoren ja Sipoonkorven välisen ekologisen yhteyden kehitettävän osan kehittämistoimenpiteiden toteuttamista, ekologisen yhteyden kehittämiseen liittyvien vihersiltojen tai alikulkujen toteuttamista sekä ekologisen yhteyden toimimista.

Ennen rakentamista alue toimii metsäisenä ekologisena yhteytenä, jolloin alueen hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon metsälajiston liikkumisen kannalta tärkeiden yhteyksien säilyttäminen riittävän puustoisina ja leveinä. Alueelle on laadittava luonnonhoidon ja virkistyskäytön ohjaussuunnitelma.

Maisemaa muuttava toimenpide edellyttää maisematyölupaa.

Keskusten, asuntovaltaisten alueiden ja vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttaminen edellyttää metroyhteyden sitovaa toteuttamispäätöstä. Määräys ei koske Kehä III:n länsipuolista aluetta.

Ennen metroyhteyden toteuttamispäätöstä voidaan olevia asuntoalueita täydentää vähäisessä määrin bussiliikenteeseen tukeutuen alueen palveluiden ylläpitämiseksi.

Asuntovaltaisten alueiden toteuttaminen edellyttää niitä ympäröivien ulkoilu- ja virkistysalueiden pääulkoilureittien toteuttamista sekä selvitysalueelle laadittavan luonnonhoidon ja virkistyskäytön ohjaussuunnitelman toteuttamista.

Lähivirkistysalueet on toteutettava samanaikaisesti alueen asuntotuotannon kanssa.

YLEISET MÄÄRÄYKSET

Yleiskaava on oikeusvaikutteinen. Se koostuu kartasta mittakaavassa 1:20 000 merkintöineen ja määräyksineen. Tämä yleiskaava korvaa samaa aluetta koskevat aikaisemmin hyväksytyt yleiskaavat.

Yleiskaava osoittaa alueiden pääasiallisen käyttötarkoituksen. Kaikille alueille saa sijoittaa sellaisia liikennettä ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia toimintoja, tiloja, verkostoja ja laitteita, joista ei aiheudu haittaa pääkäyttötarkoitukselle.

Yleiskaavan merkinnät ovat sijainniltaan ohjeellisia. Tarkemman suunnittelun yhteydessä sekä ympäristövaikutusten arvioinnin ja teknistaloudellisten selvitysten perusteella ratkaistaan mm. seuraavien sijainnit:
- uudet katuosuudet
- tieliittymät
- seudullinen rantaraitti
- metrorata asemineen
- pikaraitiotie
- uudet voimajohdot
- maakaasun runkoputket
- yhdyskuntateknisen huollon tunnelit
- seudullinen vesijohto.

Yleiskaava-alueella rakentaminen edellyttää pääsääntöisesti asemakaavaa.

Ennen asemakaavoitusta voidaan alueen käyttötarkoituksesta riippumatta sallia olemassa olevien rakennusten kunnossapito, korvaaminen uudella ja vähäinen laajentaminen siten, että asuntojen lukumäärä ei lisäänny.

BETECKNINGAR OCH BESTÄMMELSER OM TIDSPLANERINGEN

Etappvist byggnadsområde.
Genomförandet av byggområdet förutsätter att åtgärderna för utveckling av den del av den ekologiska förbindelsen mellan Svarta backen och Sibbo storskog som ska utvecklas genomförs, att grönbroarna eller tunnlarna som hör till utvecklingen av den ekologiska förbindelsen genomförs och att den ekologiska förbindelsen fungerar.

Innan byggandet fungerar området som en skogig, ekologisk förbindelse varvid man vid vård, bruk och den mera detaljerade planeringen av området ska ta i beaktande att de för skogsarternas rörelse viktiga förbindelserna bevaras så att de är tillräckligt trädrika och breda. Det ska utarbetas en plan som styr naturvård och rekreation i området.

Åtgärder som förändrar landskapet förutsätter tillstånd för miljöåtgärder.

Genomförandet av områden för centrumfunktioner, bostadsdominerade områden och stora detaljhandelsenheter förutsätter att det finns ett bindande genomförandebeslut för metroförbindelsen. Bestämmelsen gäller inte området väster om Ring III.

Innan det finns ett genomförandebeslut för metroförbindelsen kan befintliga bostadsområden i ringa mån kompletteras med stöd av busstrafiken för att upprätthålla servicen i området.

Genomförandet av bostadsdominerade områden förutsätter genomförande av huvudfriluftslederna i de omgivande frilufts- och rekreationsområdena samt genomförande av planen som styr naturvården och rekreationen på utredningsområdet.

Områdena för närrekreation ska genomföras samtidigt med bostadsproduktionen i området.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Generalplanen har rättsverkningar. Den består av en karta i skala 1:20 000 jämte beteckningar och bestämmelser. Denna generalplan ersätter tidigare godkända generalplaner för samma område.

Generalplanen anvisar det huvudsakliga användningsändamålet för områdena. I alla områden får det placeras sådana funktioner, byggnader, nät och anläggningar som betjänar den samhällstekniska försörjningen och som inte medför olägenhet för det huvudsakliga användningsändamålet.

Beteckningarna i generalplanen är riktgivande vad gäller placeringen. I anslutning till den mera detaljerade planeringen samt bedömningen av miljökonsekvenserna och de teknisk-ekonomiska utredningarna avgörs bland annat placeringen av:
- nya gatuavsnitt
- väganslutningar
- regional strandpromenad
- metrobana med stationer
- snabbspårväg
- nya kraftledningar
- stamledningar för naturgas
- tunnlar för den samhällstekniska försörjningen
- regional vattenledning.

Byggande i generalplaneområdet förutsätter i regel en detaljplan.

Före detaljplaneringen kan, oberoende av områdets användningsändamål, underhåll av befintliga byggnader, ersättande genom nybyggnad samt mindre utvidgning av dem tillåtas så att antalet bostäder inte ökar.

Ennen asemakaavoitusta voidaan sallia yleiskaavan toteuttamista palvelevat toimenpiteet edellyttäen, että niistä laaditaan suunnitelma, jonka perusteella toimenpiteen vaikutuksia voidaan arvioida riittävällä tarkkuudella. Toimenpiteitä voivat olla:

- ulkoilu/virkistysreittien ja -rakenteiden toteuttaminen
- yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevat toimenpiteet
- rakentamisen haitallisia ympäristövaikutuksia lieventävät toimenpiteet
- kaivumaiden käsittely- ja välivarastointialueiden sijoittaminen yleiskaavan rakentamisalueille esirakentamista varten
- puhtaiden kaivumaiden sijoittaminen alaville pehmeikköalueille yleiskaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaista esirakentamista varten
- toimenpiteet esirakentamisalueella (et-1)
- toimenpiteet teollisuus- ja varastoalueella (t-1) sekä
- toimenpiteet maa-aineksen otto- ja käsittelyalueella (eo-1)

Toimenpiteille on tarvittaessa haettava asianmukainen lupa.

Kiviaineshuolto ja ylijäämämaiden loppusijoitus on järjestettävä ensisijaisesti kaava-alueen sisällä.

Tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava:

- Luontodirektiivin liitteen II lajit, liitteen IV a lajien lisääntymis- ja levähdyspaikat sekä uhanalaiset luontotyypit.
- Melusta, liikenteen päästöistä sekä raideliikenteen tärinästä ja runkoäänestä johtuvat rajoitukset maankäytön sijoittumiselle sekä suojaustarpeet.
- Muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet, rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet ja alueet, sekä maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt. Kohteet on esitetty kaavakartalla ja/tai selostuksen liitekartassa.
- Muinaismuistolain suojaamia sekä rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita ja alueita koskevista suunnitelmista on kuultava museoviranomaisia.
- Mahdollisten täydentävien selvitysten tarve arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.
- Vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitystarve suunniteltaessa rakentamista vesialueelle.
- Selostuksen liitekartat "Tavoitteellinen virkistysverkkosuunnitelma" ja "Tavoitteellinen viher- ja virkistysverkosto".
- Aluekohtaisen hulevesien hallintasuunnitelman laatiminen.
- Riittävät aluevaraukset hulevesien luonnonmukaiseen käsittelyyn.
- Suojeltujen luontotyyppien säilyminen suojeltujen kosteikoiden reunoilla.

Åtgärder som betjänar genomförandet av generalplanen kan godkännas före detaljplaneringen, förutsatt att man upprättar en plan för dessa, utifrån vilken konsekvenserna från åtgärden kan bedömas med tillräcklig noggrannhet. Åtgärder kan vara:

- genomförande av friluftsleder/ rekreationsrutter och konstruktioner för friluftsliv/rekreation
- åtgärder som betjänar den samhällstekniska försörjningen
- åtgärder som lindrar de skadliga miljökonsekvenserna av byggandet
- placering av områden för hantering och mellanlagring av jordmassor på byggnadsområden enligt generalplanen i grundberedningssyfte
- placering av rena jordmassor på låglänta områden med svag undergrund i grundberedningssyfte och för det användningsändamål som anvisas i generalplanen
- åtgärder på grundberedningsområdet (et-1)
- åtgärder på industri- och lagerområdet (t-1) samt
- åtgärder på området för marktäkt och hantering av jordmassor (eo-1).

Vid behov ska ett vederbörligt tillstånd hämtas för åtgärderna.

Stenmaterialsförsörjningen och slutdeponeringen av överskottsmassor ska i första hand ordnas innanför planområdet.

I den mera detaljerade planeringen ska följande beaktas:

- Arter enligt naturdirektivets bilaga II, platser för fortplantning och vila för arter enligt bilaga IV a, samt hotade naturtyper.
- Begränsningarna för placeringen av markanvändningen samt skyddsbehov på grund av buller, trafikutsläpp samt vibrationer och stomljud från spårvägstrafiken.
- Objekt som är skyddade med stöd av fornminneslagen, byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla objekt och områden samt landskapsområden och kulturmiljöer som är betydelsefulla regionalt eller lokalt. Objekten visas på plankartan och/eller på beskrivningens kartbilaga.
- Om planer som berör objekt som är skyddade med stöd av fornminneslagen samt byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla objekt och områden ska museimyndigheterna höras.
- Behovet av eventuella kompletterande utredningar gällande det arkeologiska kulturarvet.
- Behovet av utredning av kulturarvet under vatten då man planerar byggande i vattenområdet.
- Beskrivningens kartbilagor "Målinriktad plan för rekreationsnätet" och "Målinriktad plan för grönområdes- och rekreationsnätverket".
- Utarbetande av en områdesvis plan för hantering av dagvatten.
- Tillräckliga områdesreservationer för naturlig hantering av dagvatten.
- Bevarande av skyddade naturtyper i utkanten av skyddade våtmarker.

- Purojen ja norojen uomien ja purkukohtien säilyttäminen nykyisellään tai niin, että tärkeiden luontokohteiden suojelulliset tavoitteet huomioidaan.

- Merenranta- ja muilla alavilla alueilla tulvimisvaara sekä ajantasaiset suositukset alimmista rakentamiskorkeuksista.

- Lumen varastoiminen paikallisesti.

- Energiatehokkaat ja ympäristöystävälliset järjestelmät rakentamisessa ja yhdyskuntateknisessä huollossa, uusien teknologioiden käyttöönoton edistäminen sekä edellytysten luominen niihin liittyvälle elinkeinotoiminnalle.

- Aurinkoenergian hyödyntäminen rakentamisessa ja energiahuollossa: luotava edellytykset aurinkosähkön tuottamiseen ja hyödyntämiseen keskitetysti ja hajautetusti, aurinkolämmön tuottamiseen ja hyödyntämiseen hajautetusti ja kaukolämpö- tai kaukojäähdytys-järjestelmissä sekä aurinkolämmön varastoimiseen maaperään.

- Bevarande av större och mindre bäckfåror i befintligt skick eller så att skyddsmålen för viktiga naturobjekt beaktas.

- Översvämningsrisken vid havsstranden och andra låglänta områden samt aktuella rekommendationer om lägsta byggnadsnivå.

- Lokal lagring av snö.

- Energieffektiva och miljövänliga system i byggandet och den samhällstekniska försörjningen, främjande av ibruktagandet av nya teknologier samt skapande av förutsättningar för näringsverksamhet i anslutning till dessa.

- Utnyttjande av solenergi i byggandet och energiförsörjningen: det ska skapas förutsättningar för produktion och utnyttjande av solel centraliserat och decentraliserat, för produktion och utnyttjande av solvärme decentraliserat och i system för fjärrvärme och fjärrkyla samt för lagring av solvärme i marken.

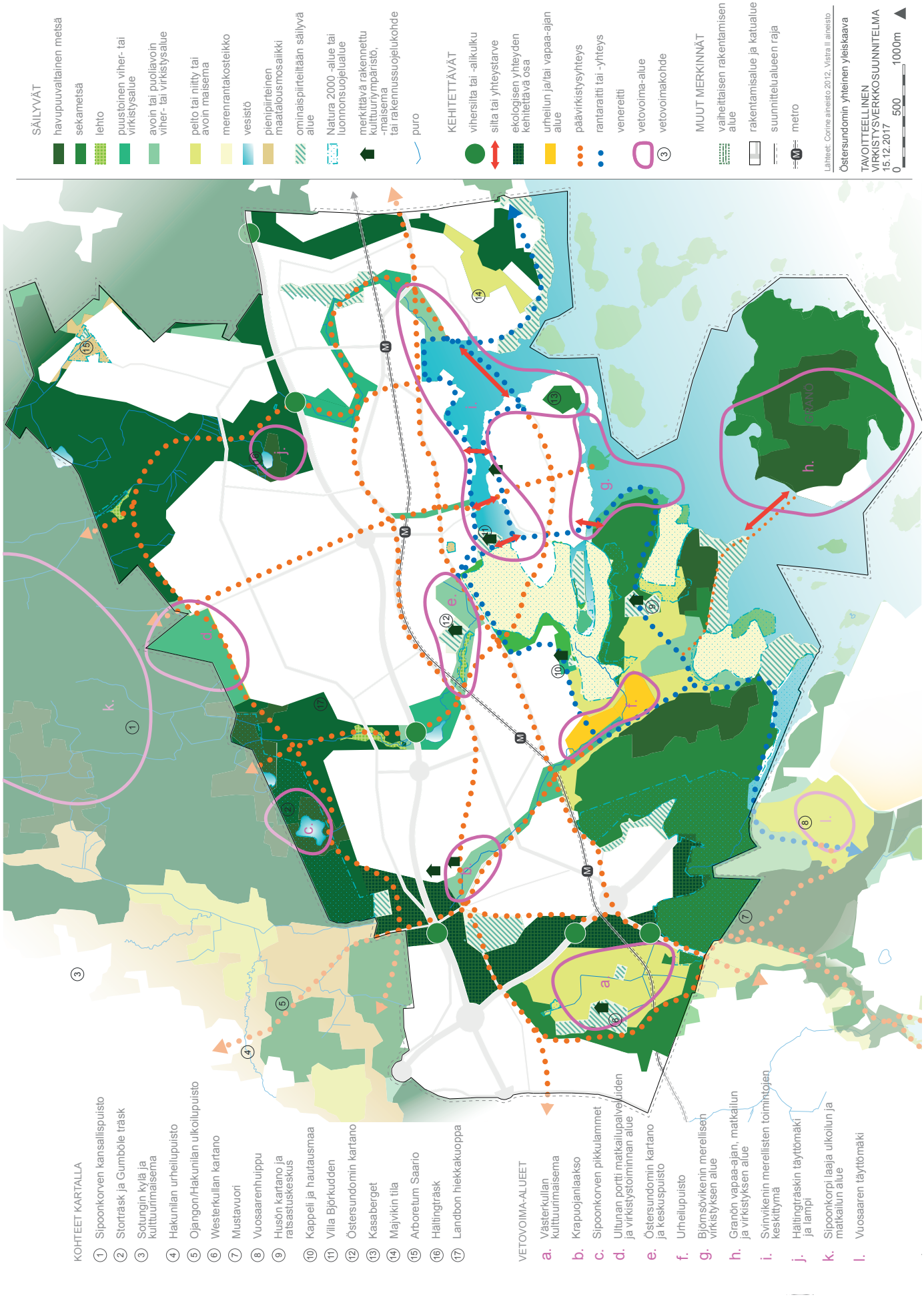
YLEISKAAVASELOSTUS

Yleiskaavaan liittyy kaavaselostus, jossa on esitetty tärkeimmät kaavan lähtökohtiin ja tavoitteisiin liittyvät tiedot, kaavaratkaisujen perustelut, suositukset sekä kuvaus yleiskaavan vaikutuksista.

