Östersundom-toimikunta

PLANBESKRIVNING

Gemensam generalplan för Östersundom

19.6.2018, kompletterad 11.12.2018

Planbeskrivning

Gemensam generalplan för Östersundom

19.6.2018, kompletterad 11.12.2018

Beskrivningen har kompletterats beträffande kapitlen som rör landskapsplanen efter att förvaltningsdomstolen 19.10.2018 förbjudit verkställandet av landskapsfullmäktiges beslut om att godkänna landskapsplanen för Östersundomområdet. Kompletteringarna gäller kapitlen 3.1 och 9.3–9.5.

© Helsingin kaupunki. Kaupunkiympäristö. 2018.

Innehåll

Inledning ... 7

1 Sammandrag ... 9

2 Beskrivning av området ... 12

2.1 Allmän beskrivning ... 12
2.2 Historia ... 13
2.3 Naturmiljö och kulturlandskap ... 14
2.4 Den byggda miljön ... 20
2.5 Befolkning ... 22
2.6 Service ... 22
2.7 Näringar ... 24
2.8 Trafik ... 24
2.9 Samhällsteknisk försörjning ... 25
2.10 Miljöstörningar ... 26
2.11 Markägoförhållanden ... 26

3 Planeringssituation ... 28

3.1 Landskapsplanering ... 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 ... 38
4.5 Byggnadsområden för utrymmeskrävande verksamheter ... 39
4.6 Grön- och rekreationsområden, -förbindelser och -objekt ... 39
4.7 Skyddsområden och skyddsobjekt ... 44
4.8 Utredningsområde ... 44
4.9 Trafik ... 46
4.10 Samhällsteknisk försörjning ... 50
4.11 Byggbarhet ... 54
4.12 Hantering av jordmassor och område för marktäkt ... 54
4.13 Miljöstörningar ... 55
4.14 Namnbestånd ... 55

5 Kommunikation, deltagande och växelverkan ... 57

6 Planerings- och behandlingsskeden ... 58

6.1 Allmänt ... 58
6.2 Skeden som föregick generalplaneringen ... 58
6.3 Avtal om att utarbeta en gemensam generalplan för Östersundom ... 59
6.4 Startskedet ... 60
6.5 Utkastskedet ... 60
6.6 Förslagsskedet ... 65
6.7 Godkännande ... 72
6.8 Beslut som gäller utarbetandet av generalplanen ... 72
6.9 Beslut som gäller planeringsområdet ... 72

7 Sammandrag av konsekvensbedömningen ... 74

7.1. Planens konsekvenser ... 74
7.2 Lindring av skadliga miljökonsekvenser ... 74

8 Generalplanens mål och hur de uppnås ... 76

8.1 Mål för den partiella kommunsammanslagningen ... 76
8.2 Utgångsmål för planeringen av det inkorporerade området ... 76
8.3 Helsingfors stads preliminära planeringsprinciper ... 77
8.4 Vanda stads mål ... 77
8.5 Sibbo kommuns mål för Majvik och Granö ... 78
8.6 Kriterier som fastslogs i beslutet om att starta planläggningen ... 79
8.7 Mål som framfördes i beslutet om att inrätta Sibbo storskogs nationalpark ... 79
8.8 Övriga planeringsmål ... 79

9 Förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen och till landskapsplanen ... 81

9.1. De reviderade riksomfattande målen för områdesanvändningen ... 81
9.2 Förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen ... 81
9.3 Förhållande till gällande landskapsplaner ... 87
9.4 Förhållande till landskapsplanen för Östersundomområdet ... 88
9.5 Grundade anledningar till avvikelser från landskapsplanen och anpassning till landskapsplanens helhet ... 90

10 Planekonomi och genomförande ... 93

10.1 Planekonomi ... 93
10.2 Vidare ekonomiska konsekvenser ... 94
10.3 Tröskelkostnader för ibruktagandet av området ... 94
10.4 Tidtabell och indelning i etapper av genomförandet ... 95
10.5 Program för hantering av jordmassor ... 96
10.6 Uppföljning av Natura 2000-områden ... 96
10.7 Cleantech ... 96
10.8 Småhusstad ... 96

11 Rättsverkningar ... 97

12 Fristående rapporter som ingår i generalplanematerialet ... 98

13 Övrigt beredningsmaterial ... 99

14 Källmaterial ... 101

15 Bilagor till generalplanebeskrivningen ... 104

Bilaga 1: Lägeskarta ... 105
Bilaga 2: Flygfoto ... 106
Bilaga 3: Förslag till generalplan, planbeteckningar och -bestämmelser ... 107
Bilaga 4: Illustration, generalplanen infälld i en snedflygbild ... 111
Bilaga 5a: Målinriktad plan för grönstrukturen ... 112
Bilaga 5b: Målinriktad plan för rekreationsnätet ... 113
Bilaga 5c: 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 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 ... 127
Bilaga 11: Myndigheternas samråd 13.12.2010, promemoria ... 142
Bilaga 12: Myndigheternas samråd 19.4.2018, promemoria ... 154

16 Kontaktuppgifter ... 164

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 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 rätts-verkningar 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.

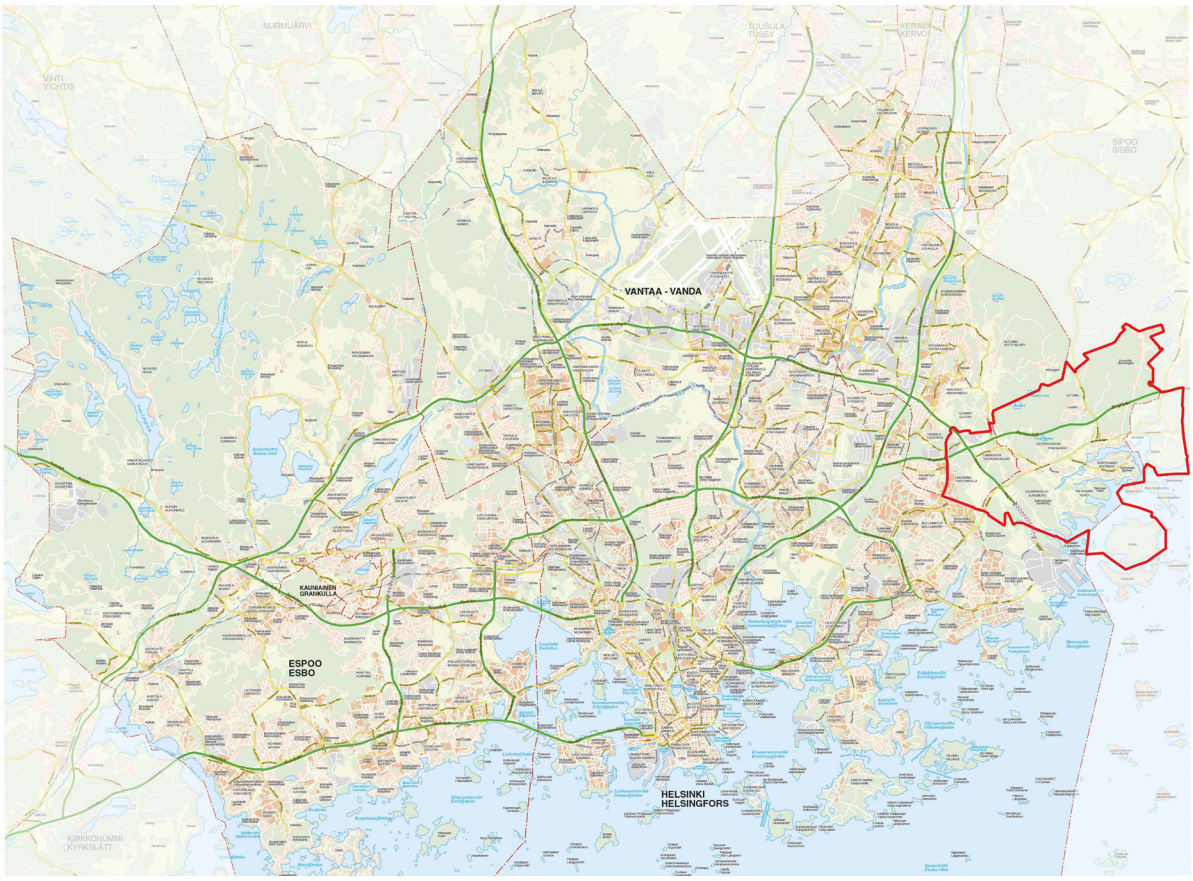


Bild 1. Läge i huvudstadsregionens struktur. (HRM och kommunerna i regionen 2016)