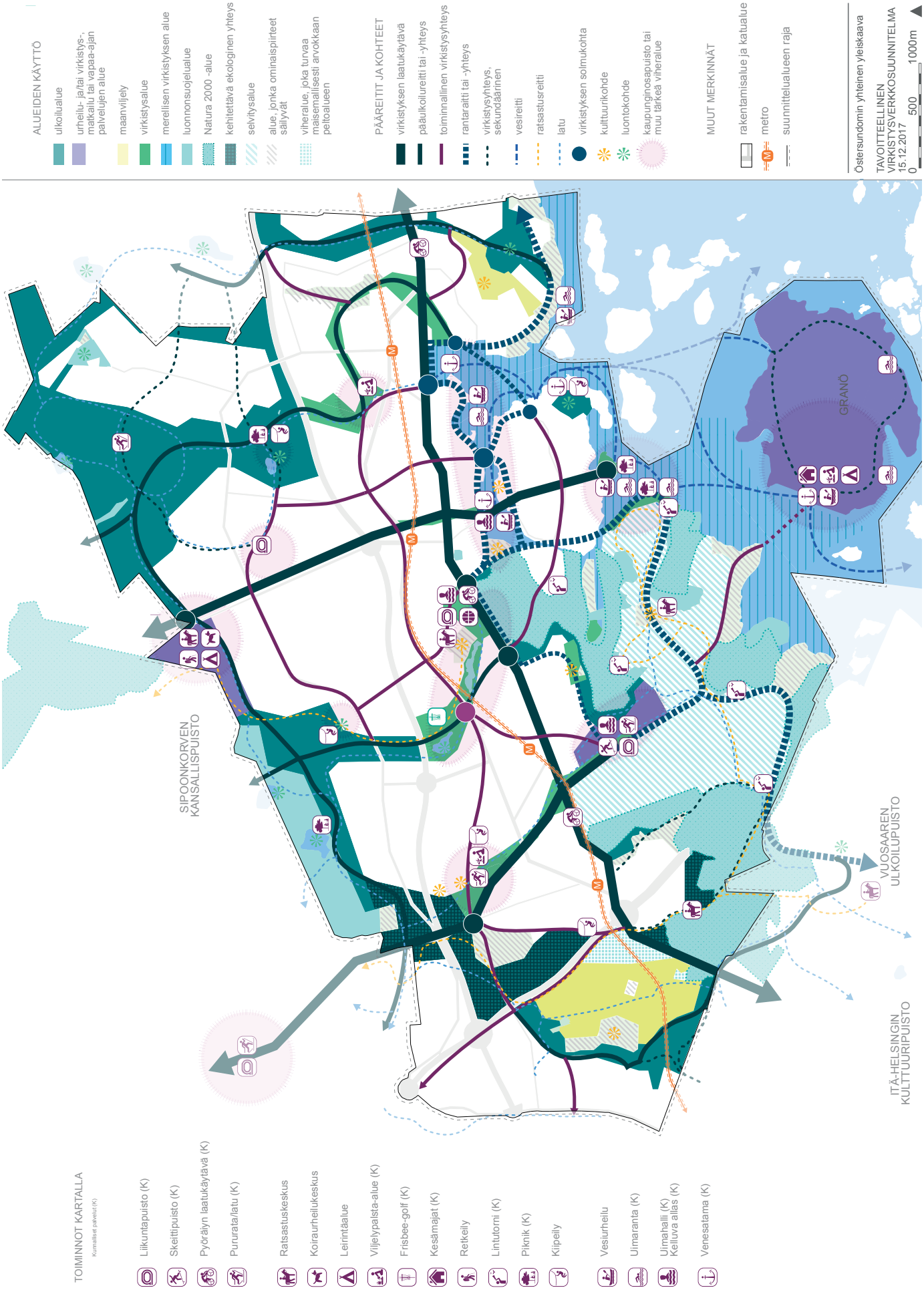
GENERALPLANEBESKRIVNING

Till generalplanen hör en planbeskrivning där man presenterar de viktigaste uppgifterna om utgångspunkterna och målsättningarna för planen, motiveringarna till planlösningarna, rekommendationerna samt en beskrivning av generalplanens konsekvenser.

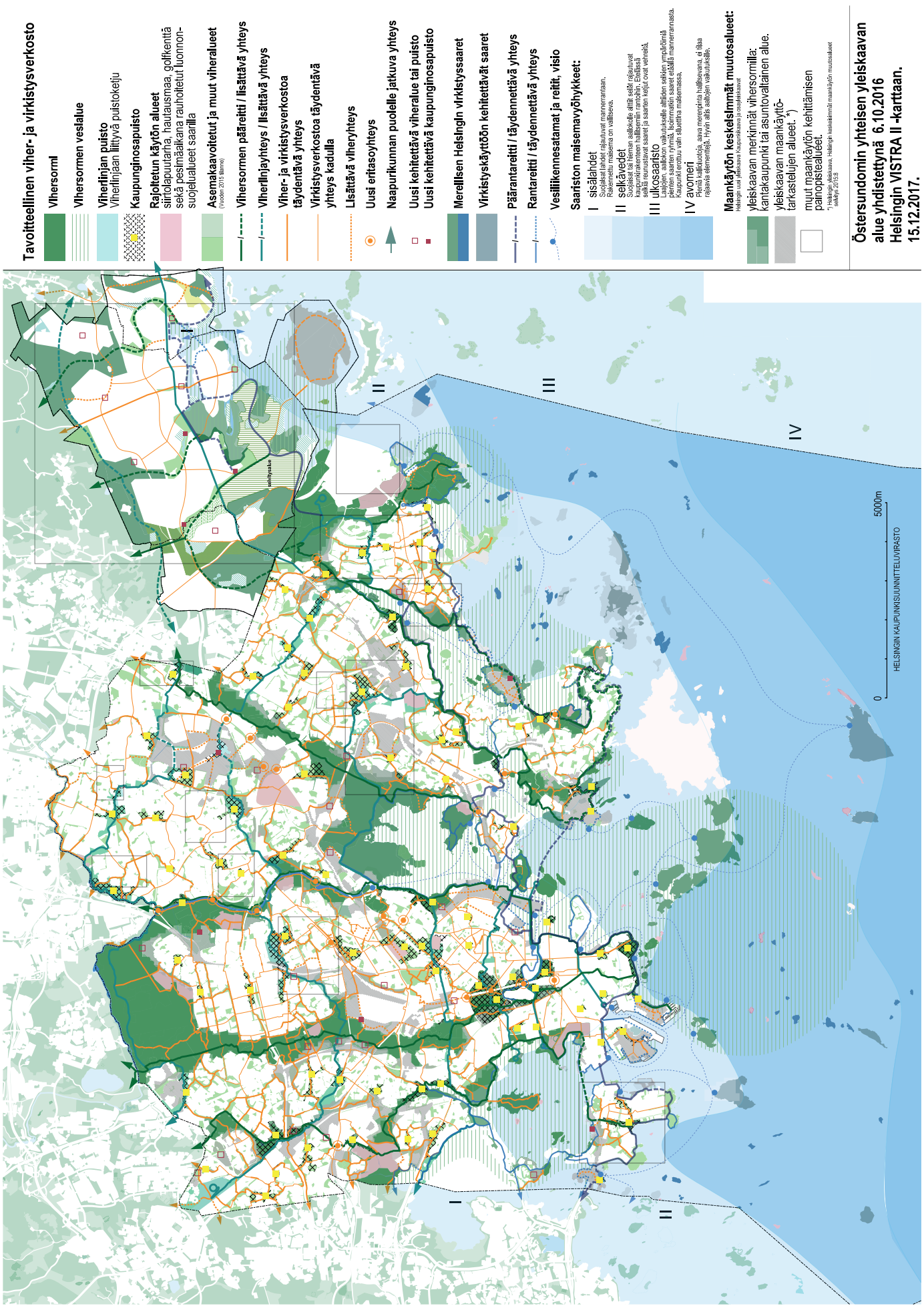
Bilaga 4: Illustration, generalplanen infälld i en snedflygbild



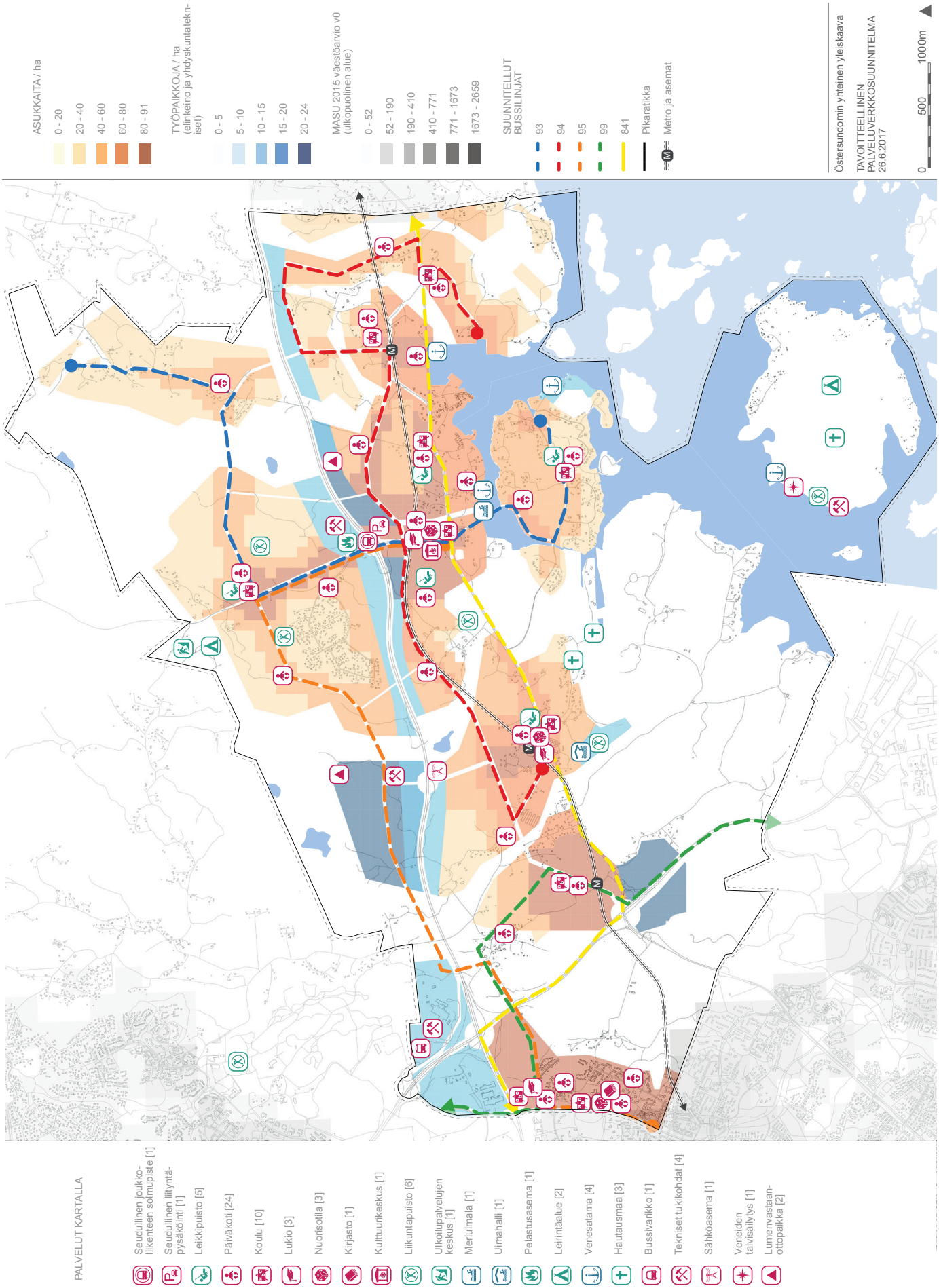
Bilaga 5 a: Målinriktad plan för grönstrukturen



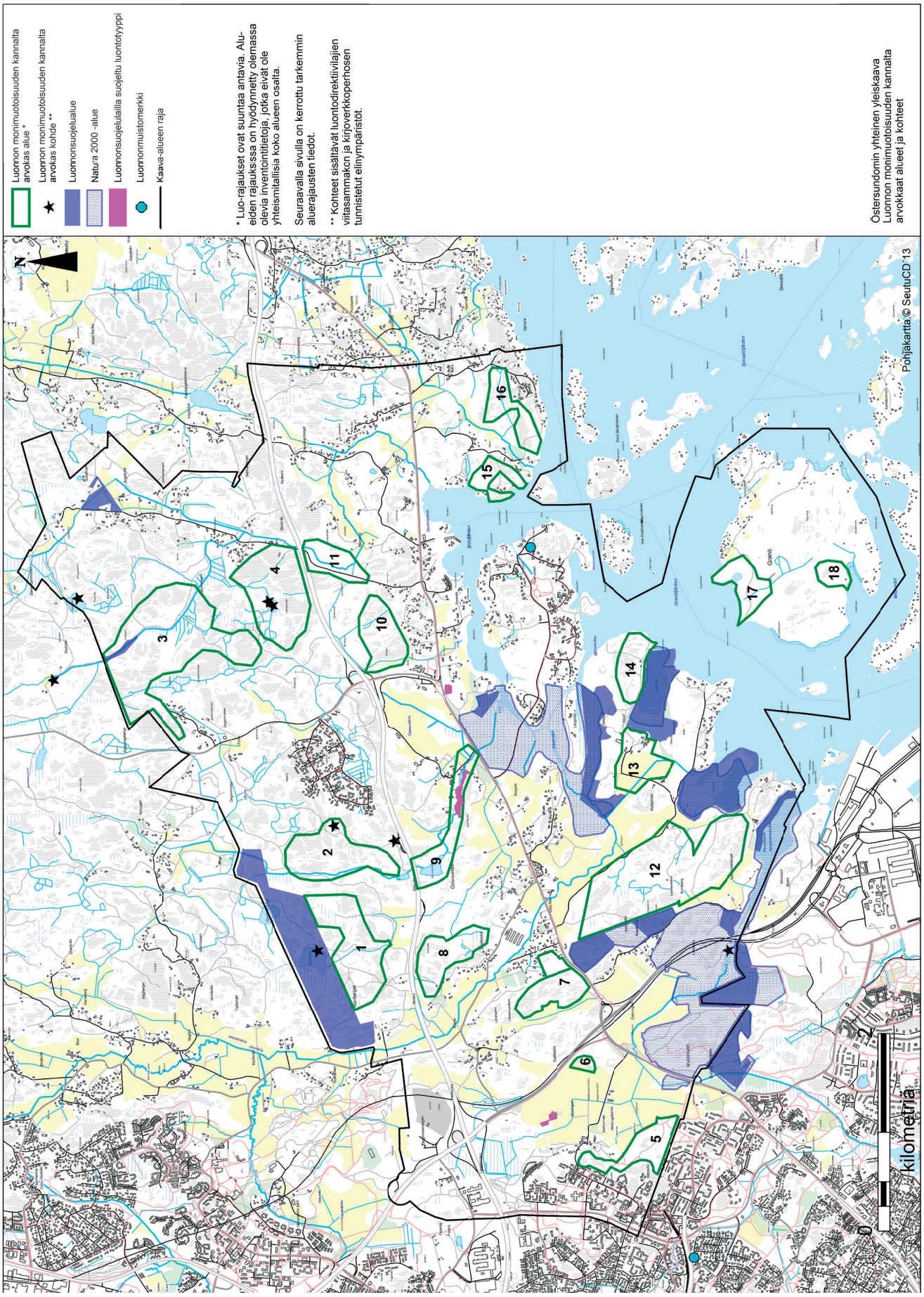
Bilaga 5b: Målinriktad plan för rekreationsnätet



Bilaga 5 c: Målinriktad plan för grön- och rekreationsnätet (den gemensamma generalplanen för Östersundom sammanställd med Helsingfors VISTRA II-karta)



Bilaga 6: Målinriktad plan för servicenätet



Bilaga 7: Områden och objekt som är värdefulla med tanke på den biologiska mångfalden

Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden alueiden kuvaukset

Alueiden luontoarvot ovat pääosin kokonaisuuden synnyttämiä, ei niinkään yksittäisen lajin tai pienkoh-teen. Inventointitiedot ovat koko yleiskaavan alueelta hajanaisia, eikä yhteismitallista inventointiaineis-toa ole saatavilla. Tästä johtuen luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet ovat rajattu suun-taa antavasti. Seuraavassa suunnitteluvaiheessa tulee päivittää tiedot luonnonympäristöstä.

Arvoluokitukset ovat Helsingin luontotietojärjestelmästä, ellei toisin mainita. Alueiden numerointi viittaa edellä olevaan karttaan. Kohdekuvaukset ovat kerätty useammasta lähteestä, mutta Majvikin ja Granön osalta tiedot perustuvat ainoastaan MALU-selvitykseen (Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt, 2010).

1. Norrberget

- Pääosa elinympäristöistä on metsäisiä kallioita. Alue on edustavaa ja suurelta osin luonnontilai-sen kaltaista etenkin kallioalueilla. Alueen lajisto on elinympäristölleen tyypillistä lajistoa.
- Alueella on metsälain tarkoittamia vähäpuustoisia soita, jotka ovat säilyttäneet hyvin luonnonti-laisuutensa. Luoteisosassa on kolmihaarainen laaksosuo, joka koostuu useista suotyypeistä (arvoluokka II). Suotyyppien monipuolisuuden vuoksi kasvilajisto on melko rikas ja joukossa kasvaa Helsingissä vaarantuneita lajeja.
- Alueen keskellä sijaitsee puronvarsimetsikkö.

2. Östersundominpuro pohjoinen

- Yhtenäinen metsäalue koostuu valtaosin luonnontilaisen kaltaisista kalliometsistä sekä varttu-neista ja iäkkäistä kangasmetsistä, joita monipuolistavat muutamat pienialaiset korpi- ja rä-mesuot sekä alueen länsiosan rehevä puronvarsi.
- Alue on luokiteltu arvokkaaksi kääpäalueeksi (arvoluokka II). Kartoituksessa kohteelta havaittiin kaikkiaan 52 kääpälajia. Havaituissa lajeissa oli 28 arvokkaita elinympäristöjä indikoivaa lajia (23 kääpää, 5 muuta kääväkästä), joissa on mukana eteläboreaalisella vyöhykkeellä alueellisesti uhanalaisiksi luokiteltuja lajeja. Alueella on tavattu lisäksi muita Helsingin alueella harvalukuisia lajeja. Kääpälajistoselvityksen perusteella alueella voi arvioida olevan Helsingin oloissa huomat-tavaa merkitystä mänty- ja kuusilahopuusta riippuvaiselle kääpälajistolle sekä kohtalaista merki-tystä koivulahopuusta riippuvaiselle lajistolle. Muiden puulajien osalta merkitystä on lähinnä pu-ronvarren runsaasti ohutta harvennustähdettä sisältävällä lehtipuuvaltaisella lehdolla.
- Alueella on kaksi kasvillisuudeltaan merkittävää suota (arvoluokat II ja III).
- Linnustollisesti merkittävä alue (arvoluokka I), jossa on monipuolinen metsäalueiden lajisto.
- Landbon lampi on tärkeä matelija- ja sammakkoeläinkohde (arvoluokka I).