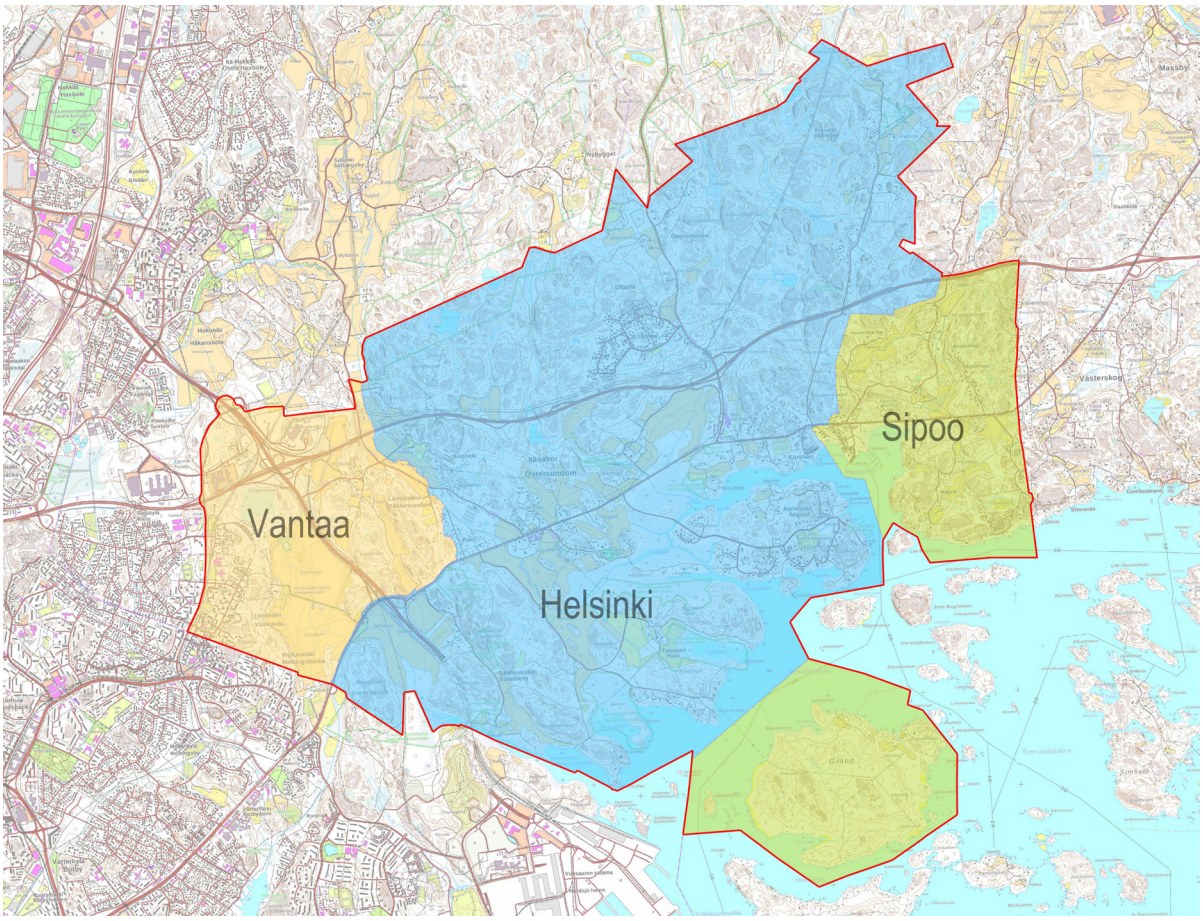


Bild 2. Hur planområdet är fördelat på Helsingfors, Sibbo och Vanda.

1 Sammandrag

Generalplanens centrala innehåll

Gemensam generalplan för Östersundom:

- Öppnar en ny utvidgningsriktning österut för tätt urban utbyggnad av huvudstadsregionens kärnområde.
- Möjliggör byggande av bostäder för ca 80 000–100 000 nya invånare fram till år 2060.
- Möjliggör minst 25 000–38 000 nya arbetstillfällen som kan nås behändigt från Helsingfors centrum, flygplatsen, Nordsjö hamn, Borgåleden och Ring III.
- Grundar sig på ett effektivt kollektivtrafiksystem som stöder sig på metron.
- Erbjuder urbant, maritimt och mångsidigt små- och höghusboende i närheten av kollektivtrafiken och servicen.
- Anvisar vidsträckta områden för rekreation, friluftsliv och naturskydd.

Planeringssituation

Landskapsplanen för området har förnyats parallellt med generalplanen och etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet (nedan landskapsplanen för Östersundom) godkändes av landskapsfullmäktige 12.6.2018. Generalplanen verkställer målen i landskapsplanen för Östersundomområdet, men avviker från de landskapsplaner som är i kraft i området. I planeringsområdet finns det flera gällande generalplaner som kommer att ersättas av den gemensamma generalplanen för Östersundom. 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 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. På Helsingforssidan äger Helsingfors stad 61 % av marken (läget 14.5.2018). I Sibbo och Vanda är marken i huvudsak privatägd.

Mål

Målen för generalplanen har fastställts i de riksomfattande målen för områdesanvändningen, i samband med kommunsammanslagningen och i kommunernas beslut. Centrala mål är:

- en balanserad utveckling av huvudstadsregionens samhällsstruktur i alla väderstreck
- att möjliggöra bostadsproduktion i huvudstadsregionen en på spårtrafik baserad tätortsstruktur
- ett tillräckligt befolkningsunderlag för att säkerställa metrons lönsamhet och den lokala servicenivån
- ett mångsidigt bostadsutbud med fokus på urbant småhusboende
- att utveckla axeln Nordsjö–Ring III–flygplatsen 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 målen 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.

Planlösningen

Generalplanen öppnar en tillväxtriktning österut för en på tätortsstruktur baserad effektiv kollektivtrafik. Östersundom blir en ny stadsdel med centra i regionen. Generalplanen ger enorma 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- och naturskyddsområdena Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom. 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 sammanhängande 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 Borgåvä-

gen 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, 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 via anslutningstrafik.

Generalplanens mål är en stadsstruktur med flera centra och att servicen är balanserat placerad över hela planområdet. Områdena för centrumfunktioner har anvisats 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 kollektivtrafiksystemet vars stomme bildas av metrobanan från Mellungsbacka till Majvik. I generalplanen anvisas ett gatunät som består av huvudgator och andra gator som är viktiga för stadsstrukturen och som sammanlänkar centra och delområdena. Målet är en nätformig struktur där gång-, cykel- och kollektivtrafiken erbjuder ett täckande servicenät av olika färdsätt.

Nätverket av grönområden består av vidsträckta, sammanhängande grönområden och smalare grönfingrar längs bäckdalarna som kopplar samman dessa grönområden. Dessa utgör också de viktigaste ekologiska förbindelserna mellan naturskyddsområdena och strandzonen i de södra delarna av planområdet och Sibbo storskog. Den viktigaste förbindelsen i sydlig-nordlig riktning går från Sibbo storskog via Västersundom, kulturlandskapet i Westerkulla och Kasaberget 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 bildas grönstrukturen av mindre grön-, park- och rekreationsområden innanför byggnadsområdena. De fastställs vid den mer detaljerade planeringen.

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. Cirka 19 km² (45 %) är byggnadsområden, cirka 12 km² (26 %) är rekreationsområden och cirka 4 km² (10 %) är skyddsområden. De byggnadsområden som gäller centrum och bostadsdominerade områden (16 km²) fördelar sig enligt följande: område för centrumfunktioner (4 %), område dominerat av flervåningshus (27 %), område dominerat av stadssmåhus (32 %), område dominerat av småhus (28 %) samt område vars särdrag ska bevaras (10 %).

Den totala våningsytan har uppskattats till cirka 5 900 000–8 100 000 vy-m², varav 4 200 000–5 300 000 vy-m² upptas av boende. I den totala våningsytan ingår den nuvarande våningsytan i Västerkulla, Landbo, Björnsö och södra Majvik, sammanlagt ca 300 000 vy-m2. Av bostadsvåningsytan finns cirka 52 % i flervåningshus, 32 % i stadssmåhus och 16 % 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 arbetstillfällen i generalplaneområdet uppskattas till minst 15 000. Generalplanen möjliggör emellertid 25 000–38 000 arbetstillfällen, vilket skulle innebära cirka 31–38 arbetstillfällen/100 invånare. Det genomsnittliga antalet arbetstillfällen i huvudstadsregionens bostadsdominerade förorter är 40 arbetstillfällen per 100 invånare, alltså 32 000 arbetstillfällen per 80 000 invånare.

Plan- och kommunekonomi

Att ta i bruk och bygga ett nytt område innebär betydande, 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/vy-m². Metron är den största enskilda investeringen. De separata investeringarna 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 ökningen av markvärdet ger kommunerna täcka investeringarna i förutsättningarna och en del av de separata investeringarna.

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

Östersundom har en betydande sysselsättnings- och värdeökningseffekt på Helsingforsregionen.

Genomförande

Storleken på Östersundoms område och det framtida invånarantalet motsvarar en medelstor finsk stad. Byggandet kommer att ta flera årtionden och under dess gång kommer vi att se växlande 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 kopplats till ett bindande beslut om att genomföra metroförbindelsen. Generalplanens preliminära genomförandeprogram är baserat på att förlängningen av östmetron byggs på en och samma gång hela vägen till Majvik under åren 2030–2034. Innan ett beslut har fattats om byggandet av metron är det beträffande bostadsproduktionen i princip endast möjligt att genomföra smärre kompletteringsbyggande som grundar sig på den befintliga infrastrukturen. Byggandet av metron gör det möjligt att inleda områdesbyggandet samtidigt i Västersundom, Östersundom, Zachrisbacken och Majvik. På grund av bestämmelsen om tajmning i generalplanen är det dock möjligt att Västersundom börjar byggas senare. 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 kan tänkas vara byggd år 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 generalplanearbetets gång eller så har man kunnat lindra konsekvenserna. En del negativa konsekvenser kan lindras vid den mer detaljerade planeringen.