3. Ultuna

- Alue koostuu erilaisista elinympäristötyypeistä.
- Kurängenin lehto- ja korpilaakso on arvokas kasvillisuuskohde (arvoluokka I). Alueella kasvaa monia huomionarvoisia lehtoruohoja ja näyttäviä suursaniaisia, mutta myös tavallisempia vaate-liaita ruohoja. Purolaaksossa kasvaa mm. valtakunnallisesti silmälläpidettävä hentosara sekä muita harvinaisia lajeja. Lisäarvoina ovat kohteen säilyneisyys (myös järeä puusto), näyttävyys (purolaakson, korpilaakson ja jyrkänteen yhdistelmä) ja kasviston ja pienympäristöjen monipuoli-suus.
- Linnustollisesti merkittävä alue (arvoluokka I), jossa esiintyy mm. petolintuja ja useita metsälaje-ja.

4. Hältinberget

- Alue on edustavaa ja suurelta osin luonnontilaisen kaltaista, erityisesti kallioalueilla. Yleisin elinympäristötyyppi on metsäinen kallio.
- Hältingträsk on arvokas kasvillisuuskohde (arvoluokka I), jonka suokasvisto on monipuolinen. Ym-päristötyyppeinä ovat Helsingissä hyvin harvinainen suorantainen lampi ja maaduntanevat. Lisä-arvoina on uhanalaisia ja vaarantuneita lajeja.
- Linnustollisesti merkittävä (arvoluokka III), lähialueista poikkeava ympäristö
- Arvokas matelija- ja sammakkoeläinkohde (arvoluokka I), jossa tavataan runsaasti tavallista sammakkoa ja niiden joukossa myös viitasammakkoa.
- Geologisesti tai geomorfologisesti arvokas kohde (arvoluokka II), useita korkeita jyrkänteitä.

5. Myllymäki

- Länsimäen metsäalue sisältää monimuotoista luontoa ja arvokkaita biotooppeja: vanhaa kuusi-valtaista rinnemetsää, jossa myös tuoretta lehtoa sekä kaakkoisosissa kosteaa saniaislehtoa.
- Myllymäen kallioalue ja Westerkullan peltoihin (Långåkern) rajoittuva itärinne on luokiteltu kas-vistollisesti arvokkaiksi kohteiksi koko Vantaan kattaneessa selvityksessä.
- Alueella on silmälläpidettävää lintu- ja jäkälälajistoa.

6. Westerkullan entiset laitumet

- Maakunnallisesti arvokas perinnebiotooppi

7. Länsimetsä

- Länsiosa alueesta on pääosin metsäistä kallioselännettä. Lakialueella on harvaa männikköä ja rinteillä mustikkatyypin metsiä. Kallioalueella on pieniä soistumia. Itärinteen metsissä on vanhan metsän piirteitä.
- Itäosa on pääosin lahopuuta sisältävä, luonnontilaisen kaltaisen metsä. Eteläosassa tavataan kos-teaa lehtoa, jossa kasvaa tervaleppiä ja vaahteraa. Alueen lounaisosassa on geologisesti mielen-kiintoinen ja näyttävä pieni "sokeritoppakallio".
- Alueella esiintyy valtakunnallisesti uhanalaista ja silmälläpidettävää kääpälajistoa.

8. Gumböle

- Alueen pohjoisosa on pääosin metsäistä kalliota. Kallioalueet ovat edustavia ja suurelta osin luonnontilaisen kaltaisia.
- Arvokkaita kasvillisuuskohteita ovat kaksi lampea, ruohokorpi kallioiden välissä (luontotyyppinä ruohokorvet on arvioitu Etelä-Suomessa erittäin uhanalaiseksi) sekä luhta (metsälain mukainen erityisen tärkeä elinympäristö).
- Linnustollisesti arvokas (arvoluokka III).
- Muinaisrantakivikko on geomorfologisesti arvokas kohde (arvoluokka I).

9. Östersundominpuro eteläinen

- Arvokasta puronvarsilehtoa (arvoluokka II), jota rajaa kalliojyrkänne. Puronvarressa on tavattu alueellisesti uhanalainen ja Helsingissä vaarantunut laji. Lisäarvoina mm. kohteen osittainen luonnontilaisuus.
- Puronvarressa on luonnonsuojelulain 29 §:n perusteella suojeltu jalopuumetsä. Jalopuumetsä on luonnontilaiseen verrattava alue, jolla kasvaa runsaasti jalo-

puita yhtenäisesti rajattavalla alueel-la. Etelä-Sipoon ja Hindsbyn luontokohde-selvityksessä Östersundomin jalopuu-metsä on todettu maakunnallisesti merkittäväksi kohteeksi.
- Linnustollisesti arvokas alue (arvoluokka III)
- Lepakkoalue (arvoluokka I)

10. Rödjan
- Alue koostuu metsäisistä kallioista, jotka ovat edustavia ja suurelta osin luonnontilaisen kaltaisia.
- Linnustollisesti arvokas alue (arvoluokka II), kallioalueiden ja metsien lajistoa.

11. Fallbäcken
- Puronvarsi on lehtoa, ylempänä rinteillä on lehtomaista kangasta. Lehdot ovat säilyttäneet luon-nontilansa melko hyvin.
- Arvokas kasvistokohde (arvoluokka II). Alueella kasvaa Helsingissä silmälläpidettäviä lajeja. Lisä-arvoina Helsingissä muuten huomionarvoisia lajeja sekä kohteen säilyneisyys, monipuolisuus (lehtotyypit, kasvilajisto) ja kasvillisuustyyppien edustavuus.
- Linnustollisesti arvokas (arvoluokka III), monipuolinen linnusto
- Geologinen / geomorfologinen kohde (arvoluokka I), purouomassa on meandereita ja juoluoita.

12. Salmenkallio
- Arvokkaita kasvillisuuskohteita on useampia. Pohjoisosassa sijaitsee suo (arvoluokka II), jonka ar-voina on kohteen säilyneisyys ja näyttävyys sekä suotyyppien monipuolisuus ja edustavuus. Alueen keskipaikkeilla sijaitsee luonnonuomaisena säilynyt puro-osuus (arvoluokka II), jonka ympä-rillä on edustava kostea lehto. Aivan alueen eteläreunassa on Kantarnäsbergetin etelärinteen jyrkänteet (arvoluokka I), jonka kasvisto on monipuolinen. Alueella kasvaa valtakunnallisesti sil-mälläpidettävä ja alueellisesti uhanalainen laji sekä muita huomionarvoisia lajeja.
- Elinympäristötyyppeinä ovat pääosin lehtomaiset ja tuoreet kankaat, kuivahkot ja kuivat kan-gasmetsät sekä metsäiset kalliot. Yleisilme on monipuolinen ja vaihteleva. Metsien edustavuus on parempi alueen eteläosissa.
- Linnustollisesti arvokas alue (arvoluokka III). Alueella esiintyy laajojen kuivien kalliometsien lajis-toa. Alueelle pesii myös lintudirektiivin lajeja.
- Kantarnäsbergetin eteläosa on arvokas kääpäkohde (arvoluokka II). Kartoituksessa on havaittu 55 kääpälajia, joista 22 ovat arvokkaita elinympäristöjä indikoivia lajeja. Alueella on Helsingin oloissa selvää suojeluarvoa mänty-, kuusi- ja koivulahopuusta riippuvaisen lajiston kannalta. Jonkin verran merkitystä on myös pihlaja- ja haapalahopuuta suosivan lajiston kannalta.

13. Husön laitumet
- Linnustollisesti arvokas alue (arvoluokka I), alueella pesii tai levähtää säännöllisesti useita vaa-rantuneita lajeja.
- Tärkeä ruokailualue useille lintudirektiivin lajeille
- Merkittävä sorsalintujen ja kahlaajien levähdyspaikka
- Alueen kaakkoisosassa tervaleppälehto

14. Husön niemi
- Lehtomaisia ja tuoreita kankaita, sisäosissa karukkokangasta, jyrkänteitä
- Arvokkaaksi luokiteltu kallioalue ja keto
- Alueelle pesii luontodirektiivin lajeja
- Linnustollisesti arvokas alue (arvoluokka III)
- Lepakkoalue (arvoluokka II)

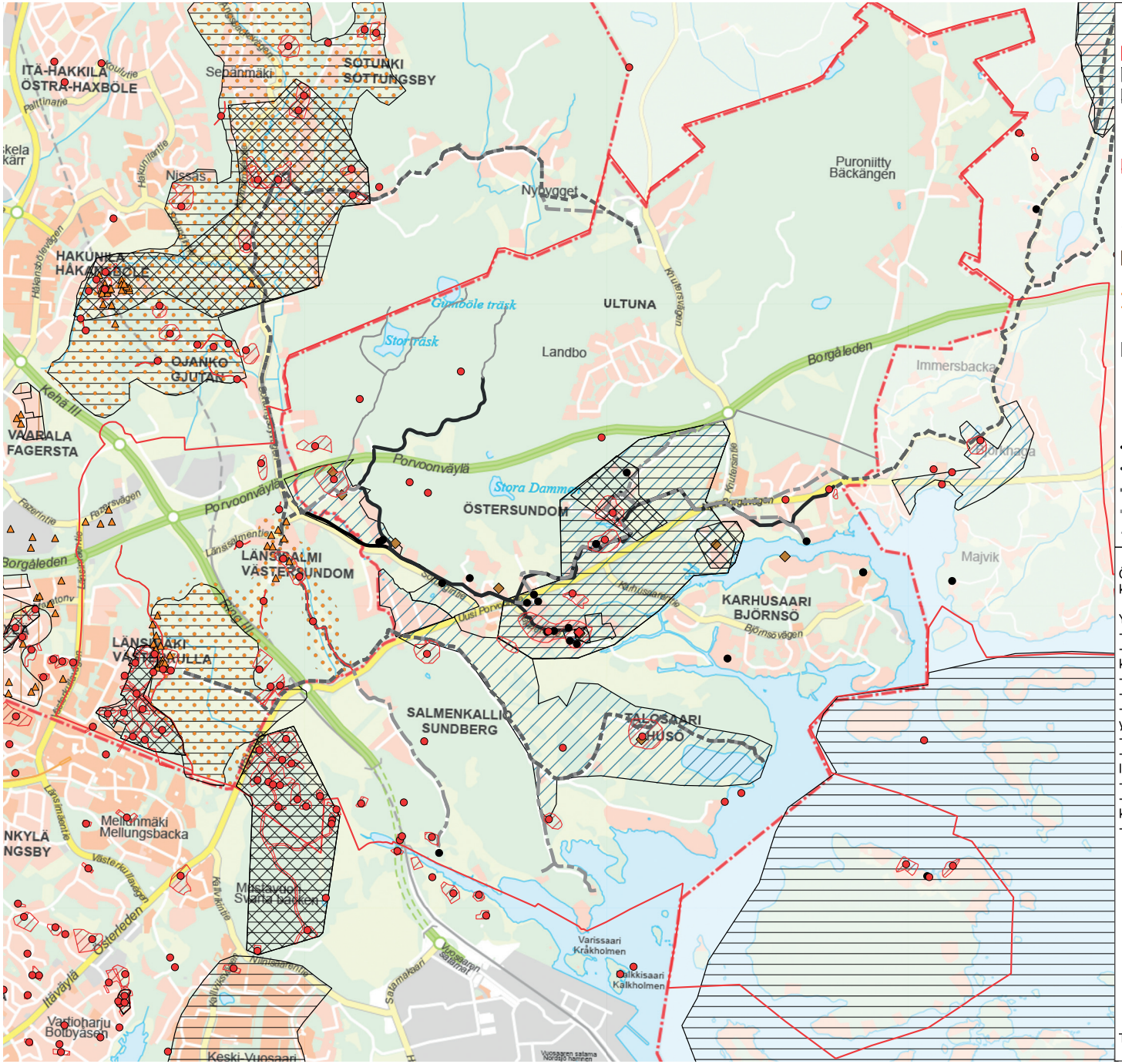
15. Majvik ranta
- Luonnontilaista mäntyvaltaista kalliometsää, tervaleppävaltaista lehtokorpea, metsälaidun
- Runsaasti jalopuustoa

16. Majvik idempi
- Eteläosassa on merenrannan runsaslahopuustoista, kosteaa ja tuoretta lehtoa, myös luonnonti-laista erittäin vanhaa metsää.
- Katrimossen on rahkainen neva

17. Granö pohjoinen
- Ruokoluhtaa, tervaleppäluhtaa, tuoretta lehtoa, saniaislehtoa

18. Granö eteläinen
- Lahopuustoista tuoretta lehtoa, lehtokorpea, laikku luonnontilaista vanhapuustoista kalliometsää

Bilaga 8: Skyddsobjekt och värdefulla objekt i kulturmiljön



Selite

- Kaava-alueen raja
- Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö (RKY-alue)
- Maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt
- Maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen kohde

Muinaisjäännökset

- Muinaismuistolailla suojeltu alue tai tie
- Muinaismuistolailla suojeltu kohde
- Kirkkolailla suojeltu rakennusperintökohde

Vantaan kulttuuriympäristöinventoinnit

- Arvokas rakennusperintöalue
- Arvokas rakennusperintö
- Maisemallisesti arvokas alue

Sipoon kulttuuriympäristöinventoinnit (2006)

- Kulttuurihistoriallisesti arvokas alue
- Kulttuurihistoriallisesti arvokas kohde

Kulttuurihistoriallisesti arvokas alue

Historialliset tielinjaukset

- 1600-1700-lukujen vaihteen tiestö (Pitäjänkartat)
- Sipoon pitäjänkartan (1841) tiestö
- Senaatinkartaston (1873) tiestö
- Venäläisen topografikartan (1911) mukaiset isot tiet
- Venäläisen topografikartan (1911) mukaiset pienet tiet

Östersundomin yhteisen yleiskaavan kulttuuriympäristön suojelu- ja arvokohteet.

Yksilöidyt osa-aluetiedot ja kohdeluettelot:
-Museoviraston paikkatietoaineistot, 2017
-Missä maat on mainioimmat, Uudenmaan kulttuuriympäristöt, 2012
-Liitosalueen rakennettu kulttuuriympäristö, 2008
-Vantaan kulttuurimaisemaselvitys, 2005
- Itä-Uudenmaan liiton kulttuurihistorialliset ympäristöt, 2003
-Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys, 2006
-Eteläisen Sipoon kulttuurihistoriallisia kohteita 1998 liittyen Söderkullan osayleiskaavan kehityskuvaan.
-Rakennuskulttuuri inventointi 1982. Sipoon kunta.
-Yhteenveto Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava-alueen kulttuurihistoriallisista arvoista. 2008
-Vantaan karttapalvelu, Senaatin kartat 1872

Taustakartta: Pääkaupunkiseudun opaskartta

SOPIMUS ÖSTERSUNDOMIN YHTEISEN YLEISKAAVAN LAATIMISEKSI

1. Osapuolet

Helsingin kaupunki

Vantaan kaupunki

Sipoon kunta

2. Sopimuksen tarkoitus

Tarkoitus on laatia Helsingin Östersundomin alueelle sekä siihen läheisesti liittyville Vantaan Länsisalmen sekä osille Länsimäen, Vaaralan ja Ojangon kaupunginosia sekä Sipoon Granön ja Majvikin alueille näiden kolmen kunnan yhteinen yleiskaava. Laadittavaa yleiskaavaa kutsutaan nimellä *Östersundomin yhteinen yleiskaava.*

Kysymys on maankäyttö- ja rakennuslain 46 §:n mukaisesta kuntien yhteisestä yleiskaavasta, jonka laatiminen ja hyväksyminen annetaan sanotun lain 47 §:n tarkoittaman kuntien yhteinen toimielimen tehtäväksi (*Östersundom-toimikunta)*.

Tässä sopimuksessa sovitaan yhteisen yleiskaavan laatimiseen liittyvästä valmistelusta ja päätöksenteosta.

3. Kaavan valmistelu

3.1 Suunnittelualue

Suunnittelualueeseen kuuluvat Helsingin alueella Ultunan, Östersundomin, Karhusaaren, Talosaaren ja Salmenkallion kaupunginosat; Vantaan alueella Länsisalmen kaupunginosa sekä osia Länsimäen, Vaaralan ja Ojangon kaupunginosista sekä Sipoon alueella Granön saari ja Majvikin alue (osia Östersundomin ja Immersbyn kylistä). Suunnittelualue määritellään tarkemmin Östersundomin yhteisen yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, jonka Östersundom-toimikunta vahvistaa.

Kartta suunnittelualueesta on sopimuksen liitteissä.

3.2 Käytännön suunnittelutyö

Sopijapuolet hankkivat omalta osaltaan kaavoituksessa tarvittavan suunnittelun lähtökohta- ja valmistelumateriaalin.

Suunnittelun koordinointia ja yhteensovittamista varten sopijapuolet muodostavat yhteisen *Östersundomin suunnittelijaryhmän*, joka koostuu Helsingin, Vantaan ja Sipoon kaupunkisuunnittelijoista ja muista asiantuntijoista.

Suunnittelutyö tehdään Helsingin, Vantaan ja Sipoon suunnittelijoiden kiinteänä yhteistyönä. *Östersundom-projektin työryhmä,* joka on Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa työtä varten yleissuunnitteluosastolle perustetun projektin henkilökunta, vastaa koko yleiskaava-alueen kaavan teknisestä laatimisesta sekä Helsingin alueen suunnittelusta ja sen edellyttämästä vuorovaikutuksesta. Vantaan ja Sipoon suunnittelijat vastaavat vastaavasti omien alueidensa suunnittelusta ja vuorovaikutuksesta.

Östersundom-projektin työryhmän työskentelyä ohjaa Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston, talous- ja suunnittelukeskuksen ja kiinteistöviraston viranhaltijoista koostuva *johtoryhmä*, johon kutsutaan edustajat Vantaalta ja Sipoosta.

3.3 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Yleiskaavalle tehdään kuntien yhteistyönä osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS), jossa on suunnitelma siitä, kuinka kaavoitusmenettely tullaan järjestämään.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on samansisältöinen kaikissa kolmessa kunnassa. Sitä tarkistetaan tarvittaessa, esimerkiksi silloin kun suunnittelualue oleellisesti muuttuu. Suunnitelmaan sisältyvät yhteiset alustavat suunnittelun tavoitteet. Östersundomin suunnittelijaryhmä suunnittelee ja huolehtii vuorovaikutuksen ja tiedottamisen toteutuksesta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman hyväksyy Östersundom-toimikunta.

4. Käsittely ja päätöksenteko

4.1 Toimikunnan asettaminen, jäsenet ja päätöksenteko

Yleiskaavan hyväksyy maankäyttö- ja rakennuslain 47 §:n tarkoittama kuntien yhteinen toimielin (Östersundom-toimikunta, jäljempänä toimikunta).

Toimikunnan asettavat samansisältöisillä päätöksillään Helsingin kaupunginhallitus, Vantaan kaupunginhallitus ja Sipoon kunnanhallitus. Toimikuntaan valitaan kolme (3) jäsentä, yksi kustakin kunnasta sekä kullekin henkilökohtainen varajäsen. Jäsenet valitsee kunkin kunnan kunnanhallitus.

Toimikunnan varsinaisina jäseninä toimivat seuraavat viranhaltijat: Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston virastopäällikkö, Vantaan kaupunkisuunnittelujohtaja sekä Sipoon kehitysjohtaja. Varsinaisten jäsenten henkilökohtaisia varajäseniä ovat erikseen nimettävät viranhaltijat.

Toimikunnan päätökset edellyttävät jäsenten yksimielisyyttä.

Toimikunnan kokousmenettelyyn sekä kirjeiden ja sopimusten allekirjoittamiseen sovelletaan Helsingin kaupungin hallintosääntöä soveltuvin osin.

4.2 Toimikunnan toimikausi

Toimikunnan toimikausi alkaa, kun toimikunta on kaikkien kuntien osalta asetettu, ja päättyy, kun yhteinen yleiskaava on saanut lainvoiman tai kun kunnanhallitusten toimikausi päättyy.

Toimikunta voidaan perustaa vain kunnanhallituksen toimikaudeksi. Sopijakunnat sitoutuvat siihen, että mikäli yhteinen yleiskaava ei ole saanut lainvoimaa nykyisten kunnanhallitusten toimikausien aikana, seuraavaksi kunnanhallituksen toimikaudeksi perustetaan vastaava toimikunta vastaavin tehtävin.

4.3 Toimikunnan järjestäytymisestä

Toimikunnan puheenjohtajana toimii Helsingin kaupungin edustaja sekä varapuheenjohtajana Vantaan kaupungin edustaja. Toimikunnan sihteereinä toimivat Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan sihteerit.

Toimikunnan esittelijänä toimii Östersundom-projektin projektipäällikkö ja hänen varallaan on erikseen nimettävä viranhaltija.

Toimikunnan kokouksissa pysyvinä asiantuntijoina toimivat Helsingin ja Vantaan yleiskaavapäälliköt sekä Sipoon aluekehitysarkkitehti.

Toimikunnan kokouksista ei makseta kokouspalkkioita. Kokoukset pyritään järjestämään virka-aikana.

4.4 Toimikunnan tehtävistä

Toimikunnan tehtävänä on vastata yleiskaavan laatimisesta ja hyväksyä se.

Toimikuntaan sovelletaan maankäyttö- ja rakennuslain 47 §:n 2 momentin mukaan, mitä sanotussa laissa säädetään kunnasta.

Kaavaprosessin kaikissa vaiheissa toimikunta vastaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisista viranomaisyhteistyö-, lausunto- ja vuorovaikutusmenettelyistä.

4.5 Asian valmistelu toimikunnan päätettäväksi

Toimikunnan käsiteltäväksi ja päättäväksi saatettavan asian valmistelu on kaksivaiheinen.

Östersundomin suunnittelijaryhmä ja Östersundom-projektin työryhmä valmistelevat ensivaiheessa yhteistyössä asian. Ennen kuin asia saatetaan toimikun-

nan käsiteltäväksi ja päätettäväksi, se käsitellään suunnittelutyötä ohjaavassa kaupunginjohtajaryhmässä.

Kaupunginjohtajaryhmään kuuluvat Helsingin ja Vantaan maankäytön suunnittelusta vastaavat apulaiskaupunginjohtajat, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston virastopäällikkö ja yleiskaavapäällikkö, Vantaan kaupunkisuunnittelujohtaja ja yleiskaavapäällikkö, Sipoon kehitysjohtaja ja aluekehitysarkkitehti sekä Östersundom-projektin projektipäällikkö. Kaupunginjohtajaryhmän kokousten sihteerinä toimii Helsingin hallintokeskuksen Kaj-rootelin kaupunginsihteeri. Ryhmä kutsuu kuultavaksi tarvittaessa muita asiantuntijoita.

4.6 Kaavaluonnoksen ja kaavaehdotuksen käsittely kaupungin-/kunnanhallituksissa, valtuustossa ja toimikunnassa

Kaavaluonnos:

Östersundom-toimikunnan valmisteltua kaavaluonnoksen se saatetaan vähintään kaupungin-/kunnanhallitusten käsiteltäväksi ja puollettavaksi jatkosuunnittelun pohjaksi.

Kaavaehdotus:

Toimikunta valmistelee kaavaehdotuksen kuntakäsittelyyn. Kaavaehdotuksen hyväksymisen edellytyksenä toimikunnassa on, että kuntakäsittelyn aikana kunnanvaltuustot ovat päättäneet samansisältöisillä päätöksillään puoltaa kaavaehdotuksen hyväksymistä.

4.7 Kaavan vahvistaminen

Sen jälkeen kun toimikunta on hyväksynyt kaavaehdotuksen, se saatetaan ympäristöministeriön vahvistettavaksi.

5. Kustannusten jakaminen

Kaavan valmistelu tapahtuu pääosin virkatyönä. Virkatyön ulkopuoliset koko aluetta koskevat yhteiset selvitys- ja suunnittelukustannukset käsitellään kaupunginjohtajaryhmän kokouksessa ja jaetaan suunnittelualueen pinta-alojen suhteessa seuraavasti: Helsinki 4/6, Vantaa 1/6 ja Sipoo 1/6 tai tarvittaessa muulla erikseen sovittavalla tavalla.

Kaavan kuuluttamisesta johtuvat kustannukset maksaa Helsingin kaupunki siltä osin kun kuulutetaan Helsingin kaupungin virallisissa kuulutusmedioissa. Siltä osin kuin muilla sopijaosapuolilla on muita kuulutusmedioita, kukin maksaa omien kuulutusmedioidensa kustannukset.

Muiden, kuin koko aluetta koskevien yhteisten selvitys- ja suunnittelukustannusten jakamisesta sovitaan tapauskohtaisesti siten, että näistä kustannuksista saatavat hyödyt ja kustannukset ovat sopijapuolittain tasapainossa.

6. Muut ehdot

6.1 Salassapito

Osapuolet sitoutuvat pitämään salassa toisiltaan saamansa aineistot ja tiedot sikäli, kun ne ovat lain perusteella salassa pidettäviä sekä olemaan käyttämättä niitä muihin kuin sopimuksen mukaisiin tarkoituksiin.

6.2 Sopimuksen purkaminen

Jos osapuolina olevien kuntien valtuustot eivät ole puoltaneet kaavaehdotusta omien alueidensa osalta, sopimus voidaan purkaa. Yhteisen yleiskaavan tekemisestä aiheutuneet yhteiset kulut jaetaan tällöin kustannusten jakamista koskevan kohdan 5 mukaisesti.

6.3 Erimielisyyksien ratkaiseminen

Mahdolliset sopimukseen liittyvät erimielisyydet pyritään ratkaisemaan ensisijaisesti neuvottelemalla. Jos neuvotteluteitse ei voida ratkaista erimielisyyksiä, tätä sopimusta koskevat riidat ratkaistaan hallintoriitana Helsingin hallinto-oikeudessa siltä osin kun kysymys on julkisoikeudellinen. Yksityisoikeudelliset riita-asiat ratkaisee Helsingin käräjäoikeus.

6.4 Sopimuksen voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan, kun kunkin sopijapuolen valtuustot ovat päättäneet, että Östersundomin alueelle laaditaan maankäyttö- ja rakennuslain 46 §:n tarkoittama kuntien yhteinen yleiskaava, johon sisältyy alueita Helsingistä, Vantaalta ja Sipoosta sekä hyväksyneet tämän sopimuksen ja kun tämä sopimus on allekirjoitettu kaikkien sopijapuolten toimesta.

6.5 Sopimuskappaleet

Tätä sopimusta on laadittu (3) alkuperäistä kappaletta, yksi kullekin sopimusosapuolelle.

Allekirjoitukset

Helsingissä, 24. 11. 2010

HELSINGIN KAUPUNKI

Jussi Pajunen
Kaupunginjohtaja

Sipoossa, _____

SIPOON KUNTA

_____ _____

Vantaalla, _____

VANTAAN KAUPUNKI

Juhani Paajanen
kaupunginjohtaja

Kai Ketelimäki
kaupunginlakimies

Liitteet: Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (sis. kartan)
Työsuunnitelma

Helsingfors stad

SIPOON KUNTA
SIBBO KOMMUN

Vanda

Gemensam generalplan för Östersundom

Program för deltagande och bedömning

Granskat 21.4.2011

Östersundomkommittén

Bilaga 10: Program för deltagande och bedömning

Innehål

Inledning ... 3

1 Generalplanens innehåll ... 4

Planeringsområdet ... 4
Målsättningar för planeringen ... 5
Generalplanens innehåll och noggrannhet ... 5

2 Utgångspunkter för planeringen ... 6

Särskilda mål för Helsingforsregionen ... 6
Riksomfattande mål för områdesanvändningen ... 6
Landskapsplanläggningens nuläge ... 7
Generalplaneringens nuläge ... 7
Detaljplaneringens nuläge ... 7
Övriga planer och beslut ... 8
Utredningar ... 8
Markägarförhållanden ... 9

3 Konsekvensbedömning ... 10

Konsekvensområdet ... 10
Konsekvenser som bedöms ... 10

4 Planläggningsprocessen ... 11

5 Deltagande och informering ... 12

Deltagande i beredningsskedet ... 12
Deltagande i förslagsskedet ... 12
Myndighetssamarbete ... 13
Informering ... 13
Intressenter ... 13

Kontaktinformation ... 14

Fotot på pärmen: SkyFoto Group

Inledning

Utvidgandet av huvudstadsregionens områdes- och samhällsstruktur österut förutsätter ett intensivt regionalt samarbete för att man ska kunna samordna markanvändningen och trafiken. Till Östersundoms områdeoch den funktionella helheten som utgör dess närområde hör delar av Helsingfors, Sibbo och Vanda, och därför bör de viktigaste lösningarna planeras gemensamt. Helsingfors, Sibbo och Vanda samt landskapsförbunden har under 2009 gemensamt utformat ett ramprogram som undersöker markägoförhållanden och trafiksystemet i området mellan Helsingfors och Borgå.

Gemensamma lösningar förutsätter gemensamma beslut. För Östersundoms område och dess närområden kommer man att att utarbeta en för kommunerna gemensam generalplan enligt 6 kap. i markanvändnings- och bygglagen. Generalplanen kommer att utarbetas och godkännas av Östersundomkommittén som är kommunernas gemensamma organ. Planen kommer att utarbetas som en generalplan med rättsverkningar och lämnas in till miljöministeriet för fastställelse.

Arbetet med den gemensamma generalplanen styrs av landskapsplanen. Den gemensamma generalplanen kan av grundad anledning utarbetas med avvikelse från gällande generalplaner. I det fallet ska den gemensamma generalplanen emellertid anpassa sig till helheten av landskapsplanen och man ska i tillämpliga delar ta hänsyn till det som bestämts om landskapsplanens innehåll (MBL 28 §). De nuvarande landskapsplanerna har utarbetats före besluten om utvidgande av huvudstadsregionens stadsstruktur österut och är därför inte tidsenliga. Landskapsplanerna förnyas för närvarande. Det är bra att planläggningsprocesserna framskrider samtidigt så att omarbetningen av landskapsplanen och utarbetandet av de gemensamma generalplanen kan sammanjämkas.

I det förhandenvarande programmet för deltagande och bedömning presenteras målen för och tillvägagångssätten i planeringen. Programmet för deltagande och bedömning kommer att revideras och uppdateras vid behov.

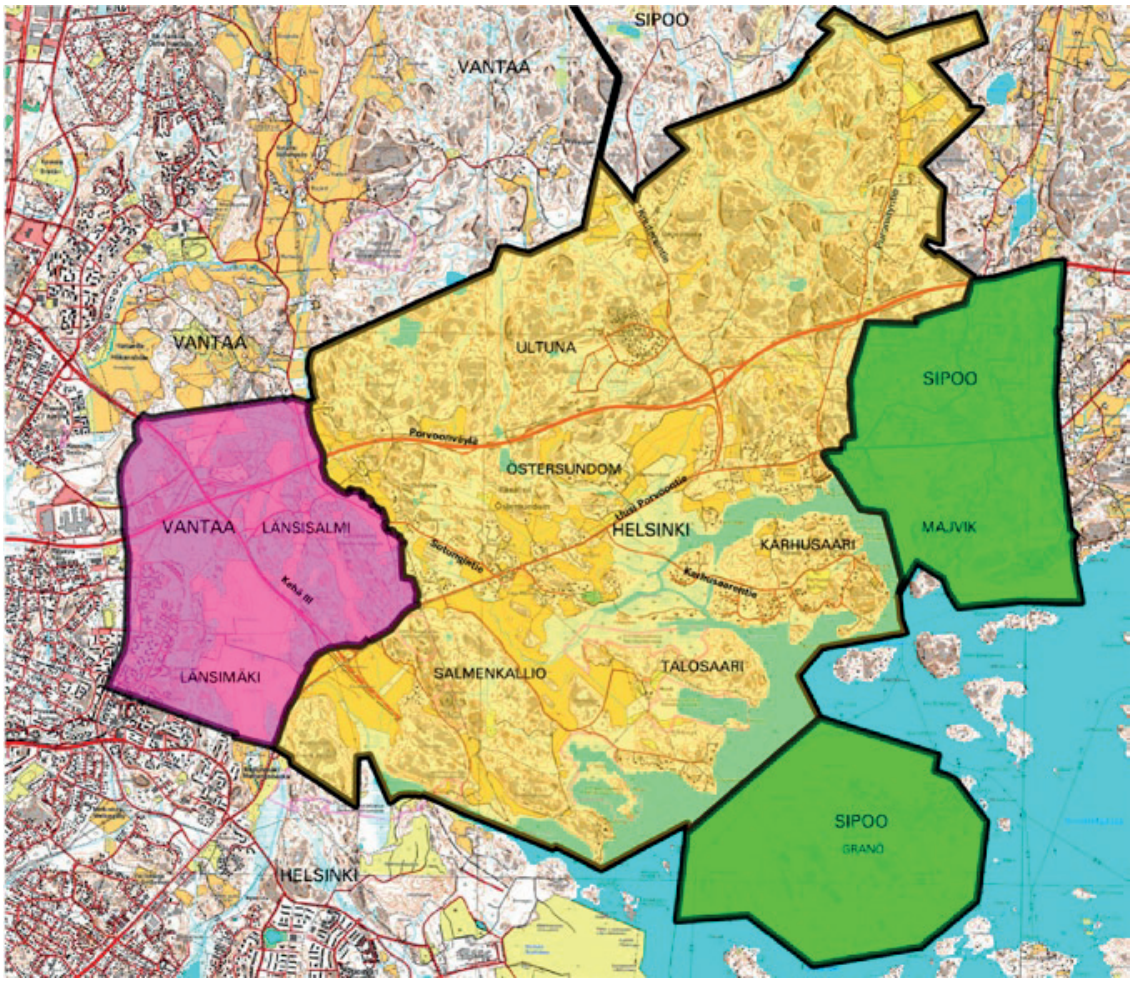
1 Generalplanens innehåll

Planeringsområdet

Planeringsområdet som avses i detta program för deltagande och bedömning består av Helsingfors stadsdelar Ultuna, Östersundom, Björnsö, Husö och Sundberg. Till området hör också Granö och Majvik (delar av byarna Östersundom och Immersby) i Sibbo samt stadsdelen Västersundom och delar av stadsdelarna Västerkulla, Fagersta och Gjutan i Vanda.

Planeringsområdets areal är cirka 45 km², varav 30 km² hör till Helsingfors, 6 km² till Vanda och 9 km² till Sibbo (Granö 5 km² och Majvik 4 km²). Cirka 5 km² av arealen är vattenområde.

Bild 1 Planeringsområdet



Målsättningar för planeringen

Östersundoms område planeras att bli en stadsbildsmässigt och funktionellt mångfacetterad, småhusdominerad stadsdel. Enligt den aktuella uppskattningen kommer 50 000–80 000 invånare att bosätta sig i planeringsområdet. Detta antal inbegriper också områdets nuvarande invånare.

Stadsdelarna kommer att bli varierande till sin karaktär. Utgångspunkten för planeringen är de lokala särdragen. Byggandet omkring metrostationer eller hållplatser för snabbspårvägar kommer att vara effektivare än i de längre bort belägna områden. Avsikten är att skapa ett ekoeffektivt område.

I området planeras minst ett centrum med kommersiell dragningskraft och mångahanda tjänster.

Den grundläggande kollektivtrafikslösningen i området kommer att vara metron som fortsätter från Mellungsbacka samt busslinjer i anslutning till den. Behovet av reserveringar för snabbspårvägar i området kommer att utredas. I planeringen tas också hänsyn till utvecklandet av kollektivtrafikens förbindelseleder till Ring III och mot Borgå. Avsikten är att skapa ett kollektivtrafiksystem med hög servicenivå. För fotgängare och cyklister skapas fungerande, säkra och högkvalitativa trafikmiljöer. I planeringen av gatu- och vägnätet nyttiggörs befintliga trafikleder i en så stor utsträckning som möjligt och utreds behovet av nya anslutningar i synnerhet till Borgåleden och Ring III.