Planerings- och behandlingsskeden

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 offentligt framlagt den 3–28 februari 2011.

Det preliminära planutkastet och annat beredningsmaterial var framlagt 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 det metrobaserade alternativet B, daterat den 9 februari 2012.

Förslaget till generalplan var framlagt mellan den 26 januari och den 4 mars 2015. Förslaget till generalplan ändrades utifrån responsen som gavs på det samt Natura-bedömningen och NTM-centralens utlåtande. Det ändrade förslaget till generalplan var framlagt mellan den 11 januari och 9 februari 2018. Ett reviderat planförslag beredes utifrån responsen på det ändrade planförslaget. Östersundomkommittén beslöt 19.6.2018 att överlämna planen till Helsingfors, Vanda och Sibbo för behandling. Fullmäktige i alla tre kommuner har förordat godkännande av generalplanen. Målet är att Östersundomkommittén ska godkänna generalplanen under år 2018.

2 Beskrivning av området

2.1 Allmän beskrivning

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

I dag är planområdet i huvudsak ett landsbygdsområde i utkanten av den urbana och 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.

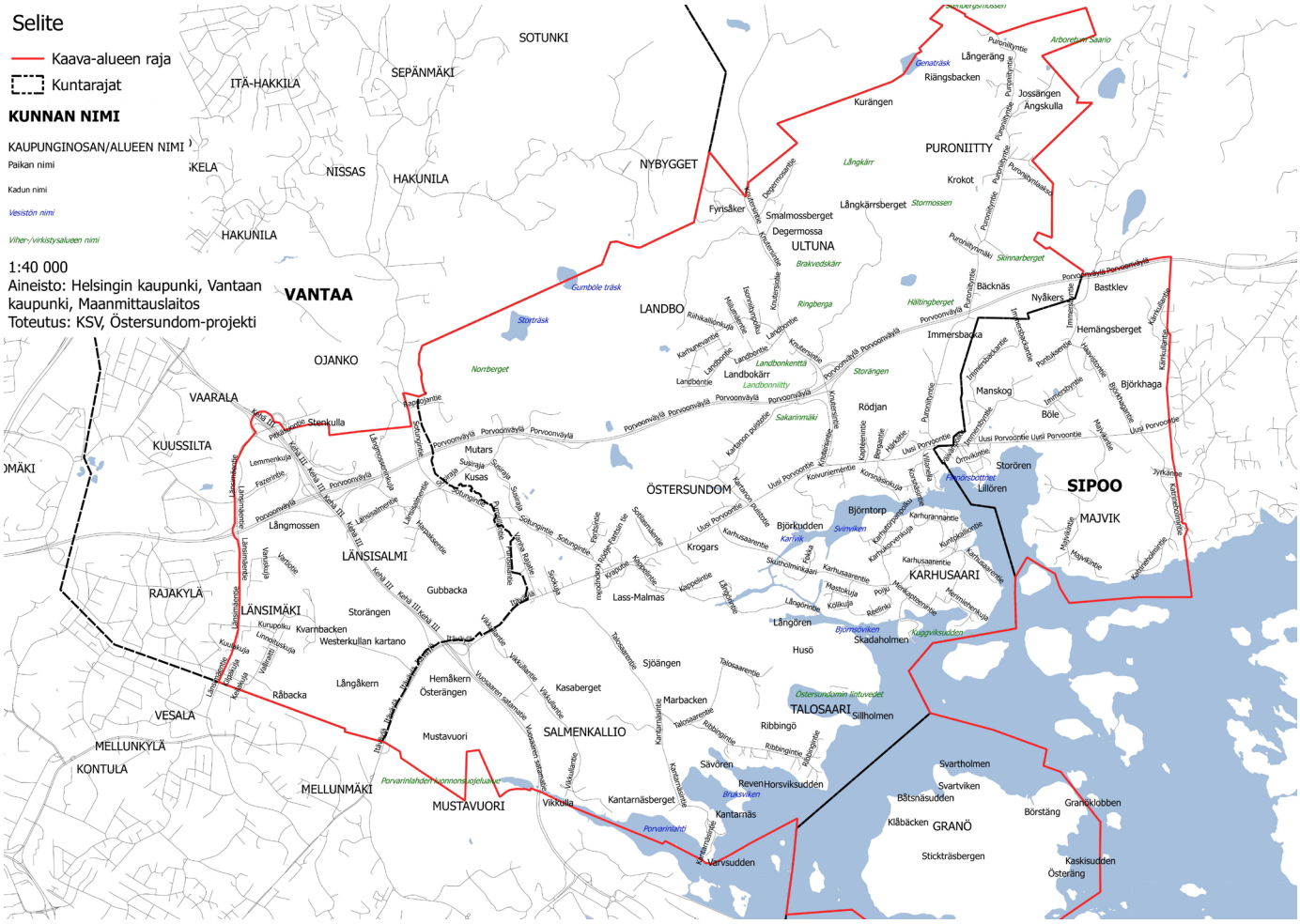


Bild 3. Delområden och ortnamn (förminskning).

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 huvudstad 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.

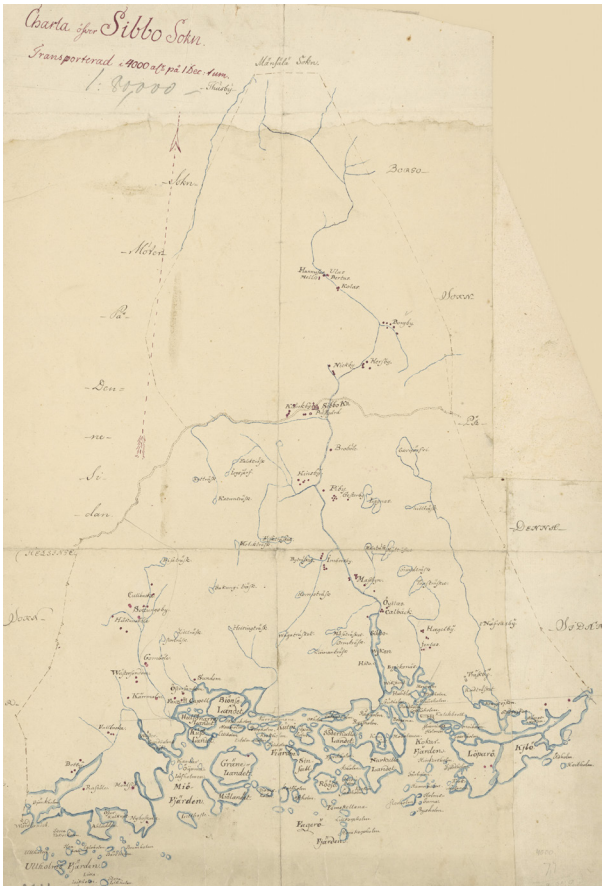


Bild 4. Utdrag Charta öfver Sibbo Sokn 1750.

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 lig-

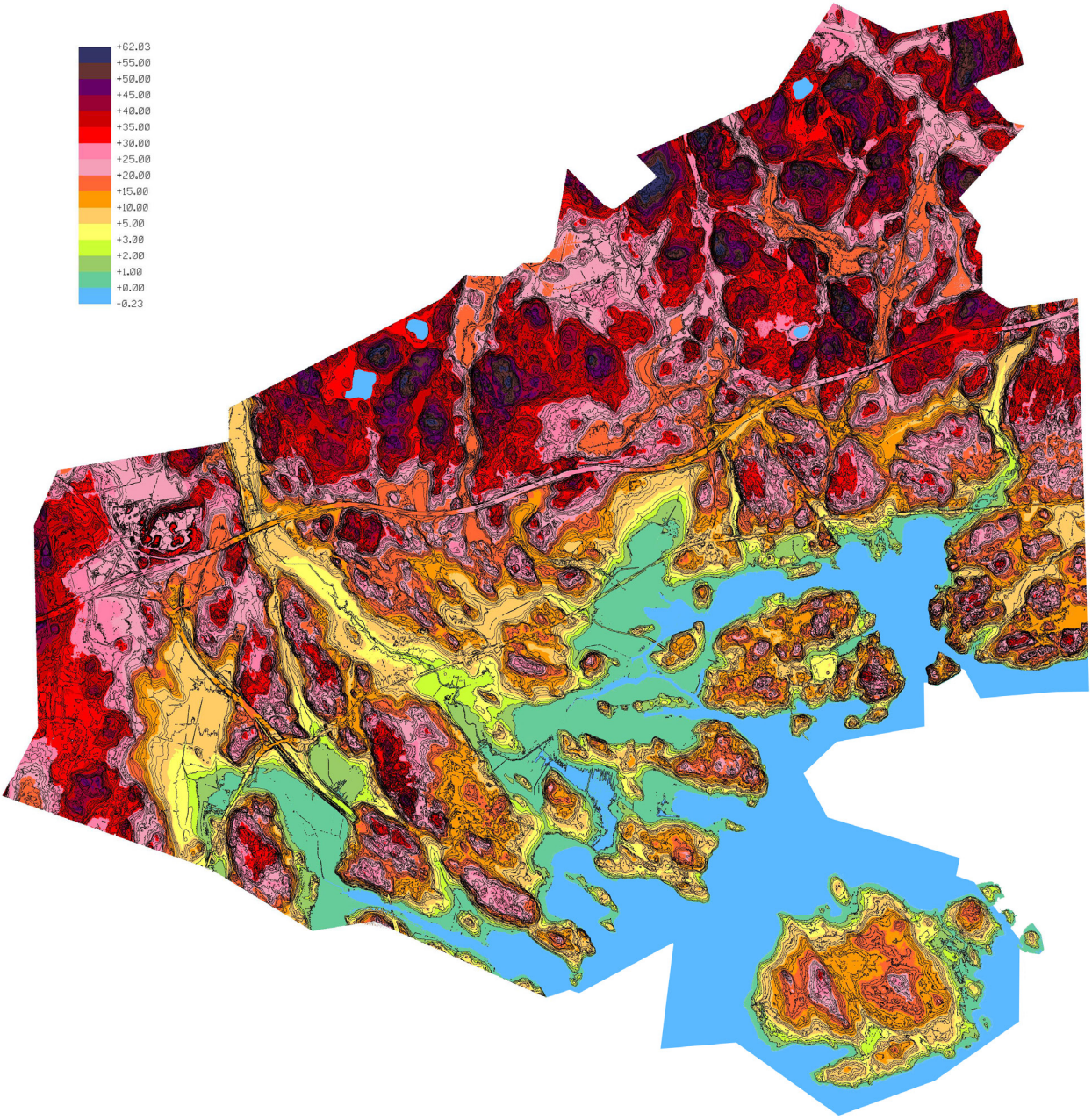


Bild 6. Markytans höjd.

ger 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 vattenkvaliteten 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 Husö.

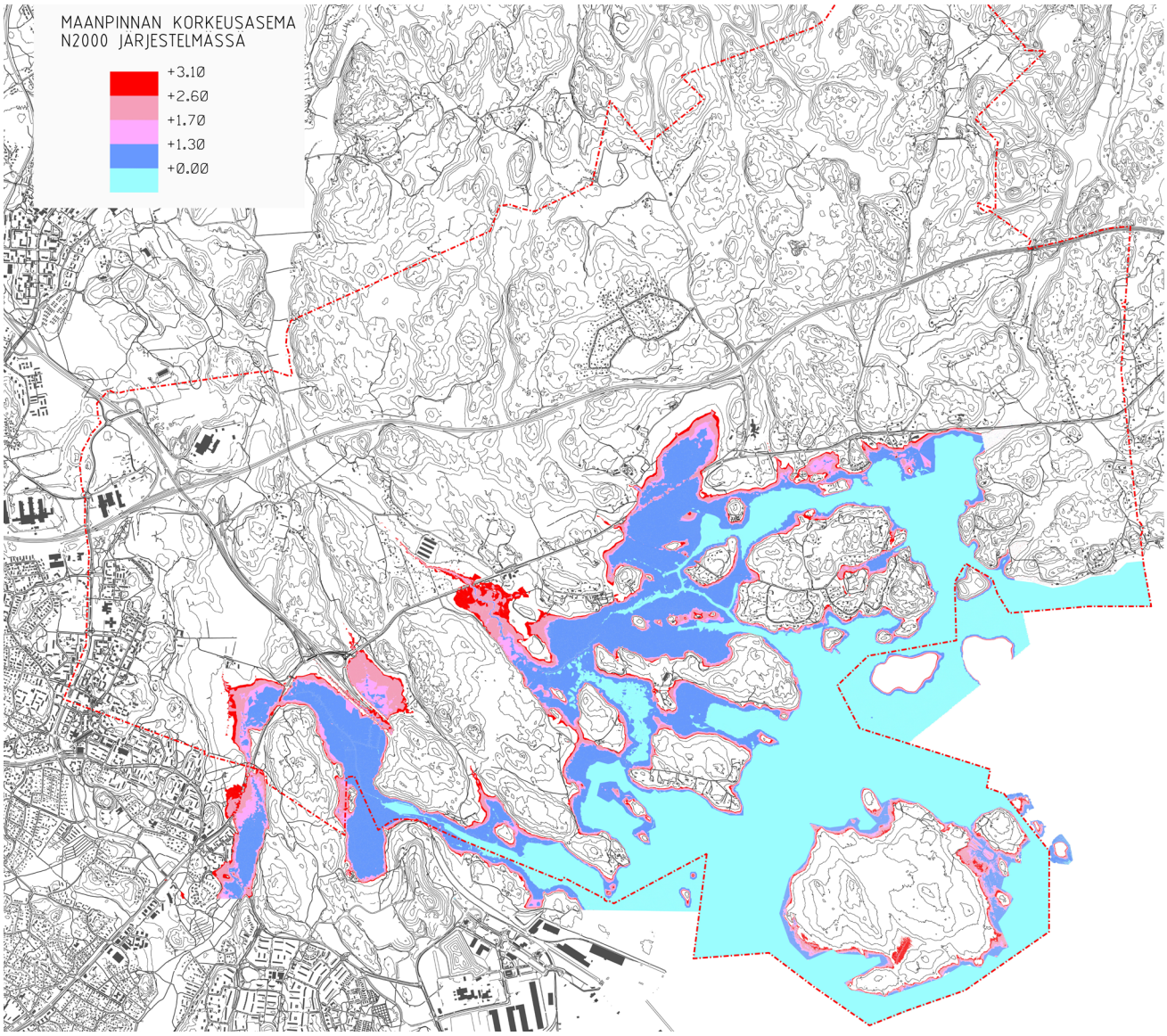


Bild 7. Med ljusrött visas den högsta nivån som havsytan har stigit till i Helsingforsområdet och med rött nivån på en havsöversvämning som antas uppträda en gång på 200 år. (© Stadsmätningavdelningen, Helsingfors, 2013; stadsplaneringskontoret).

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 till-

rinningsområde 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 och kulturmiljöer. 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, dvs. 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 be-

står 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.

Närmare beskrivningar av Natura-områdena finns i följande rapporter:

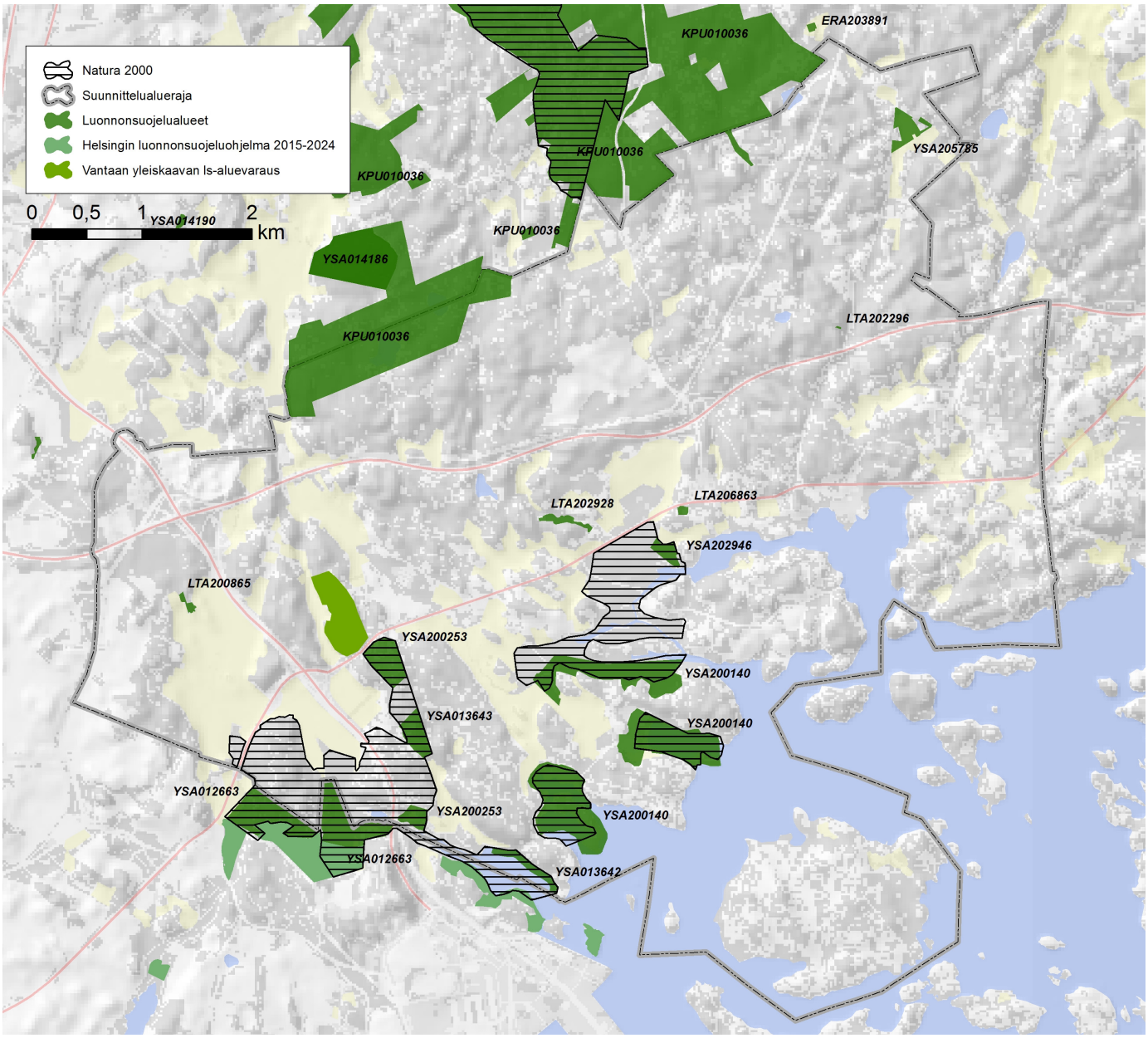


Bild 8. Naturskyddsområden och Natura-områden (Sito Oy & Enviro 2017).