I planeringsområdet finns områden på 370 ha som ingår i nätverket Natura 2000. Områdena hör till objektet FI0100065, lunden på Svarta backen och fågelområdena i Östersundom. Natura 2000-områdena utgör en central utgångspunkt för planeringen. Natura 2000-områdena beaktas som natur- och rekreationsområden som är tätt förknippade med stadsstrukturen. Åtgärderna enligt skötsel- och användningsplanen som kommer att utarbetas för Natura 2000-områdena har som målsättning att säkra och även förbättra områdets naturvärden.

Viktiga planeringsfrågor är avgränsandet och omfattningen av nationalparken i Sibbo storskog. De kommer att definieras i samarbete med staten och kommunerna. På samma gång kommer man att planera tyngdpunkterna för rekreationsbruket. Viktiga samarbetspartner är också privata markägare. Sibbo storskog planeras att tjäna som ett regionalt utflyktsmål i likhet med Noux nationalpark.

I planeringsområdet ingår en ca 24 km lång strandlinje, varav ca hälften finns i Natura 2000-områdena eller i andra naturskyddsområden. Därför är målet att andra strandområden är i allmänt bruk till exempel som båthamnar, badstränder och strandparker betydligt mer än för närvarande.

Granö kommer att spela en roll i ordnandet av rekreation vid havet. Granö kan dessutom erbjuda möjligheter till boende vid havet.

Generalplanens innehåll och noggrannhet

Generalplanen fokuserar på faktorer med central betydelse för stadsstrukturen, såsom placeringen av boende, arbetsplatser och tjänster samt trafik och rekreation. Innehållet i och noggrannheten av generalplanen kommer att gestalta sig under planeringstiden.

Kommunernas gemensamma generalplan utarbetas som en generalplan med rättsverkningar och fastställs av miljöministeriet.

Generalplanen styr utarbetandet av kommuners detaljplaner.

2 Utgångspunkter för planeringen

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De reviderade riksomfattande målen för områdesanvändningen trädde i kraft år 2009. Centrala mål för planeringen av Östersundom är bland annat:

- att förenhetliga samhällsstrukturen och skapa förutsättningar för en bra tätortsbild
- ett trafiksystem som minskar behovet av personbilstrafiken och främjar kollektivtrafiken och fotgängar- och cykeltrafiken
- utgångspunkten är en välgrundad bedömning av över befolkningsutvecklingen, och de olika alternativa utvecklingarna av befolkningsmängden granskas på lång sikt
- att främja bevarandet av mångfalden i den nationella kulturmiljön och det nationella byggnadsarvet och ur natursynpunkt värdefulla områden samt de ekologiska förbindelserna i skyddsområden och vid behov mellan dem och andra värdefulla naturområden
- att främja rekreationsanvändningen av naturen och natur- och kulturturismen samt trygga bevarandet av nationellt värdefulla kulturmiljöer och naturarv
- att beakta ekologiskt eller rekreationsmässigt betydelsefulla och enhetliga naturområden
- att skapa förutsättningar för att utforma regionala rekreationsområden
- främja bevarandet av kustområden som särskilt avsevärda områdeshelheter och samtidigt trygga bevarandet av förutsättningar för boende och idkande av näringsverksamhet
- att förbereda sig för behövliga trafikförbindelser genom att i första hand utveckla existerande huvudtrafikförbindelser och nätverk
- att bevara möjligheterna att bygga en ny järnvägsförbindelse från Helsingfors mot S:t Petersburg
- att säkra de riksomfattande energiförsörjningsbehoven och främja förutsättningarna för bruket av förnybara energikällor och fjärrvärme.

För planeringen av Östersundom gäller förutom de ovan nämnda målen också de särskilda målen för Helsingforsregionen.

Särskilda mål för Helsingforsregionen

Samhällsstruktur:

- I syfte att trygga en tillräcklig bostadsproduktion ska man vid områdesanvändningen säkerställa att det finns tillräckligt med tomtmark
- betydande byggande bör placeras till områden med tillgång till kollektivtrafik, särskilt spårbunden trafik
- man bör genom dimensionering förbättra kollektivtrafikens verksamhetsbetingelser och möjligheterna att utnyttja kollektivtrafiken
- man bör förebygga glesbyggande utanför den befintliga samhällsstrukturen och stödja det befintliga bynätet genom att styra byggandet till byarna och deras omedelbara näromgivningar
- byggandet bör schemaläggas så att man kan säkerställa tillgången till kollektivtrafik

Trafikplanering:

- man bör förbättra verksamhetsbetingelserna för kollektivtrafiken och möjligheterna att utnyttja kollektivtrafiken
- man bör säkerställa en utbyggnad av metronätverket österut och förbereda sig för att bygga ut den spårbundna trafiken om byggandet förutsätter detta
- vid utbyggnaden av det spårbundna trafiknätet ska man beakta områdesanvändningen i omgivningen och närmiljön, i synnerhet bosättningen, objekt som är värdefulla ur natur- och kulturhänseende samt särdragen i landskapet.

Rekreation:

- man ska säkerställa att det med tanke på invånarnas rekreationsbehov finns tillräckligt omfattande och attraktiva överkommunala områden för fritidsbruk samt trygga kontinuiteten i det nätverk av grönområden som sammanbinder dessa områden.

Landskapsplanläggningens nuläge

Det finns flera gällande landskapsplaner för planeringsområdet: Nylands landskapsplan, etapplandskapsplan 1 för Nyland, landskapsplan och etappregionplan 1, 2, 3, och 4 för Östra Nyland samt landskapsplan 2000.

Förnyelse av landskapsplaner pågår.

Nylands och Östra Nylands landskapsstyrelser godkände i december 2010 grundstrukturen för landskapsplanen för Nyland 2035 utifrån vilken man bereder utkastet till landskapsplan. Utkastet till landskapsplan kommer att färdigställas år 2011 och landskapsfullmäktige fattar beslut om planen år 2012.

Efter att landskapsplanen har granskats och den gemensamma generalplanen har färdigställts enligt tidtabellerna vid slutet av 2012, kommer miljöministeriet inledningsvis att undersöka förutsättningarna för fastställelse av landskapsplanen.

Om en enstaka kommun börjar utarbeta en generalplan för sitt område är det landskapsplanen och inte den gemensamma generalplanen som har en styrande roll.

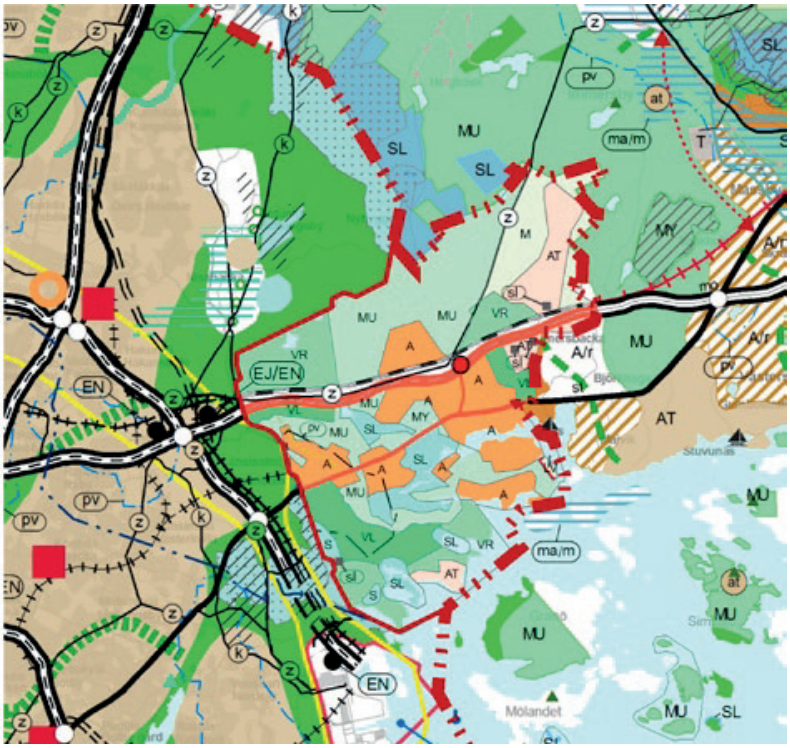


Bild 2 Sammanställning av Nylands landskapsplaner (Nylands landskapsplan, etapplandskapsplan 1 för Nyland, landskapsplan och etappregionplan 1, 2, 3, och 4 för Östra Nyland samt landskapsplan 2000). Källa: http://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/index.html

Generalplaneringens nuläge

Flera generalplaner är gällande i det område i planeringsområdet som tillhör Helsingfors. Sibbo kommunfullmäktige har godkänt följande generalplaner:

- Generalplanen för Södra Sibbo (1979)
- Generalplanen för Östersundom centrum, Landbo, Korsnäs, Björnsö och delgeneralplanen för Storören (1992)
- Delgeneralplanen för Ribbingö (1996).

I området gäller också Generalplanen för glesbygdsområdena i Sibbo kommun (fastställd av Nylands miljöcentral 1997).

I områden som tillhör Vanda gäller generalplanen för Vanda 2007 (trädde i kraft 2010). Beträffande Västerkullakilen som inkorporerats med Helsingfors gäller delgeneralplanen för sydöstra Vanda (godkänd av Vanda fge 2002).

I Majviks område som tillhör Sibbo gäller delgeneralplanen för Söderkulla (2005) och området är med i generalplanen för Sibbo 2025 (godkänd av Sibbo fge, har ännu inte vunnit laga kraft).

För Granö finns ingen gällande generalplan. Majvik och Granö har avlägsnats från delgeneralplansområdet för skärgården och kusten. Förslaget till delgeneralplan fanns till påseende sommaren 2010.

Planeringsområdet avgränsar till generalplanen för Helsingfors 2002 (trädde i kraft 2007), Helsingfors underjordiska generalplan (godkänd av Hfrs fge 2010, beslutet har överklagats) och generalplanen för Sibbo 2025 (godkänd av Sibbo fge 2008, beslutet har överklagats).

Detaljplaneringens nuläge

För den största delen av planeringsområdet finns ingen detaljplan. Områdena som tillhör Helsingfors har en gällande detaljplan för området mellan Landbo, Björnsö samt Östersundom gård och Knutersvägen, områdena med grundskolan Sakarinmäen koulu, Sakarivägen och Krabbvägen samt för Korsnäs.

I Vanda finns en gällande detaljplan för västra delen av Västerkulla, största delen av Gjutan och en liten del av Västersundom.

För området Storören (Sipoonranta) som tillhör Sibbo finns en gällande detaljplan.

Övriga planer och beslut

Beslut gällande planeringsområdet:

- Stadsrådets beslut om nätverket Natura 2000 (20.8.1998), EU-kommissionens beslut om nätverket Natura 2000 (22.12.2010).
- Stadsrådets beslut att inkorporera Östersundom och den så kallade Västerkullakilen med Helsingfors (28.6.2007). Området inkorporerades med Helsingfors 1.1.2009.
- Byggförbud och åtgärdsbegränsning för uppgörande av generalplan (Hfrs stadsst. 23.6.2008, giltigt t.o.m. 23.6.2013).
- Miljötillstånd beviljats Vanda Energi Ab för verksamheten av avfallskraftverket i Långmossebergen i Vanda (Nylands miljöcentral 30.12.2009).
- Regeringens proposition (21.12.2010) med förslag till lag om Sibbo storskogs nationalpark.

Beslut som fattats i samband med planeringsprocessen:

- Preliminära planeringsprinciper för Östersundom (Hfrs stplk 11.12.2008).
- Planeringsprinciper för Granö, diplomarbetet "Omavaraisuus maankäytönsuunnittelun lähtökohtana - Esimerkkinä Granön saari Sipoossa" (ung. Självförsörjning som utgångspunkt för planeringen av markanvändning – Granö i Sibbo som exempel) (Sibbo kommunst. 16.2.2010).
- Delgeneralprojekt som igångsätts för att genomföra tillväxtstrategin (Sibbo kommunst. 16.2.2010).
- Planeringsprinciper för Björnsö (Hfrs stplk 18.2.2010).
- Beslut om inledandet av arbetet på en gemensam generalplan för Östersundom. (Hfrs fge 6.10.2010, Vanda fge 15.11.2010 och Sibbo fge 1.11.2010).
- Planeringsprinciper för Majvik och Granö. (Sibbo kommunst. 9.11.2010).

Regionala planer och utredningar gällande planeringen är bland annat:

- Maankäyttö- ja raideliikenneselvitys MARA. HSL 2010.
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (bli färdig 2011).
- Kehyssuunnitelma Helsinki–Porvoo -välille. Kehyssuunnitelma Helsinki-Porvoo välillä (Helsingfors, Vanda, Sibbo, Borgå, Nylands Förbund och Östra Nylands Förbund. Hfrs stplk 3.12.2009, Sibbo kommunst. Planläggningssektionen 16.12.2009).
- Helsinki–Pietari-rautatie-yhteyden kehittäminen. Esiselvitys ja vaikutusten arviointi Suomen osalta. Ratahallintokeskus 2008.
- Varautuminen uuteen nopeaan kaukoliikenneratayhteyteen Helsingin suunnasta itään -projekti. Liikenneviraston (pågående projekt).
- Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa. Uudenmaanliitto. 2010.
- Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt. 2010.
- Ekologiset verkostot Itä-Uudenmaan alueella. 2002.

En mer detaljerad förteckning över utredningar som kommer att utnyttjas i planeringen presenteras i beskrivningen av generalplanutkastet.

Utredningar

Inför planeringen har det gjorts och görs olika typer av utredningar. Uttryckligen för generalplanutkastet har man hittills framställt följande utredningar:

- Östersundomin rakennemallit.
- Lounais-Sipoosta Helsinkiä – Maaseudusta kaupunkia, sosiokulttuurinen selvitys liitosalueesta.
- Östersundom ja kauppa.
- Sipoosta ja Vantaalta Helsinkiin liitettävän alueen suunnittelun lähtökohtia.
- Hevostilaselvitys. Hevosten tulevaisuus Östersundomissa.
- Liitosalueen rakennettu kulttuuriympäristö.
- Östersundomin kaupunkipientalot.
- Östersundomin rakennemallien hiilijalanjäljen arviointi.
- Östersundomin osayleiskaavan leikekirja.
- Majvikin maankäyttösuunnitelma. 2011.

- Itämetron esiselvitys.
- Majvikin metron esiselvitys.
- Östersundomin pikaraitiotien esiselvitys.
- Helsinki-Porvoo-kehyssuunnitelma - Liikennejärjestelmäselvitys.
- Östersundomin yleiskaavan tie- ja pääkatuverkkoselvitys.
- Östersundomin yleiskaavan joukkoliikenneselvitys.
- Östersundomin katuliikennefilosofia osa1 (ÖLF).
- Östersundomin alueen liikenteen nykytilaselvitys.
- Östersundomin raidevaihtoehtojen vertailu.

- Östersundomin teknistaloudellinen selvitys.
- Östersundomin lämmitysratkaisut.
- Östersundomin osayleiskaava-alueen vesihuollon yleisjärjestelysuunnitelma.
- Östersundomin osayleiskaava-alueen vesihuoltoverkoston kapasiteettiselvitys.
- Aurinkosähkön mahdollisuudet Helsingin Östersundomin alueella.

- Rannikon laaksoista metsäylängölle - osayleiskaavatasoinen maisemaselvitys Östersundomin alueelta.
- Liitosalueen eteläosan kasvillisuusselvitys.
- Kallioperän ja maaperän arvokkaat luontokohteet
- Östersundomin osayleiskaavan kaupunkiekologinen ohjelma.
- Östersundomin puroselvitys.
- Omavaraisuus maankäytön suun-nittelun tavoitteena, esimerkkialueena Granön saari Sipoossa.
- Majvikin ja Granön alustava luontoselvitys (preciseras på våren 2011).

En del av utredningarna som gjorts i samband med utarbetandet av generalplanen för Vanda 2007 och delgeneralplanen för skärgården och kusten i Sibbo gäller också planeringsområdet.

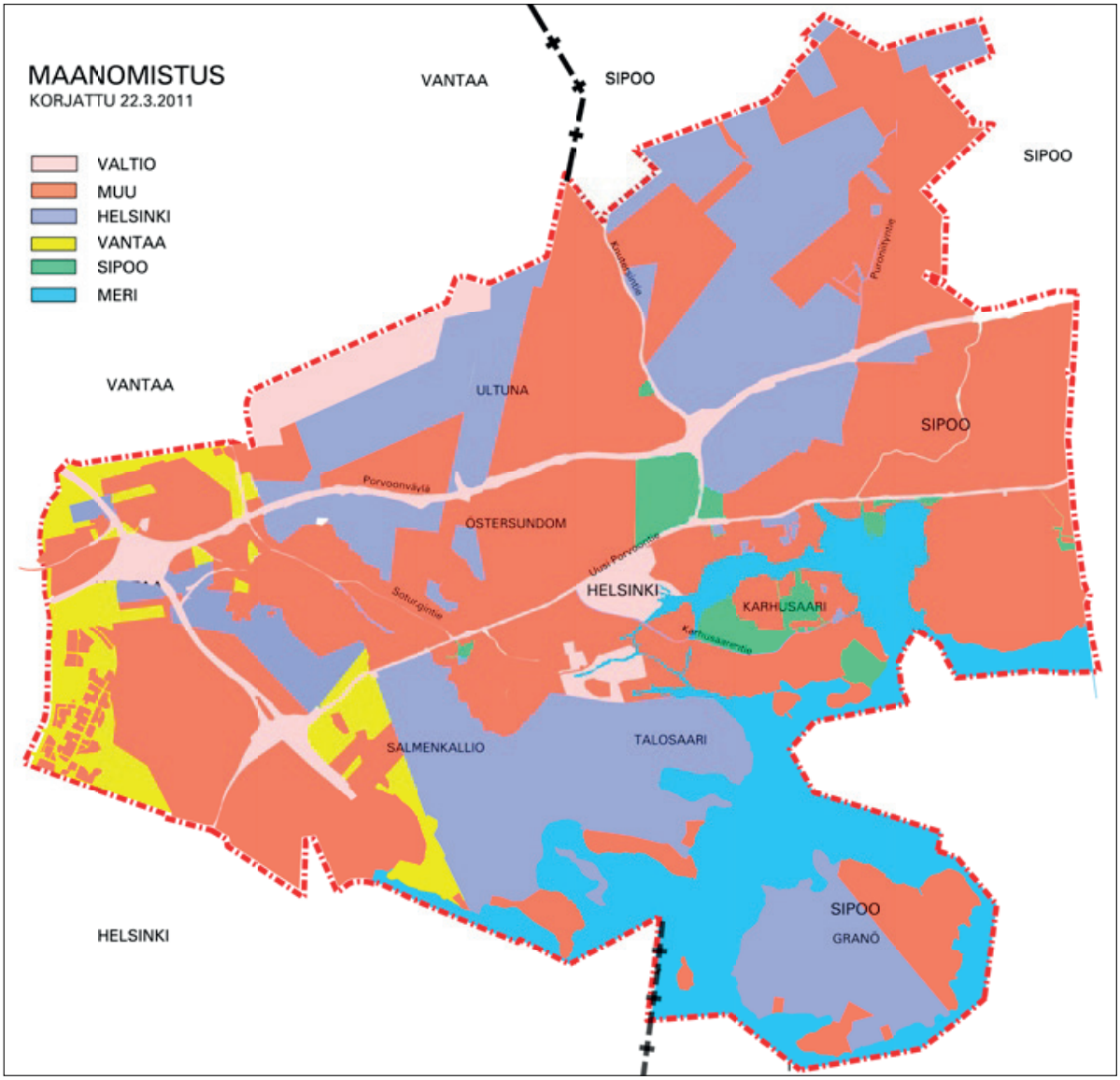
Även andra utredningar har gjorts. En mer detaljerad förteckning över utredningarna presenteras i beskrivningen av generalplanutkastet. Utredningarna finns också på webben på adressen www.hel.fi/ksv, "Ajankohtaiset alueet", Östersundom.