- 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 även med stöd av naturvårdslagen. Den del av Svarta backen som inte är fridlyst samt sydvästra delen av Labbacka 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 ädla träd som avses i naturvårdslagen (Tammelin 2011). I Västersundom har den gällande generalplanen för Vanda även en reservering för ett naturskyddsområde i Västerskog.

Vad gäller arter som kräver särskilt skydd har förekomster av grön sköldmossa observerats på flera ställen i generalplaneområdet. Förekomsterna finns i huvudsak på grönområdena i planen (Bilaga 7).

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 över 68 ha av 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 kompletteras 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, bäg-

ge sidorna av Nya Borgåvägen i Korsnäs, bosättningen längs Bäckängsvägen, Immersbyvägen i Majvik och 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 (Skyddsobjekt och värdeobjekt i kulturmiljön). Fornminnen, såsom historiska bytomter, övergivna bytomter och gravrösen bör beaktas vid den mer detaljerade 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 Västersundom 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 Sibbo 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 -reserveringar 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 anlitar närservicen i 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.

Lähimmät kaava-alueen ulkopuoliset kaupalliset keskittymät ovat (etäisyydet Östersundomin kyläkeskukselta):

- 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)

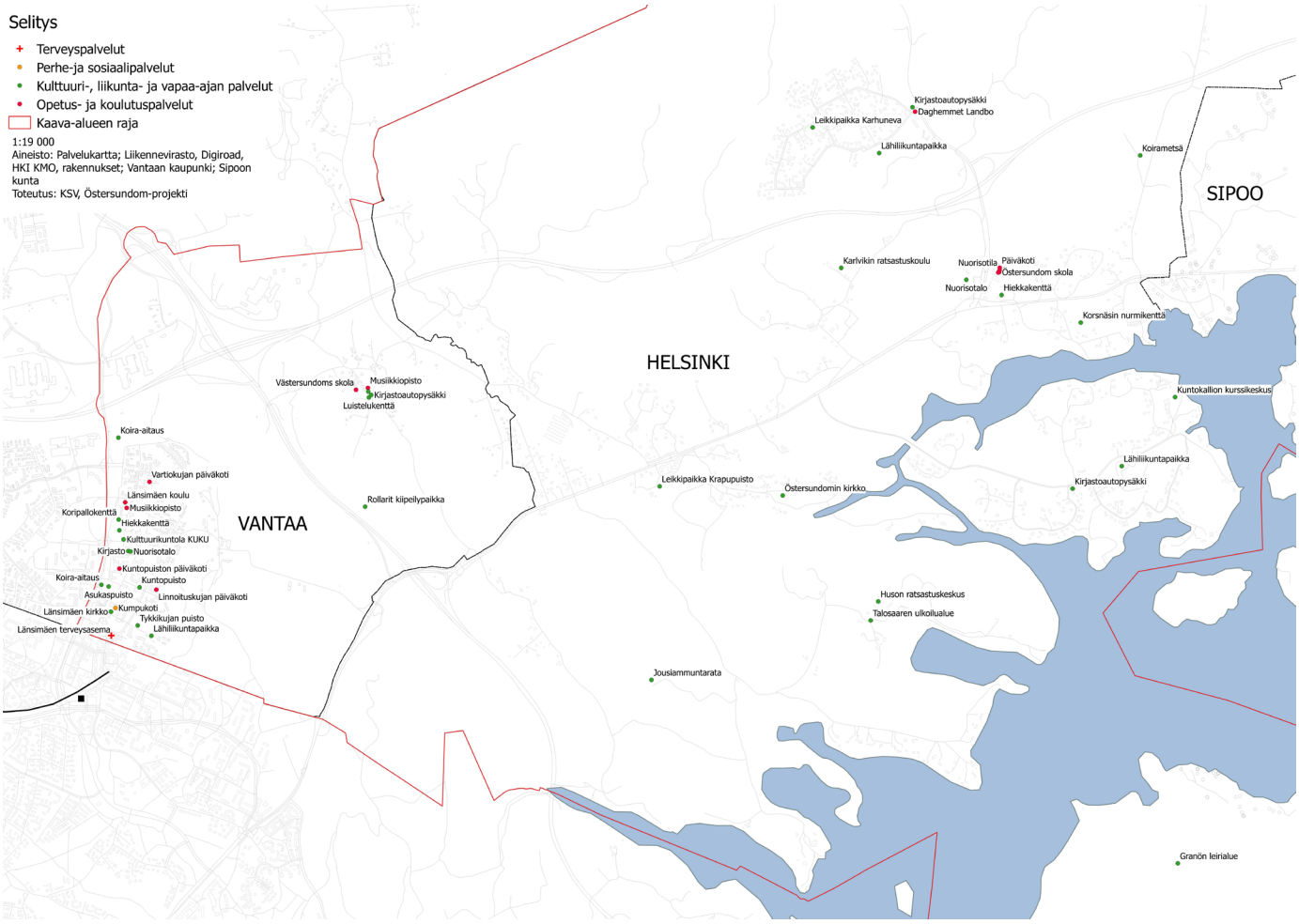


Bild 9. Service (förminskning).

- Backas-Rosendal 13 km (all service)
- Kungsporten i Borgå 28 km
- Gumbostrand 7 km (kiosk, konstgalleri, restaurang, designbutik och annan affärsverksamhet)

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 Östersundoms 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.

I planområdet eller i närheten av det finns följande offentliga service:

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

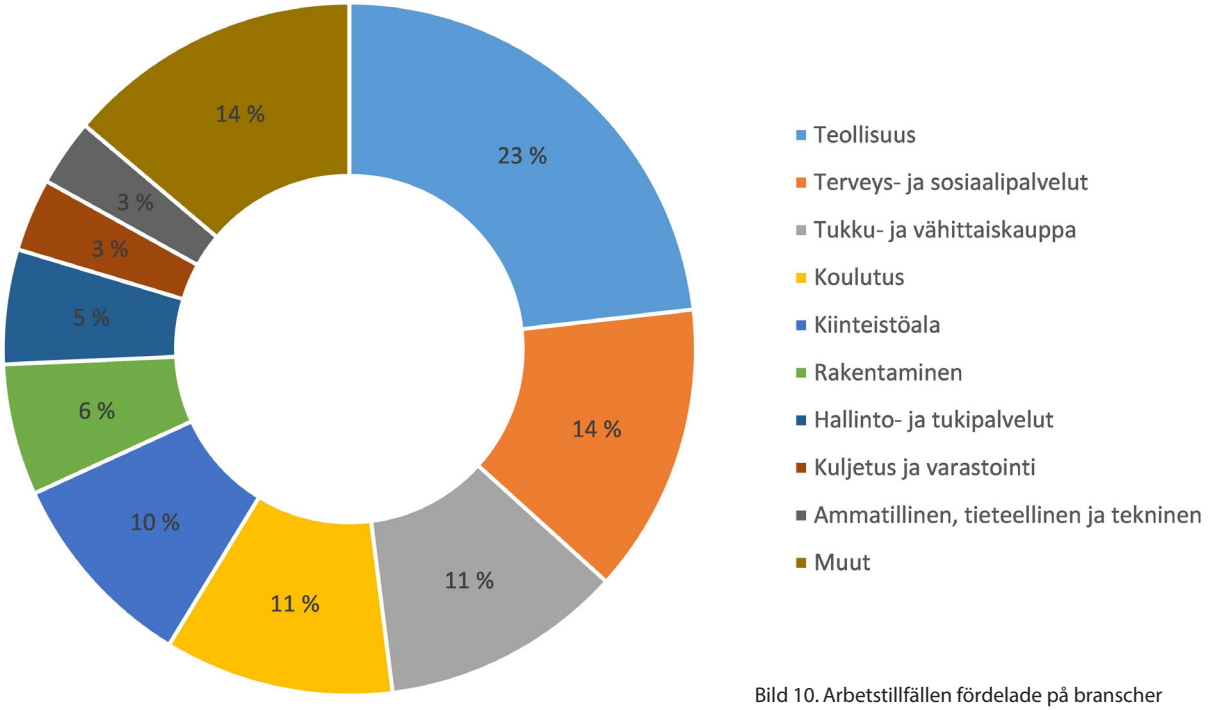


Bild 10. Arbetstillfällen fördelade på branscher (YKR-material 2014).

Sibbo:

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

2.6.3 Övrig service

Winbergs båthamn på Björnsö är den viktigaste tillhandahållaren av marina tjänster. Vid Sibbostrand driver en kanotklubb verksamhet. I planområdet finns det ett flertal hästgårdar som erbjuder möjlighet till ridning. Husön ratsastuskeskus är den största aktören.

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, 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 av att 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 och det europeiska kärnnätet TEN-T. 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 trafiknätet i huvudsak av gatunäten i Västerkulla i Vanda och i Björnsö och Landbo i Helsing-

fors. 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 22. 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 generalplaneområdet.

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 huvudpumpstationer för avloppsvatten har kopplats till de självfallande avsnitten av överföringsavloppet. Det befintliga vattenförsörjningsnätet har dimensionerats främst för det nuvaran-

de 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, 16.11.2017) 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 högtryckssledning 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 hälften 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 konsekvensbedömningsrapporten.

2.11 Markägoförhållanden

I Helsingfors äger Helsingfors stad 61 % av marken till följd av en aktiv markförvärvspolitik (läget 14.5.2018). I Sibbo och Vanda är marken i huvudsak privatägd.

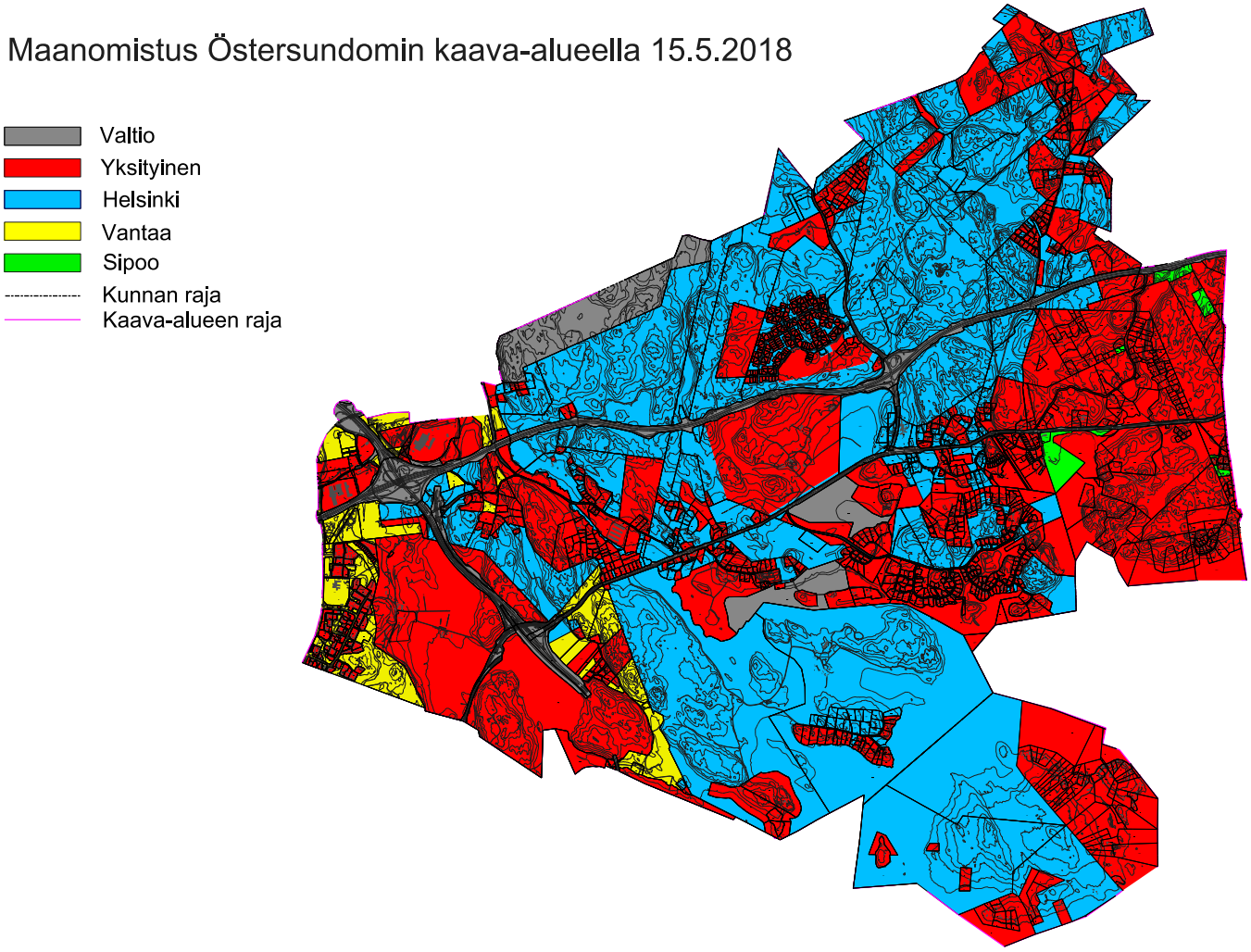


Bild 11. Markägoförhållanden 15.5.2018.

3 Planeringssituation

3.1 Landskapsplanering

Flera landskapsplaner är i kraft i generalplanområdet. I Vanda och i den s.k. Västerkullakilen som införlivades med Helsingfors 2009 gäller Nylands landskapsplan (lagakraftvunnen 2007). I Vanda är även etapplandskapsplan 1 för Nyland i kraft (lagakraftvunnen 2012). I det område av Sibbo som införlivades med Helsingfors gäller Landskapsplanen (2000) samt etapplandskapsplanerna 1, 2, 3 och 4 för Östra Nyland (tidigare regionplaner). Östra Nylands landskapsplan (lagakraftvunnen 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. Det område som föll utanför fastställelsen, och som omfattar ett större område än kommunernas gemensamma generalplan, har definierats som ett av de viktigaste tillväxtområdena i metropollandskapet. Etapplandskapsplan 2 för Östersundomområdet har utarbetats parallellt med generalplanen. I landskapsplanen för Östersundomområdet 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 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 de naturvärden som utgör grunden för skyddet i Natura-området och krävdes ändringar i planen beträffande Sundberg samt Kapellviken och Karlviken. Med anledning av detta ändrades förslaget till landskapsplan och en ny bedömning av konsekvenserna för nätverket Natura 2000 utarbetades. Våren 2017 begärde Nylands förbund myndigheternas utlåtanden om två alternativa förslag till landskaps-

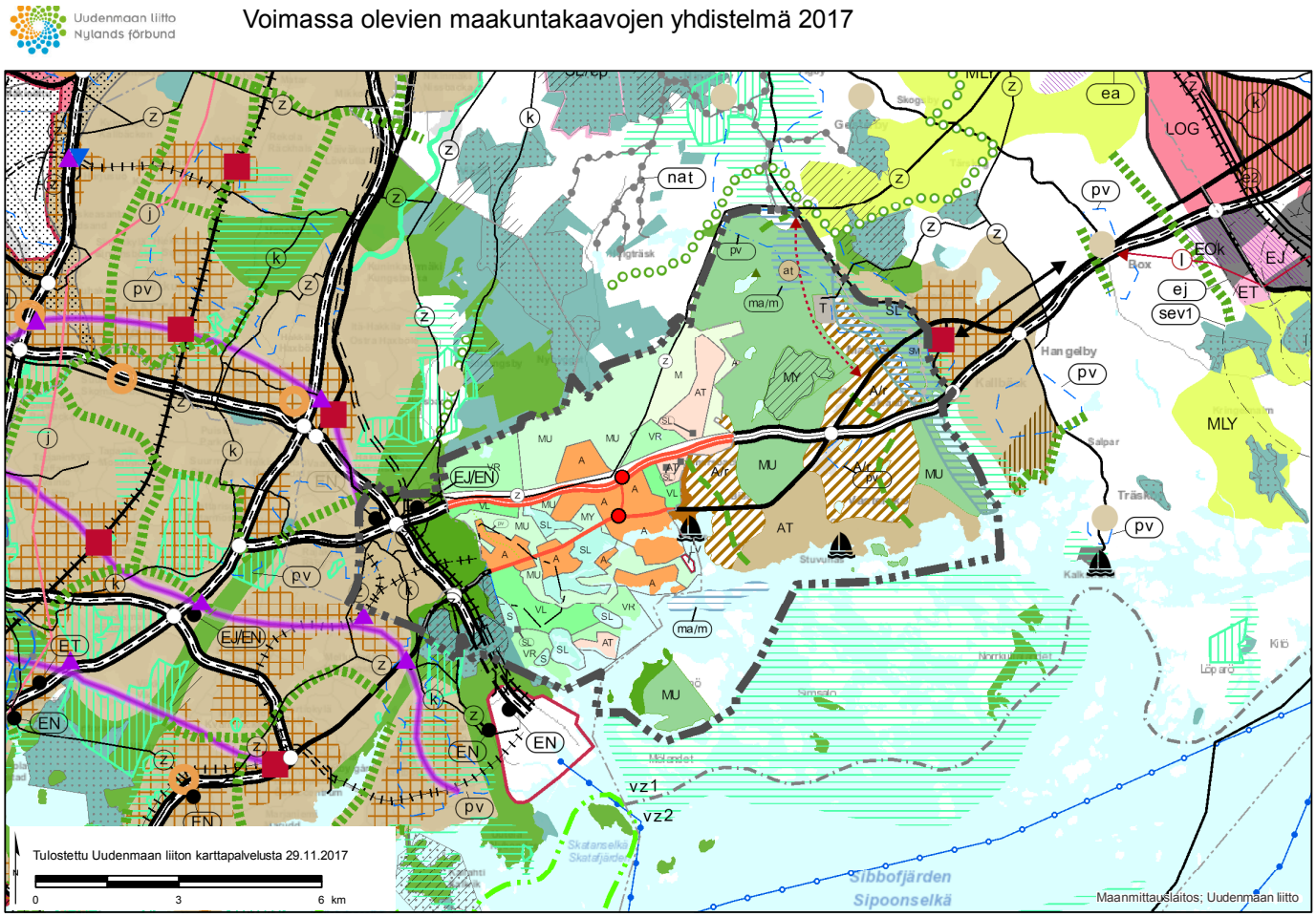


Bild 12. Utdrag ur sammanställningen av gällande landskapsplaner 29.11.2017 (Nylands förbund).