Utredningarna som gjorts eller kommer att göras under planeringen samt alternativen som utretts används som underlag och material i konsekvensbedömningen.

Markägarförhållanden

Markägarförhållanden i planeringsområdet (läget 29.6.2010) / hektar					
	Markägare				
Kommun	Staten	Helsingfors	Vanda	Sibbo	Övriga
Helsingfors	218	996	51	80	1313
Vanda	58	72	125	-	347
Sibbo	6	151	-	7	492

Bild 3. Karta över markägande



3 Konsekvensbedömning

Konsekvensområdet

Planens konsekvensområde är planeringsområdet och dess omgivning. Konsekvenserna av planlösningen är till betydande delar också regionala. Till exempel planeringen av markanvändningen, dimensioneringen, en tillräcklig bostadsproduktion och trafiksystemet har en inverkan på hela området.

Landsomfattande konsekvenser kan antas uppstå bland annat genom tillämpandet av de riksomfattande målen för markanvändning samt genom stora trafiklösningar. Områden som påverkas väsentligt kommer att preciseras under planläggningsarbetet.

Konsekvenser som bedöms

I samband med planläggningsarbetet kommer konsekvenserna att bedömas åtminstone beträffande följande punkter:

Områdes- och samhällsstrukturen

Bedömningen avser den regionala placeringen av bosättning och arbetsplatser, antalet och placeringen av bostäder, arbetsplatser, tjänster samt rekreationsområden, infrastrukturens funktion occh enhetlighet samt möjligheten att nyttiggöra den befintliga strukturen.

Trafiken

Man utreder och bedömer konsekvenserna på ordnandet av och kostnaderna för trafiken, olika trafikformer, trafikmängder, trafikens smidighet, väg- och gatunätet och lättrafiklederna och kollektivtrafiksystemet i den omgivande stadsstrukturen

Under generalplaneprocessen avgörs det skilt huruvida det i fråga om av trafiksystemlösningarna räcker med den konsekvensbedömning som görs i samband med planen, eller om en separat miljökonsekvensbedömning förutsätts.

Samhälls- och energiekonomin

En ekonomisk granskning av planläggningen kommer att göras för hela området, för enstaka delområden samt för trafiksystemet. Man utreder kostnaderna för markbyggandet, ordnandet av energi-, vatten- och avfallshanteringen samt faktorer som påverkar markpriset.

Ordnande av teknisk service

Preliminära översiktsplaner om nätverk för generell utjämning och teknisk service kommer att utarbetas.

Naturen, naturens mångfald och utnyttjandet av naturresurser

Man bedömer konsekvenserna som byggandet och det ökade rekreationsbruket har för naturmiljön, för naturskyddsområden och för områden inom nätverket Natura 2000. I Natura 2000-områden kommer man att göra en bedömning om naturtyper och olika arter enligt 65 § i naturvårdslagen. Detta görs för att man under beredningen av planarbetet och vid beslutsfattandet ska kunna säkerställa att man inte betydligt försämrar de naturresurser för vilkas skydd området införlivats i nätverket Natura 2000.

Landskapet, stadsbilden, kulturarvet och den bebyggda miljön

Man bedömer konsekvenserna för riksomfattande och lokalt betydande landskapsområden, kulturmiljön, fornlämningar enligt lagen om fornminnen och bebyggda miljöer bland annat när det gäller att omvandla ett i nuläget obebyggt område till ett område med bebyggelse.

Klimatet, vattnet, luften, jordmånen och berggrunden

Man utreder konsekvenserna av byggandet för klimatet, vattnet, luften, jordmånen och berggrunden och möjligheterna som dessa erbjuder för byggandet.

Hälsa

Trafikbuller och utsläpp, luftkvaliteten, utsläppens inverkan på hälsan och övriga aktiviteter som orsakar störningar för miljön samt eventuellt marksaneringsbehov. Översvämningsriskerna kartläggs.

Människornas levnadsförhållanden och livsmiljö

Man bedömer trivseln och funktionsdugligheten i boendemiljöerna, bostadsutbudet som lösningarna skapar samt verksamhetsmöjligheterna för olika befolkningsgrupper. Även påverkningarna på de nuvarande bostadsområdena och invånarnas levnadsförhållanden bedöms.

Näringslivets verksamhetsbetingelser

Planens beredare utför konsekvensbedömningarna som en del av planläggningsarbetet. Man låter även andra sakkunniga utföra konsekvensbedömningar.

Konsekvensbedömningen iakttas i alla planeringsfaser. Informationen som rör konsekvenserna produceras och utnyttjas under hela planläggningsprocessen. Vetskapen om konsekvenserna fördjupas och utvidgas allt eftersom planeringen fortskrider. Vid bedömning av konsekvenserna ikattas också andra projekt som eventuellt påverkar området och den samverkan som dessa har tillsammans med generalplanen.

Resultaten från konskvensbedömningen presenteras under planeringens gång som en del av planmaterialet. Bedömningarna sammanfattas i planbeskrivningen.

4 Planläggningsprocessen

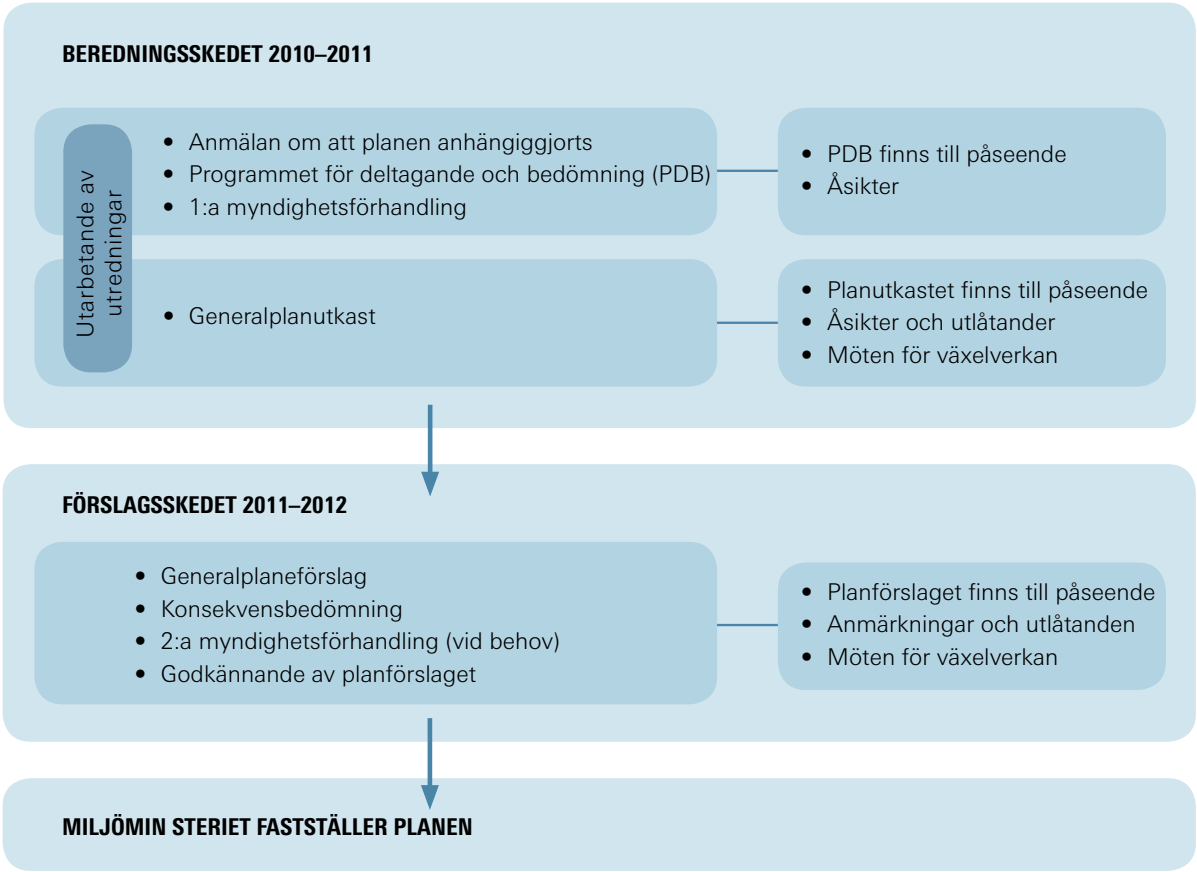


Bild 4. Planläggningsprocessen

Den gemensamma generalplanen planeras i Östersundoms planeringsgrupp, som består av planerare från Helsingfors, Vanda och Sibbo. Arbetsgruppen bereder ärendena för behandling i det beslutande organet, Östersundomkommittén, samt för behandling i kommunala organ. Före kommitténs behandling behandlas planerna i stadsdirektörsgruppen som styr arbetet.

Före planförslaget utarbetas ska generalplaneutkastet godkännas som underlag för det fortsatta planeringsarbetet i alla kommuner på minst stads- eller kommunstyrelsenivå.

Likaså ska planförslaget före dess egentliga behandling för godkännande i Östersundomkommittén behandlas med samma innehåll i alla kommunfullmäktige. Planförslaget föreläggs inte kommittén förrän varje kommunfullmäktige tillstyrker det till de delar som gäller deras eget område.

Den gemensamma generalplanen för Östersundom utarbetas med rättsverkningar, och lämnas efter kommitténs godkännande till miljöministeriet för fastställelse.

5 Deltagande och informering

Under hela planläggningsprocessen kommer man att öppet informera om utarbetandet av generalplanen samt om förfaranden och möjligheter för deltagande. De viktigaste förfarandena för deltagande är lagstadgade framläggningar, förhandlingar med myndigheter och intressegrupper, presentations- och diskussionsmöten samt informella samtal med beredarna. Syftet är att alla berörda parter och andra som är intresserade får information om hur planeringen framskrider och kan delta i beredningen genom att komma med synpunkter. På dessa möten har man alltid möjligheten att ge respons.

Planerarna i varje kommun ansvarar för sin egen del för växelverkan kring planläggningen i det egna området.

Deltagande i beredningsskedet

Programmet för deltagande och bedömning var framlagt till påseende 3.–28.2.2011 på kundserviceställen i Helsingfors, Vanda och Sibbo, i utställningslokalen Plattformen, i bibliotek (Västerkulla, Nickby, Söderkulla och Östra centrum) samt på kommunernas webbplatser. Planberedarna var anträffbara på separat överenskomna tider. Allmänheten ombads framföra sina åsikter om utgångspunkterna för planeringen och om programmet för deltagande och bedömning senast 28.2.2011. Programmet för deltagande och bedömning har kompletterats och uppdaterats med anledning av responsen.

Planutkastet och övrigt beredningsmaterial är framlagt 21.4.–23.5.2011 på följande platser:

Helsingfors
- Virka Info, Helsingfors stadshus, Norra Esplanaden 11–13
- Helsingfors stads stadsplaneringskontor, Folkskolegatan 3, 1:a vån
- Plattformen, Narinken 2
- Östra Centrums bibliotek, Åbohusvägen 1
- Östersundoms ungdomsgård, Knutersvägen 95
- Winberg & Winberg, Björnsövägen 34

Vanda
- Vanda Dickursby, markanvändningsväsendets kundtjänst, Konvaljvägen 28 (gatuplan)
- Västerkulla bibliotek, Orienterargränden 2

Sibbo
- Sockengården i Sibbo, Stora Byvägen18, 1:a vån.
- Sibbo huvudbibliotek, Norra skolvägen 2
- Söderkulla bibliotek, Amiralvägen 2

Hemsidor
- yhteinenostersundom.fi
- www.hel.fi/ksv, under länken Nähtävänä nyt (Till påseende nu; på finska)
- www.vantaa.fi/kaupunkisuunnittelu
- www.sipoo.fi/se/bygga_och_bo/planläggning

Diskussionsmöten arrangeras på följande tider:
- tor 5.5. kl 17–20 Plattformen, Narinken 2
- mån 9.5. kl 17–20 Kuntokallio, Kuntokalliovägen 6
- ons 11.5. kl 17–20 Skolan Sakarinmäen koulu, Knutersvägen 924
- mån 12.5. kl 17–20 Skolan Länsimäen koulu/Ylläs, Pallastunturivägen 27

De delar i planutkastet som gäller områden i Sibbo kommun kan diskuteras med planläggarna i Kuntokallio kapell, Kuntokalliovägen 6, torsdagen 5.5. klockan 10–18 . Klockan 10 diskuteras området norr om Nya Borgåvägen, klockan 13 området söder om Nya Borgåvägen och klockan 15 Granö men du kan titta in för att diskutera vilket område som helst under hela dagen då det bäst passar dig.

Med alla berörda parter utförs även intensivare samarbete till exempel vid särskilda möten eller genom att vid behov inrätta arbetsgrupper kring ett visst tema eller område. Planerarna är anträffbara på separat överenskomna tider.

Åsikter om planutkastet och övrigt beredningsmaterial ska framföras senast 23.5.2011. Skriftliga åsikter kan skickas till någon av de följande adresserna:
- Helsingfors stad, Registratorskontoret, Östersundomkommittén, PB 10, 00099 Helsingfors stad, (besöksadress: Stadshuset Norra Esplanaden 11–13), e-post: helsinki.kirjaamo@hel.fi eller

Utgående från planutkastet och responsen utarbetas ett preciserat utkast till generalplan. Detta godkänns i alla kommuner som underlag för den fortsatta planeringen minst på stads- eller kommunstyrelsenivå innan ett planförslag upprättas.

Deltagande i förslagsskedet

Enligt föreliggande planer finns planförslaget framlagt till påseende år 2012. Under påseendetiden ordnas diskussionsmöten som är öppna för alla. Allmänheten kan lämna in anmärkningar om planförslaget och man kommer också att anhålla om utlåtanden med anledning av det.

Planförslaget kommer att läggas fram till påseende minst på följande platser:
- Virka Info, Helsingfors stadshus, Norra Esplanaden 11–13
- Helsingfors stadsplaneringskontors entréhall, Folkskolegatan 3, 1:a vån.
- Dickursby, markanvändningsväsendets kundtjänst, Konvaljvägen 28 (gatuplan)
- Sockengården i Sibbo, Stora Byvägen 18, 1:a vån.
- www.hel.fi/ksv, under länken Nähtävänä nyt (Till påseende nu; på finska)
- www.vantaa.fi/kaupunkisuunnittelu
- www.sipoo.fi/se/bygga_och_bo/planlaggning

Planförslaget behandlas med samma innehåll i alla kommunfullmäktige före Östersundomkommitténs behandling för godkännande. Planförslaget ska inte föreläggas kommittén förrän varje kommunfullmäktige tillstyrker det till de delar som gäller deras eget område.

Målet är att planförslaget är klart för Östersundomkommitténs godkännande år 2012.

Myndighetssamarbete

Under planeringstiden ordnas skilda förhandlingar för myndigheter och andra sakkunniga. Under planläggningsarbetet samarbetar man till exempel med Nylands förbund gällande landskapsplanläggningen och man kommer att grunda en arbetsgrupp för planeringsprinciperna av den södra kanten i Sibbo storskog. Därtill ordnas andra förhandlingar vid behov. Man anhåller om myndigheters ställningstaganden till planutkastet och utlåtanden om planförslaget.

Under planläggningsprocessen ordnas minst en lagstadgad myndighetsförhandling mellan Nylands ELY-central, miljöministeriet, kommunerna och andra viktiga sektorsmyndigheter. Den första myndighetsförhandlingen ordnades 13.12.2010. Den andra myndighetsförhandlingen ordnas vid behov när planförslaget har varit offentligt framlagt och anmärkningarna på och utlåtandena om det har mottagits.

Informering

Om planläggningen och möjligheterna till deltagande informeras under planläggningsarbetets olika skeden i form av tidningsannonser i följande tidningar:

- Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet, tidningen Metro, Helsingin Uutiset
- Sipoon Sanomat och Borgåbladet
- Vantaan Sanomat.