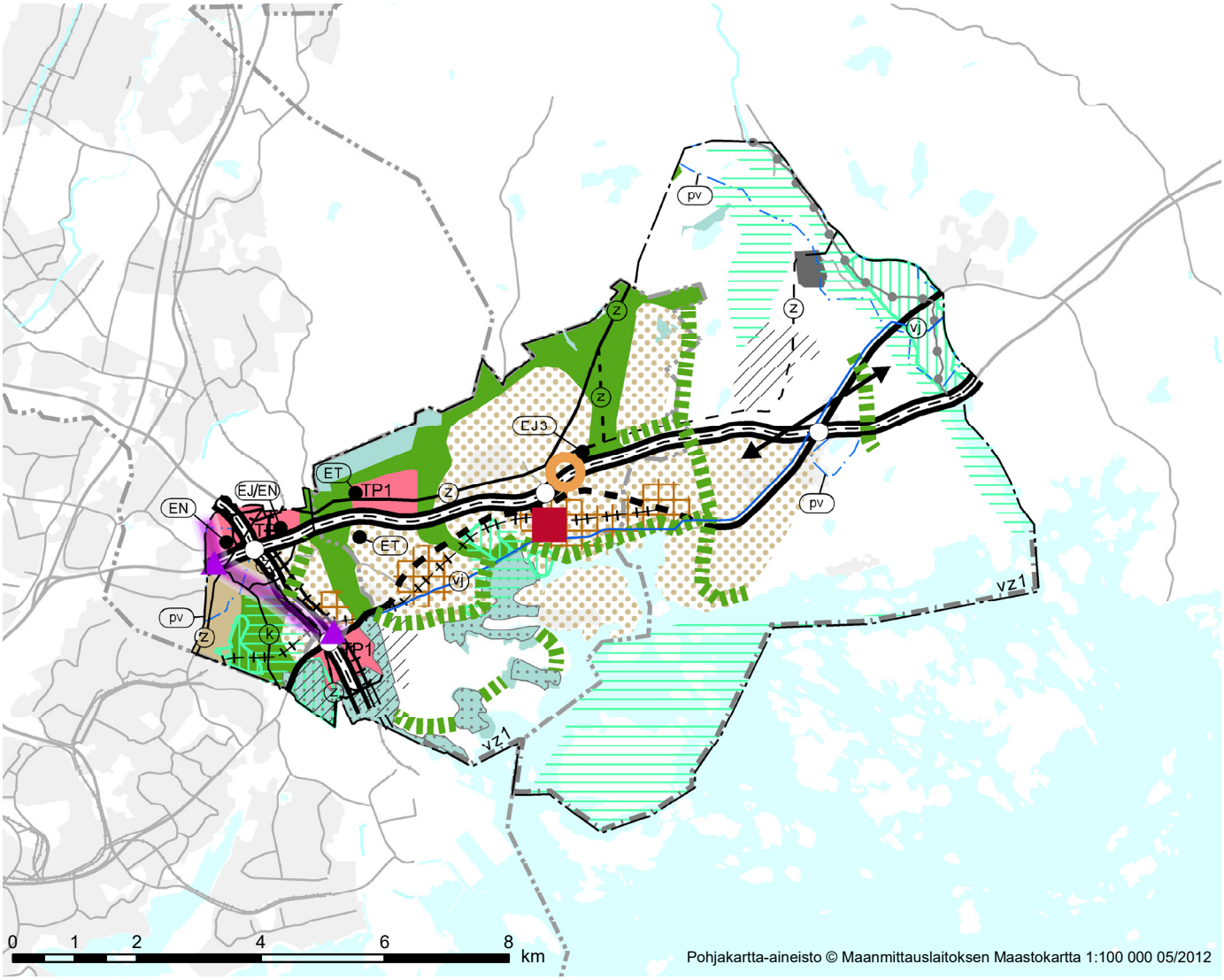


Bild 13. Etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet (Nylands landskapsfullmäktige 12.6.2018).

plan (den s.k. norra och den raka). Alternativen skiljde sig från varandra främst beträffande metrosträckningen i Vanda samt tätorts- och grönområdesstrukturen. I oktober 2017 beslöt landskapsstyrelsen om offentligt framläggande av det ändrade förslaget till landskapsplan enligt det s.k. raka alternativet (uppdaterat 16.11.2017). Materialet till planförslaget var framlagt fram till 3.1.2018. Landskapsfullmäktige godkände landskapsplanen för Östersundomområdet på sitt sammanträde 12.6.2018. Landskapsstyrelsen beslöt 17.9.2018 att landskapsplanen ska träda i kraft innan den vunnit laga kraft. Besvär har anförts om planen till Helsingfors förvaltningsdomstol. Helsingfors förvaltningsdomstol har 19.10.2018 gett sitt interimistiska beslut i ärendet (18/0631/5). Med sitt beslut förbjuder förvaltningsdomstolen verkställandet av landskapsfullmäktiges beslut. I ett senare skede ger förvaltningsdomstolen sitt separata beslut gällande de besvär som gäller landskapsplanen. Det interimistiska beslutet upphäver landskapsstyrelsens beslut om att planen träder i kraft. De landskapsplanebeteckningar som vunnit laga kraft gäller fortfarande på planområdet.

Östersundomområdet ingår inte i etapplandskapsplan 4 för Nyland, som trädde i kraft hösten 2017. Östersundom ingår däremot i den övergripande landskapsplanen Nylandsplanen 2050, som började beredas våren 2017. Utkastet till Nylandsplanen 2050 var framlagt hösten 2018. I utkastet är lösningen för Östersundomområdet i stora drag densamma som i den av fullmäktige godkända landskapsplanen för Östersundom. När Nylandsplanen 2050 träder i kraft åsidosätter den alla gällande landskapsplaner samt landskapsplanen för Östersundomområdet.

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. Västerkullakilen, 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).

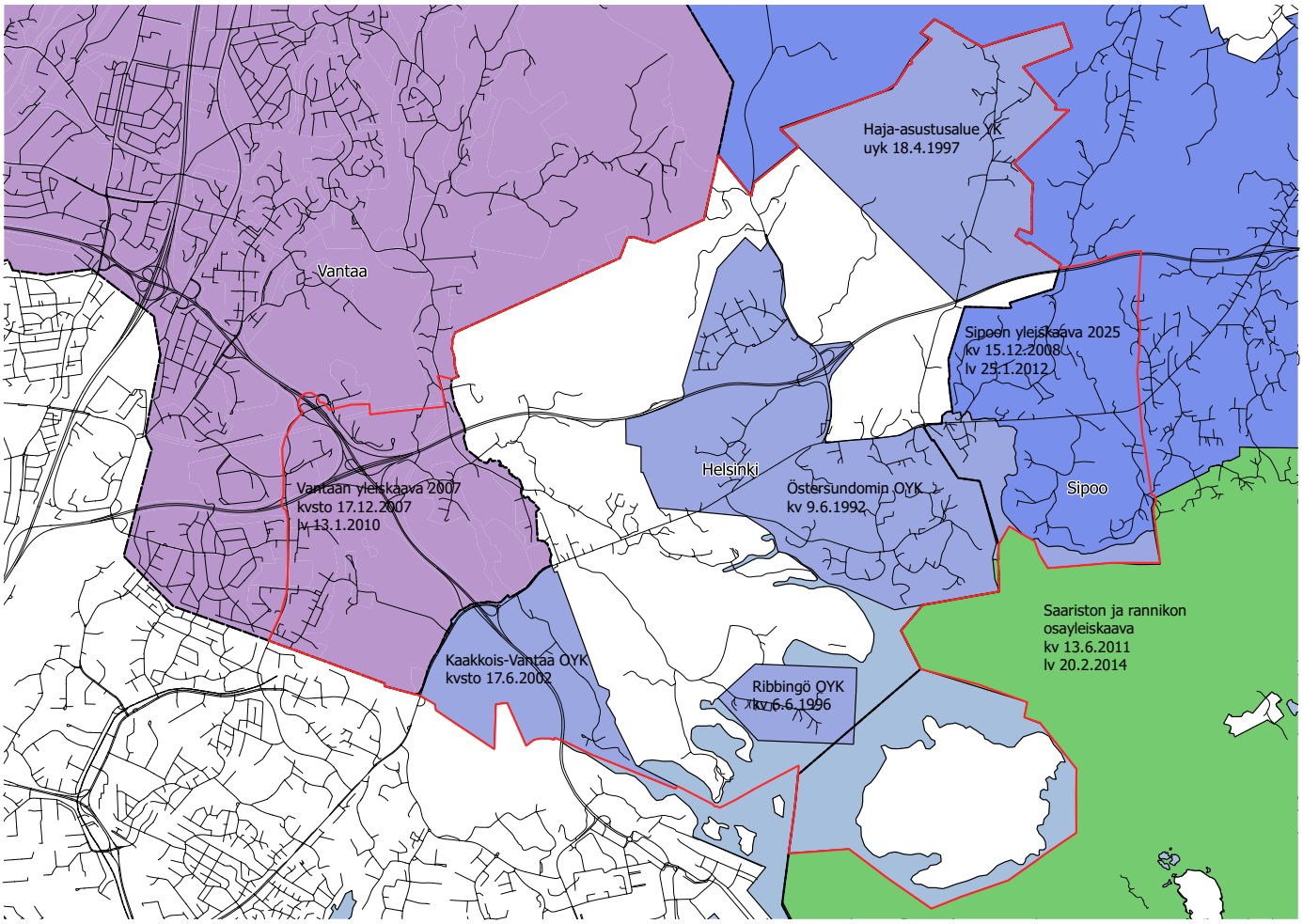


Bild 14. Generalplaner.