Information läggs också ut på på projektets och på kommunernas hemsidor på följande adresser:

- yhteinenostersundom.fi
- www.hel.fi/ksv under länken Nähtävänä nyt (Till påseende nu; på finska)
- www.vantaa.fi/kaupunkisuunnittelu
- www.sipoo.fi/fi/asuminen_ja_rakentaminen/kaavoitus

Information om planläggningen fås också av planerarna och kommunernas planläggningsöversikter som utkommer en gång per år samt i tidningen Kaupunkisuunnittelu (”Stadsplanering”), som ges ut minst en gång under planläggningsarbetet.

Intressenter

Alla med intresse för beredningen av planen välkomnas att delta i arbetet. VBerörda parter är markägarna och -innehavarna inom planläggningsområdet, boende och bostadsaktie- och fastighetsbolag, företag och näringsidkare som är verksamma i området och förvärvsarbetande, d.v.s. alla vars boende, arbetande eller andra omständigheter planen kan påverka avsevärt.

Berörda parter är föreningar, organisationer och samfund som är verksamma i området eller vars verksamhetsområden behandlas i planen.

Berörda parter är myndigheter vars verksamhetsområden behandlas i planen. Bland dessa är åtminstone:

- **Samkommuner:** Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), Helsingforsregionens miljötjänster (HRM), Nylands förbund, Samkommunen för vattenskydd i Mellersta Nyland
- **Helsingfors stads förvaltningar:** förvaltningscentralen, Helsingfors Energi, Stadsmuseet, Helsingfors stads trafikverk (HST), Helsingfors stads faktacentral, Helsingfors Hamn, Helsingfors miljöcentral, stadsbiblioteket, fastighetskontoret, idrottsverket, ungdomscentralen, utbildningsverket, räddningsverket, byggnadstillsynsverket, byggnadskontoret, socialverket, hälsovårdscentralen, ekonomi- och planeringscentralen
- **Sibbo kommuns förvaltningar:** social- och hälsovårdsavdelningen, bildningsavdelningen, ekonomi- och förvaltningscentralen, avdelningen för teknik och miljö
- **Vanda stads förvaltningar:** Centralförvaltningens verksamhetsområde, Verksamhetsområdet för markanvändning och miljö, Bildningsväsendet, Verksamhetsområdet för social- och hälsovård, Verksamhetsområdet för fritid och invånarservice
- **Statliga myndigheter:** Södra Finlands regionförvaltningsverk, polisinrättningen i Helsingfors, kommunikationsministeriet, Trafikverket, Museiverket, Forststyrelsen, Skogscentralen Kusten, Tavastland-Nylands skogscentral, försvarsmaktens regionalbyrå i Helsingfors, Borgå museum, Finlands miljöcentral (FMC), Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM), Nylands fiskeridistrikt, miljöministeriet
- **Övriga myndigheter och offentliga samfund:** Etelä-Suomen Energia Oy, Fingrid Oy, Helen elnät Ab, Helsingfors kyrkliga samfällighet, Räddningsverket i Östra Nyland, Borgå stad, Borgå museum, Sibbo kyrkliga samfällighet, Strålsäkerhetscentralen, Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes), Vanda kyrkliga samfällighet, Mellersta Nylands räddningsverk, Vanda Energi Ab

Kontaktinformation

Helsingfors stads stadsplaneringskontor

Östersundomprojektet
PB 2100 (Folkskolegatan 1)
00099 HELSINGFORS STAD
www.hel.fi/ksv

e-postadresserna har formen
fornamn.efternamn@hel.fi

Projektchef
Matti Visanti, tfn 09 310 37291

Projektsekreterare
Kristiina Koistinen, tfn 09 310 37454

Planering av markanvändning
Teemu Holopainen, tfn 09 310 37154, Sundberg
Maria Isotupa, tfn 09 310 37303, Ultuna
Teija Patrikka, tfn 09 310 37374, Björnsö
Sakari Pulkkinen, tfn 09 310 37276, Östersundom
Kaisa Yli-Jama, tfn 09 310 37056, Husö, landskapsplanering
Tapani Rauramo, tfn 09 310 37071
Marja Leino, tfn 09 310 37290

Trafikplanering
Sari Piela, tfn 09 310 37447
Heikki Hälvä, tfn 09 310 37142, banplanering

Teknik, ekonomi och miljöteknik
Pekka Leivo, tfn 09 310 37388
Tuula Pipinen, tfn 09 310 37269
Eija Kivilaakso, tfn 09 310 37247

Växelverkan
Maija Mattila, tfn 09 310 37435

Helsingfors fastighetskontor

Markförvärvsbyrån
PB 2200, (Katarinegatan 1)
Peter Haaparinne, tfn 09 310 31864

Helsingfors stads ekonomi- och planeringscentral

Områdesbyggande
PB 2200, (Alexandersgatan 24)
Ari Karjalainen, tfn 09 310 70686

Vanda stad

Stadsplaneringen
Konvaljvägen 28, 01300 Vanda
www.vantaa.fi

e-postadresserna har formen
etunimi.sukunimi@vantaa.fi

Planering av markanvändning
Västersundom, Västerkulla, Fagersta, Gjutan
Matti Pallasvuo, tfn 09 8392 2745, generalplanchef
Vesa Karisalo, tfn 09 8392 2684
Markku Immonen, tfn 09 8392 2742

Trafikplanering
Leena Viilo, tfn 09 8392 4262

Sibbo kommun

PB 7 (Sockengården, Stora Byvägen 18)
04131 Sibbo
www.sipoo.fi

e-postadresserna har formen
etunimi.sukunimi@sibbo.fi

Planering av markanvändning
Majvik, Granö
Mikko Aho, tfn 09 2353 6700, utvecklingsdirektör
Sirkku Huisko, tfn 09 2353 6702
Eveliina Harsia, tfn 09 2353 6727

Webbplatsen för den gemensamma generalplanen för Östersundom finns på adressen:

http://yhteinenostersundom.fi

Följ beredningen, bekanta dig med planen och kom med synpunkter.

Du kan också beställa ett nyhetsbrev till din e-post!

Riitta Venesmaa 310 37451 3.1.2011

VIRANOMAISNEUVOTTELU KOSKIEN ÖSTERSUNDOMIN YLEISKAAVAA

Paikka Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus
Kokoushuone Aapa, Asemapäällikönkatu 14

Aika 13.12.2010 klo 13.00-15.10

Läsnä

Matti Vatilo	Ympäristöministeriö, puheenjohtaja
Anne Jarva	Ympäristöministeriö
Agneta Nylund	Uudenmaan liitto
Marja Vikman-Kanerva	Uudenmaan liitto
Oskari Orenius	Itä-Uudenmaan liitto
Brita Dahlqvist-Solin	Uudenmaan ELY-keskus
Ilpo Huolman	Uudenmaan ELY-keskus
Rolf Nyström	Uudenmaan ELY-keskus
Hannu Palmen	Uudenmaan ELY-keskus
Minna Weurlander	Uudenmaan ELY-keskus
Maarit Saari	Uudenmaan ELY-keskus
Jussi Heinämies	Uudenmaan ELY-keskus
Anita Paavola	Uudenmaan ELY-keskus
Riitta Tornivaara-Ruikka	Uudenmaan-ELY-keskus
Tarja Laine	Uudenmaan ELY-keskus
Harri Korkeamäki	Metsähallitus
Teija Snicker-Järvinen	Liikennevirasto
Arto Siitonen	Helsingin seudun liikenne
Riikka Aaltonen	Helsingin seudun liikenne
Veli Hukkanen	Helsingin poliisilaitos
Osmo Auvinen	Etelä-Suomen Energia Oy
Mikko Aho	Sipoon kunta
Sirkku Huisko	Sipoon kunta
Markku Immonen	Vantaan kaupunki, kaupunkisuunnittelu
Matti Pallasvuo	Vantaa kaupunki, kaupunkisuunnittelu
Jukka Kullberg	Vantaa kaupunki, kaupunkisuunnittelu
Emmi Koskinen	Vantaa kaupunki, kuntatekniikka
Vesa Karisalo	Vantaa kaupunki, kaupunkisuunnittelu
Stefan Skog	Vantaa kaupunki, ympäristökeskus
Tanja Sippola-Alho	Helsingin kaupunki, hallintokeskus
Matti Visanti	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Pirkko Vainio	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Katri Erroll	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Maija Mattila	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Maria Isotupa	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Kaisa Yli-Jama	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Teemu Holopainen	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Tapani Rauramo	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto

Sari Piela	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Tuula Pipinen	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Markku Lahti	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Olavi Veltheim	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Tuomas Rajajärvi	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Olli-Pekka Poutanen	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Eija Kivilaakso	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Riitta Venesmaa,	Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
Pekka Kansanen	Helsingin ympäristökeskus
Markku Heikkinen	Helsinki, kaupunginmuseo
Sanna Granbacka	Helsingin kaupunginmuseo, Keski-Uudenmaan maakuntamuseo
Ossi Lehtinen	Helsingin rakennusvalvontavirasto
Piia-Liisa Orrenmaa	Helsingin rakennusvalvontavirasto
Pirjo Pekkarinen-Kanerva	Helsingin rakennusvalvontavirasto
Esko Patrikainen	Helsingin kaupunki, kiinteistövirasto
Antti Salaterä	Helsingin kaupunki, liikuntavirasto
Nina Mouhu	Helsingin kaupunki, rakennusvirasto
Pirjo Koivunen	Helsingin kaupunki, rakennusvirasto
Ina Liljeström	Helsingin kaupunki, talous- ja suunnittelukeskus
Ari Karjalainen	Helsingin kaupunki, talous- ja suunnittelukeskus

1 § Kokouksen järjestäytyminen ja osallistujien esittäytyminen

Tarja Laineen johdolla sovittiin, että puheenjohtajana toimii Matti Vatilo ja muistion laatii Riitta Venesmaa.

Matti Vatilo avasi neuvottelun ja totesi, että kyseessä on yleiskaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu, joka MRL 66 §:n perusteella tulee järjestää merkittävän kaavan laadintaan liittyvien valtakunnallisten, seudullisten ja muiden keskeisten tavoitteiden selvittämiseksi.

Valmisteltava yleiskaava on MRL 6 luvun mukainen kuntien yhteinen yleiskaava, jonka hyväksyy kuntien asettama toimielin ja vahvistaa ympäristöministeriö. Tällaisia kuntien yhteisiä yleiskaavoja on Suomessa aiemmin vahvistettu 6.

Maakuntakaavan ja yhteisen yleiskaavan suhteesta säädetään MRL 48 §:ssä. Yhteinen yleiskaava voidaan perustellusta syystä laatia sisällöltään poikkeamaan maakuntakaavasta. Tällöin yhteisen yleiskaavan on kuitenkin sopeuduttava maakuntakaavan kokonaisuuteen, ja on otettava soveltuvin osin huomioon, mitä maakuntakaavan sisältövaatimuksista on säädetty (MRL 28 §).

Osallistujat esittäytyivät.

Kokouskutsun liitteenä oli jaettu luonnos Östersundomin yhteisen yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaksi. Se on muistion liitteenä 1.

2 § Suunnittelutehtävän esittely

Östersundom-projektin päällikkö Matti Visanti esitteli Helsingin, Vantaan ja Sipoon Östersundomin yhteisen yleiskaavan suunnittelutilanteen, suunnitteluorganisaation ja -aikataulun sekä. seuraavat aiheet:
-kaavatyön tavoitteet
-vaihtoehdot
-vaikutusalue ja tehtävät selvitykset sekä vaikutusten arviointi
-valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
-suhde maakuntakaavaan
-liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen
-maisema ja kulttuuriympäristö
-luontoarvot
-muut suunnittelutehtävään vaikuttavat seikat

Sipoon kehitysjohtaja Mikko Aho ja Vantaan yleiskaavapäällikkö Matti Pallasvuo totesivat että suunnittelua on valmisteltu yhdessä, ja että heillä ei ole lisättävää Visannin esitykseen.

Matti Visannin power-point esitys on muistion liitteenä 2. .

3 § Viranomaisten puheenvuorot

Ympäristöministeriö
Anne Jarva: Yhteisen yleiskaavan vahvistaminen kuuluu ympäristöministeriölle. Vahvistaminen edellyttää, että MRL:n sisältövaatimukset ja valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on otettu huomioon. Tehokas asuntorakentamisen tavoite on Helsingin seudun kannalta tärkeä. Luonnonarvot ja Natura-arvot ovat tärkeitä. Luonnonsuojelulain mukainen Natura-arviointi tulee tehdä. Arvioinnista tulee pyytää Udenmaan-ELY-keskuksen lausunto. Toimikunta ei voi hyväksyä kaavaa, jos Natura-arvoja heikennetään merkittävästi.

Uudenmaan liitto
Merja Vikman-Kanerva: Suunnittelualueella on nyt voimassa useita maakuntakaavoja. Maakuntakaavan uudistaminen etenee hyvin ja aikataulut tämän yhteisen yleiskaavan kanssa näyttävät menevän yksiin. Maakuntahallitus on tänään hyväksynyt maakuntakaavan perusraken-

teen. Se olisi hyvä todeta OAS:ssa. Maakuntakaavan luonnos tulee nähtäville 5/2011, ehdotus valmistunee 5/2012. Hyväksyminen on vuoden lopulla 2012. Vahvistaminen kestänee vuoden.

Vikaman-Kanerva nosti esille kysymyksen Heli-radasta ja Itä-radasta. Ne eivät voi olla ristiriidassa.

Itä-Uudenmaan liitto
Oskari Orenius: Paljon yhteensovittamista. Natura ja Sipoonkorpi ovat haasteellisia. On toiveikas, että saadaan hyvä kaava.

Metsähallitus
Harri Korkeamäki: Sipoonkorpi on olennainen suunnittelukysymys. Suojelulliset tavoitteet pitää toteutua Sipoonkorvessa samoin kuin muilla luonnonsuojelualueilla.

Metsähallitus haluaa yhteistyötä liikennesuunnittelun osalta, jotta Sipoonkorven liikennetarpeet voidaan ottaa suunnittelussa huomioon. Esimerkiksi Nuuksiossa liikenne muodostui ongelmaksi sujuvien yhteyksien ja pysäköintitilojen järjestämisen osalta.

Keski-Uudenmaan maakuntamuseo/Helsingin kaupunginmuseo
Sanna Granbacka: Suunnittelualueeseen kuuluvat rakennetut kulttuuriympäristöt on hyvin nostettu esiin OAS-luonnoksessa. Maakunnallisesti merkittävät kohteet (RKY-kohteet) tulee myös merkitä yleiskaavaan ja kaavaan vaikutukset kulttuuriympäristöön pitää selvittää.

Museovirasto, rakennushistorian osasto, Marianna Niukkanen osasto oli antanut neuvotteluun seuraavan kirjallisen kannanoton:

"Suunnittelualueella tehdyt munaisjäännösinventoinnit ovat pääpiirteissään riittävät yleiskaavan laatimisen tarpeisiin. Granön saaren osalta inventointitiedot ovat kuitenkin puutteellisia. Saaren koillisosassa on sijainnut mm. keskiajalla perustettu kylä ja luultavasti Suomenlinnan rakentamiseen liittyvä tiiliruukki, joiden paikkoja ei ole tarkastettu maastossa.

Suunnitelmassa mainitaan yhtenä tavoitteena olemassa olevan kyläverkoston tukeminen ohjaamalla rakentamista niiden yhteyteen. suunnittelualueen keskiaikaiset kylätontit on inventoitu Vantaan alueella vuonna 2005 ja alueen muissa osissa Sipoon yleiskaavan laatimisen yhteydessä vuonna 2007.

Vanhoja kylätontteja sijaitsee useita etenkin Länsisalmen ja Östersundomin alueella, ja osa niistä on edelleen asuttuja. Tulee huomioida, et-

tä rakentamisen tiivistäminen kyläalueille saattaa koskea muinaismuistolain (295/63) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä, jotka voivat olla pinta-alaltaan laajoja.

Rakennetun kulttuuriympäristön osalta viranomaistehtävistä vastaavat omilla toimialueillaan Helsingin kaupunginmuseo, Vantaan kaupunginmuseo sekä Porvoon museo, Museoviraston ja museoiden välisten yhteistoimintasopimusten perusteella."

Liikennevirasto
Teija Snicker-Järvinen: Kyseessä on joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen, mikä on tyydytyksellä pantu merkille. Maanteiden osalta ei ole uusia tarpeita olemassa. Heli/He-Pi varaukset tulee sisällyttää kaavaan. Liikennesuunnittelun kytkeminen kaavatyöhön on tärkeää.

Oskari Orenius ja Matti Pallasvuo kommentoivat, että He-Pi linjauksen vaihtoehtoja selvitetään. Selvitystyön tarkoituksena on ratkaista mikä vaihtoehdoista tuodaan maakuntakaavaan. Tärkein pidetään voimassa.

Jani Koiranen/Liikenneviraston meriosasto oli antanut viranomaisneuvotteluun seuraavan kirjallisen kannanoton:

"Kaavakarttaan tulisi merkitä kaava-alueella kulkevat vesiväylät. Tiedon ajantasaisesta vesiväylästöstä saa tarvittaessa Meriosastolta."

Helsingin seudun liikenne
Riikka Aaltonen: Kaavan tavoitteet ovat seudun liikennejärjestelmän kannalta hyviä ja kestävän kehityksen mukaisia. Ne täydentävät nykyistä liikennejärjestelmää. Metro on taloudellisesti hyvä ratkaisu ja tehokas. Metro pitäisi olla käytettävissä yhtä aikaa alueen rakentumisen kanssa.

Helsingin poliisilaitos
Veli Hukkanen: OAS-luonnoksessa poliisi on virheellisesti laitettu kunnan viranomaiseksi. Poliisilla on tiivis yhteistyö turvallisuuskysymyksissä Helsingin kanssa. Suunnittelussa tärkeää ovat mm. liikennejärjestelyt, asuinympäristöjen turvallisuus, valoisuus, luonnollisen valvonnan mahdollisuus. Tärkeitä suunnittelualueita ovat asemien seudut ja ostoskeskukset. Poliisi haluaa tehdä yhteistyötä kaavaa valmisteltaessa.

Etelä-Suomen Energia
Osmo Auvinen: Etelä Suomen Energia on alueen juridinen verkonhaltija. Alueen sähköverkko tullaan rakentamaan lähes kokonaan uudelleen. Aurinkosähkö tulee olemaan tärkeä tekijä. Etelä-Suomen Energia rakentaa palvelualustan. Toimijat ratkaisevat mihin suuntaan järjestel-

mää lähdetään viemään. Sähköautojen yleistymisellä voi olla merkitystä. Lämmitysratkaisut ovat tärkeitä. Etelä-Suomen Energia toivoo tiivistä yhteistyötä alueen suunnittelijoiden kanssa.

Sipoon kunta
Mikko Aho: Sipoolla ei ole täydennettävää Visannin esitykseen. Kuntien välinen sopimus yhteisen yleiskaavan tekemisestä on allekirjoitettu. Kaavan edellyttämä selvitykset tullaan tekemään yhdessä. Kuntien jo tekemät selvitykset yhdistetään yhdeksi aineistoksi.

Vantaan kaupunki
Jukka Kullberg, kaupunkisuunnittelu: Suunnittelua on tehty yhdessä. Ei ole lisättävää Visannin esitykseen. Kysymys ekologisista käytävistä on tuotu esille. Ne otetaan huomioon ja ratkaistaan suunnittelun yhteydessä. Metro edellyttää, että radan varteen rakennetaan tiiviisti. On selvitettävä millä tavalla poikittaiset liikenneyhteydet toteutetaan.

Stefan Skog, ympäristökeskus: Kaavaa tehdään yhteistyönä. Sipoonkorpi on tärkeä. Hulevesikysymykset myös tiealueilla tulee ottaa huomioon alusta alkaen.

Helsingin kaupunki
Hallintokeskus Tanja Sippola-Alho: Kaavan valmistelu on moniportainen. On tärkeää turvata, että kaikkien kuntien luottamusmiehet ovat tiiviisti mukana.

Kaupunkisuunnitteluvirasto
Tuomas Rajajärvi: Ei lisättävää

Olli-Pekka Poutanen:
Ei lisättävää.

Ympäristökeskus Pekka Kansanen:
Kaava on haasteellinen luonnonsuojelun ja ympäristön kannalta. Miten luonnonsuojelualueiden luontoarvot voidaan säilyttää ja ratkaista Sipoonkorpi ja Natura-kysymykset. Sataman Natura-seurannasta on paljon pohjatietoa. Ympäristökeskus haluaa tiivistä yhteistyötä kaavaa valmisteltaessa.

Rakennusvalvontavirasto
Ossi Lehtinen: Alueelle suunnitellaan tiivistä pientalovaltaista kaupunkia. Kaupunki pientaloproblematiikka on käytävä läpi. Esteettömään ympäristöön liittyvät kysymykset otettava huomioon. Rakennusvalvontavirasto haluaa olla mukana kun pohjarakentamis-, hulevesi- ja energiaratkaisuja pohditaan.

Pirjo Pekkarinen-Kanerva: Liikenneratkaisut on keskeisin ekotehokkuuteen liittyvä tekijä. Vuonna 2020 kaikki uudisrakentaminen tulee olla 0-energiatasoa.

Kiinteistövirasto
Esko Patrikainen: Ei lisättävää.

Liikuntavirasto
Antti Salaterä: Liikuntavirastolla on hyvä yhteistyö kaupunkisuunnittelun kanssa. Sipoonkorven kansallispuiston yhteyteen on suunniteltava riittävät ulkoilualueet suojaksi. Suunnittelussa on huomioitava ulkoilureitit ja turvalliset liikuntaympäristöt. Kyseessä on merellinen alue. Tarvetta on venesatamille, uimarannoille. Alueelle olisi tärkeää saada ratsastuskeskuksia, ja -reittejä. Niitä puuttuu Helsingistä.

Rakennusvirasto
Niina Mouhu, katu- ja puisto-osasto: Asuinalueiden sisälle pitäisi saada mahdollisimman laajoja yhtenäisiä viheralueita. Katuverkon suunnittelussa tulee ottaa huomioon rakennusviraston ohjeet koskien mm esteettömyyttä. Lumien vastaanottopaikkoja tulisi olla kaksi. Maamassojen sijoituspaikka on valmistelussa otettu hyvin huomioon. Hulevedet ja tulvasuojelu on tärkeä ottaa huomioon.

Uudenmaan ELY-keskus

Minna Weurlander, Rolf Nyström, Ilpo Huolman, Brita Dahlgvist Solin:

Kyseessä on merkittävä kaava. Paljon hyviä selvityksiä on tehty. On tärkeää, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan saadaan välitettyä hyvin tehty selvitystyö ja kaavan merkittävyys käy siitä ilmi. Siitä tulee selvitä osallistumisen ajankohdat ja tavat.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Se tehdään asukkaita, järjestöjä, kunnan ja valtion viranomaisia sekä muita osallisia varten.Se antaa perustiedot kaavahankkeesta ja sen valmisteluprosessista niin, että osalliset voivat arvioida kaavan merkitystä ja tarvetta osallistua sen valmisteluun.

Kommentit osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan:

Johdanto kappale: MRL 48 §:stä on referoitu yksi lause. On syytä lisätä pykälän sisältö kokonaan.
Maakuntakaava ohjaa yhteistä yleiskaavaa. Perutellusta syystä voidaan poiketa maakuntakaavasta, jos huolehditaan myös siitä, että yh-

teinen yleiskaava sopeutuu maakuntakaavan kokonaisuuteen. On myös otettava soveltuvin osin huomion, mitä MRL 28 §:ssä säädetään maakuntakaavan sisältövaatimuksista.
.
On hyvä tuoda esiin se, että yksittäisen kunnan ryhtyessä laatimaan yleiskaavaa omalle alueelleen, ohjaava rooli on maakuntakaavalla, ei yhteisellä yleiskaavalla (MRL 39 §)

2. Suunnittelun lähtökohtia
-Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
Hyvin tuotu esiin Helsingin seutua koskevat tavoitteet.
Myös muut tavoitteet koskevat aluetta: esimerkiksi lähtökohtana on oltava perusteltu väestönkehitysarvio, pitkällä aika välillä on tarkasteltava väestömäärän kehityksen eri vaihtoehtoja, turvattava rautatieyhteys Helsingistä Pietariin, edistettävä rannikkoalueen säilymistä luonto- ja kulttuuriarvojen kannalta erityisen merkittävinä aluekokonaisuuksina jne.
-Maakuntakaavatilanne
Lisättävä yleispiirteinen kuvaus voimassa olevasta sisällöstä.
Tuotava esiin maakuntakaavan uudistamisen ja yhteisen yleiskaavan laatimisprosessien yhteensovittamisen tärkeys, ettei ristiriitoja synny.
Tuotava esiin, että maakuntakaavan tarkistuksen ja yhteisen yleiskaavan valmistuessa aikataulujensa mukaan saman vuoden 2012 lopulla, ympäristöministeriö tulee ensin tutkimaan maakuntakaavan vahvistamisedellytykset.

-Yleiskaavat ja asemakaavat
Kerrottava yleispiirteinen kuvaus kaavojen sisällöstä
-Muut suunnitelmat ja päätökset
Ei ilmene millä perusteella luettelo on syntynyt. On kerrottava ovatko sitovia vai muunlaisia päätöksiä. Luettelossa ei ole mainittu NATURA 2000 päätöstä eikä Sipoonkorven kansallispuistoselvitystä.
-Tehdyt selvitykset ja tehtävät selvitykset:
Seudullisia selvityksiä ei ole mainittu. Esim. ekologiset käytävät, raideyhteys Pietariin, mitoitustarkastelut suhteessa seutuun, kaupan palveluverkko jne. on mainittava.
Pohjavesiselvitys (kaava-alueen länsiosassa on Fazerilan tärkeä pohjavesialue, jota koskee aikanaan Länsi-Suomen vesioikeuden ja Vaasan hallinto-oikeuden antamat määräykset kuten mm. "Alueelle ei saa rakentaa uusia yleiselle liikenteelle tarkoitettuja liikenneväyliä.")

3.Vaikutusten arviointi
Vaikutusalue on määriteltävä. Se on suurempi kuin suunnittelualue.
Vaikutukset ovat merkittäviltä osin seudullisia
Arvioinnin seudullinen näkökulma on tuotava esiin.

Raide-YVA:n tarve tulee selvittää.

4.Kaavoitusprosessi
Luonnosvaiheessa näin merkittävässä kaavassa tulee olla vaihtoehdot esillä. MRL 9 §:n mukaan kaavaa laadittaessa on selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.
Myös yleiskaavan kaavaselostuksessa on MRA 17 §:n mukaan esitetään mm. esillä olleet vaihtoehdot, perusteet kaavaratkaisun valinnalle ja miten vaikutusselvitysten tulokset on otettu huomioon
Ympäristöministeriön kaavan vahvistaminen puuttuu kokonaan kaaviosta

5. Osallistuminen ja tiedottaminen
On esitettävä, miten osalliset voivat osallistua, mitä ovat mainitut vuorovaikutustilaisuudet, mitä vuoropuhelumenetelmiä käytetään
On esitettävä, miten vaihtoehtoja esitellään
Osalliset määräytyvät vaikutusalueen mukaan, listaa täydennettävä sen perusteella, esim. Porvoon kaupunki, Etelä-Suomen AVI, Säteilyturvakeskus…
Hyvin tuotu esiin yhteystiedot.

Raide-YVA:n tarveharkinta
Osayleiskaava-alueella on suunnitteilla metrorata. Metro tai vastaava raideyhteys ei sisälly YVA-asetuksen hankeluetteloon, joten on tehtävä erillinen päätös sovelletaanko tässä hankkeessa YVA-menettelyä vai eikö. Asiasta on aikaisemmin keskusteltu Helsingin ja Uudenmaan ELY-keskuksen kuukausikokouksessa, jolloin päätettiin palata asiaan osayleiskaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelussa. Kysymys YVA-menettelyn tarpeesta ja tämän menettelyn kytkeytymisestä kaavoitustyöhön on tärkeä ja kysymys YVA-menettelyn soveltamistarpeesta on syytä ratkaista pian.
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei käy ilmi, ovatko kaavoituksen yhteydessä tehtävät liikenteen ja maankäytön selvitykset YVA- näkökulmasta riittäviä.

Luonnonsuojelu
Osayleiskaavan vaikutukset Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura 2000 –alueeseen on arvioitava LsL 65 §:n edellyttämässä laajuudessa. Natura-arviointimenettely sisältää sekä arvioinnin että siitä LsL 65 §:n mukaisesti Uudenmaan ELY:ltä pyydettävän lausunnon. Tämä menettely on käytävä läpi ennen kuin kaavasta tehdään hyväksymispäätöstä. ELY katsoo, että arviointeja Natura-alueen luonnonarvoihin on syytä tehdä koko kaavaprosessin ajan eri vaihtoehdoista pyr-

kien valitsemaan sellaiset kaavaratkaisut ja kaavamääräykset, joilla haitalliset vaikutukset luonnonarvoihin joko poistetaan tai minimoidaan. Vaikutusten arvioinnissa on otettava huomioon myös muut alueelle mahdollisesti vaikuttavat hankkeet ja niiden yhteisvaikutus osayleiskaavan kanssa.

Natura-arviointimenettely on syytä huomioida myös kaavaprosessin aikataulua suunniteltaessa. Luonnonsuojelulain mukaan ELY:n on annettava LsL65 §:n mukainen lausuntonsa viivytyksettä ja viimeistään kuuden kuukauden kuluessa. Käytäntö on osoittanut, että lausunnon antamiseen joudutaan usein käyttämään lain sallima enimmäisaika.

Vaikutukset osayleiskaavan vaikutusalueella sijaitsevaan Sipoonkorven Natura-alueeseen tulee arvioida asianmukaisesti. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota Sipoonkorven alueelle kohdistuvan merkittävästi lisääntyvän virkistyskäytön vaikutuksiin. Sipoonkorven osalta riittää todennäköisesti ns. kynnysarviointi.

Kaavoituksen yhteydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota myös ekologisten käytävien ja viheryhteyksien suunnitteluun ja säilyttämiseen. Rannikon ja Sipoonkorven väliset yhteydet tulee osoittaa kaavassa määrällisesti ja laadullisesti riittävällä tavalla.

Osayleiskaavan laatimisen yhteydessä tulee selvittää ja ottaa huomioon myös muut alueen mahdolliset luontoarvot, kuten direktiivilajit, uhanalaiset lajit ja uhanalaiset luontotyypit.

Tulvasuojelu- ja hulevedet
Suunnittelutyössä tulee ottaa huomioon tulvariskien hallinta, mikä edellyttää kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyötä. Kunnilla on vastuu hulevesien hallinnasta ja hulevesitulvariskien arvioinnista. ELY-keskukset vastaavat siitä, että merenranta- ja vesistöjen tulvariskit tulevat arvioitua. Osayleiskaava-alueella on tärkeä yhteen sovittaa toiveet ja rakentamisen mahdollisuudet siten, että sekä meritulvariski että hulevesitulvariski on tunnistettu ja hallinnassa. Hulevesien hallintasuunnittelun yhteydessä selvitettävä mahdollisuus hyödyntää ja vahvistaa olemassa olevia pienvesistöjä ja viheryhteyksiä.

Liikenne
OASia on hankala kommentoida. Esityksen joukkoliikenteeseen perustuvat tavoitteet ovat hyviä. On selvitettävä kuinka oikeasti saadaan toteutumaan joukkoliikenteen tehokas käyttö. Alustavassa liikenneselvityksessä ennustettu joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on aivan liian pieni. Tavoiteasettelussa tulee henkilöautoliikennettä tarkastella kriittisesti ja miettiä minkälaista palvelutasoa henkilöautoliikenteellä tarjo-

taan ja miten metroa voidaan hyödyntää tehokkaasti. Liikenneratkaisut pitää tehdä iteroiden maankäytön suunnittelun kanssa siten, että joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta pystytään merkittävästi nostamaan. Olemassa olevan liikenneverkon tehokas hyödyntäminen on hyvä lähtökohta. On kuitenkin muistettava, että se toimii myös valtakunnallisena väylänä. Liikenteelliset vaikutukset ulottuvat huomattavasti laajemmalle alueelle kuin kaavan rajaus.

Viranomaiskommenttien jälkeen käyty keskustelu:

Tarja Laine painotti OASin merkitystä kokonaisuuden ymmärtämisessä. Selvitysten yhtenäistäminen on tärkeää. YVAsta käydään erillinen keskustelu. Jatkotyön asiana on päättää edetäänkö asemakaavojen vai osayleiskaavojen/maakuntakaavan kautta. Voisiko kerrostalovaltaiset alueet olla suurempia, jolloin metro hyödynnettäisiin paremmin? OAS voisi parhaimmillaan toimia ohjeena.

Tanja Sippola-Alho totesi, että kuntien valtuustot ovat hyväksyneet OASin luonnoksena ja että toimikunta voi sitä täydentää.

Olavi Veltheim kysyi onko edetty selvityksissä jotka on ollut määrä tehdä maakuntakaavojen ohjausvaikutuksista ja hyväksymismenettelystä suhteessa kuntien yhteisiin yleiskaavoihin.

Matti Vatilo täydensi, että asia tullaan selvittämään MRL:n uudistuksen yhteydessä. Tarkkaa aikaa ei ole tiedossa. Kun maakuntakaavaa laaditaan samaan aikaan, ristiriitoja voidaan välttää.

4 § Jatkotoimet

Natura-alueet ja viranomaisyhteistyö:
Todettiin, että yhteistyötä tarvitaan. Yksityiskohdista sovitaan erikseen.

Liikennekysymykset
Suunnittelusta vastaavat ja Uudenmaan ELY-keskus sopivat erikseen miten ja milloin edetään selvitettäessä raide-YVA:n tarpeettomuutta/tarpeellisuutta.

Muu mahdollinen viranomaisyhteistyö
Maakuntaliittojen ja Östersundom-projektin kesken on neuvottelu helmikuussa 2011 kaavojen yhteensopivuudesta.

Tulvariskit selvitetään erikseen. ELY-keskus on mukana.

Työn aikataulu
OAS on nähtävillä helmikuussa 2011 ja luonnos myöhemmin keväällä. Muu aikataulu tarkentuu työn edetessä.

5 § Yhteenveto

Matti Vatilo kiitti kokoukseen osallistujia ja totesi, että asiassa on eteenpäin menemisen ja ratkaisun hakemisen henki. Hän korosti, että nyt pitää olla aidosti kysymys koko alueen kehittämisestä. Kyse on kokonaisuudesta. On hyvä, että maakuntaprosessi on menossa samaan aikaan. Kun molemmat kaavaprosessit liitetään ajatuksellisesti toisiinsa, ei synny ristiriitoja ja prosessit tulevat sujuviksi. Haasteena on rataverkko, Sipoonkorpi ja Natura.

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 15.10.

LIITTEET

1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaluonnos
2 Visannin power-point esitys

16 Kontaktuppgifter

www.yhteinenostersundom.fi

Östersundomkommittén
Sektorchef för Helsingfors stadsmiljösektor Mikko Aho
Vanda stads stadsplaneringsdirektör Tarja Laine
Sibbo kommuns tf. utvecklingsdirektör Pekka Söyrilä

Helsingfors
Chef för planeringsenheten för Östersundom Ilkka Laine
ilkka.laine@hel.fi

Projektsekreterare Kristiina Hyväri
Planeringsassistent Tuomas Lehtonen

Markanvändningsplanering
Saija Miettinen-Tuoma
Heidi Koponen

Trafikplanering
Johanna Iivonen
Kaisa Reunanen

Teknik, ekonomi och miljöteknik
Tuula Pipinen
Pekka Leivo

Växelverkan och kommunikation
Maija Mattila
Marja Lintula

Vanda
Generalplanechef Mari Siivola
mari.siivola@vantaa.fi

Sibbo
Generalplanechef Kaisa Jama
kaisa.jama@sipoo.fi