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 planstomme utan rättsverkningar utarbetats på delgeneraplanenivå. Stadsplaneringsnämnden i Helsingfors godkände planstommen 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 hänger samman med generalplanematerialet och planberedningen räknas upp i kapitlen 12 Fristående rapporter som ingår i generalplanematerialet och 13 Övrigt beredningsmaterial. Nedan nämns andra planer och utred-

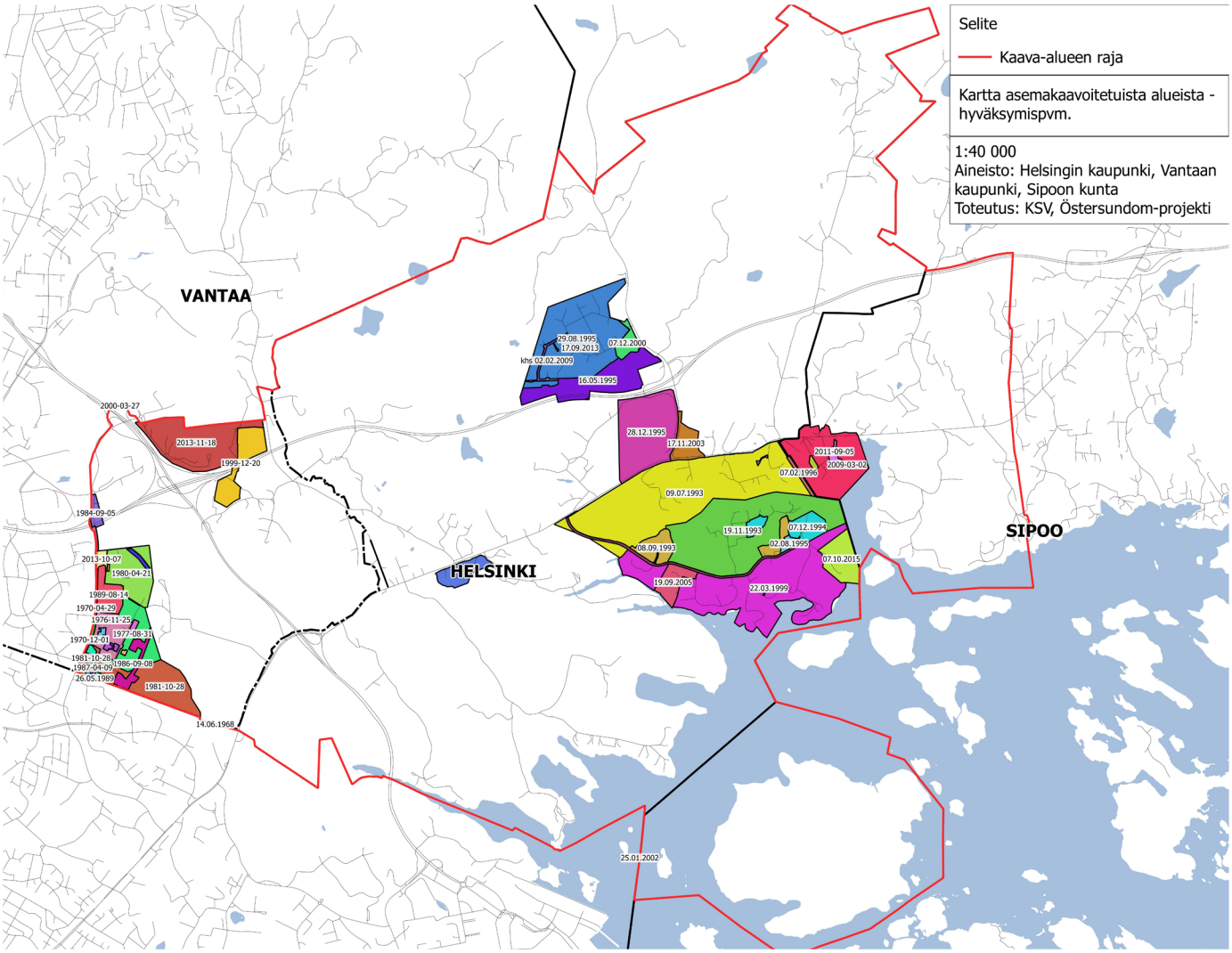


Bild 15. Karta över detaljplanerade områden (förminskning).

ningar som berör planeringsområdet:

- Etelä-Sipoon liikenneselvitys, selvitys Östersundomin 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. MBT 2019 håller på att utarbetas.
- Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ 2015). HLJ 2015 är en strategisk långsiktsplan som beskriver regionens gemensamma målbild beträffande det framtida trafiksystemet 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).

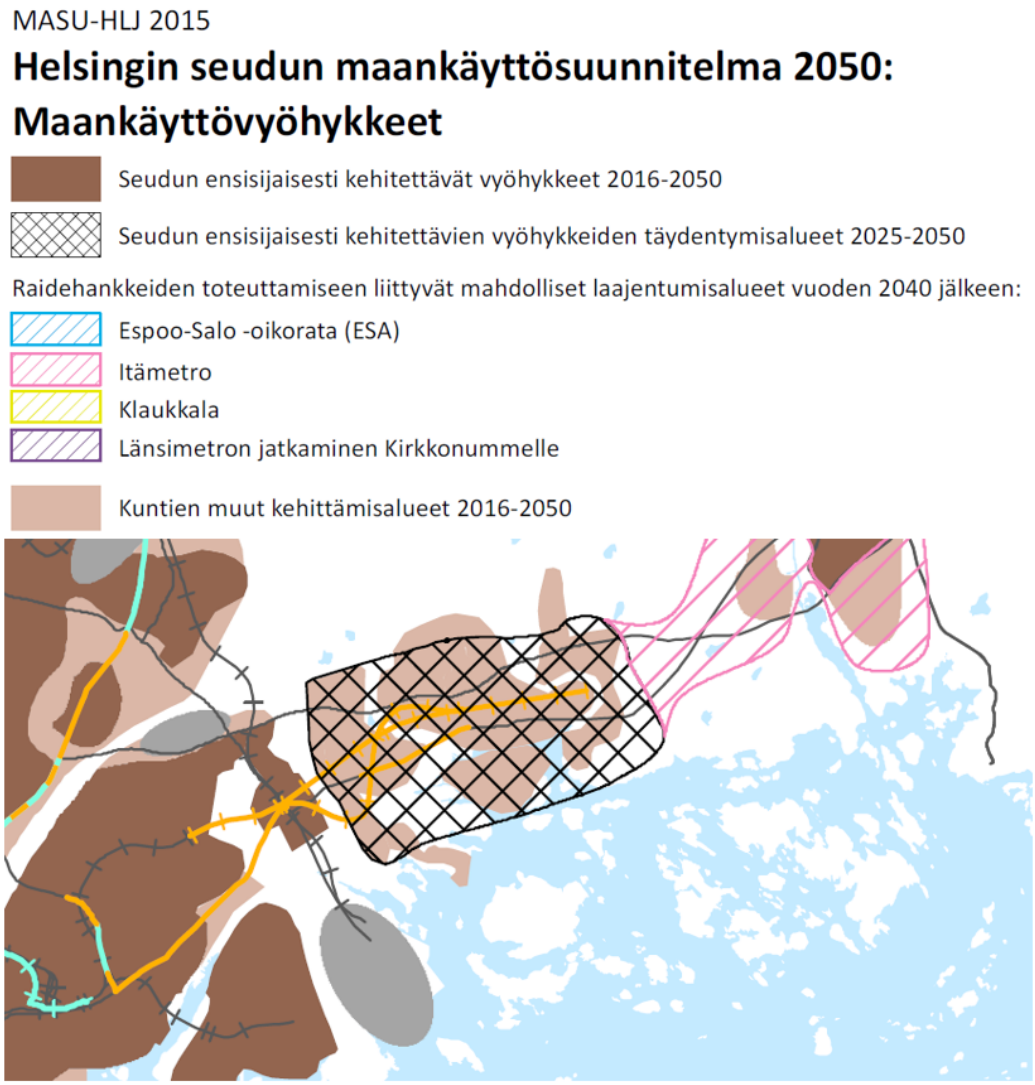


Bild 16. Utdrag ur markanvändningszonerna i MASU 2050 (kommunerna i regionen, Nylands förbund och HRT 2015).

4 Generalplanelösning

4.1 Koppling till områdesstrukturen i huvudstadsregionen

4.1.1 Områdesstruktur

Generalplanen ger möjlighet att utvidga den urbana tätortsstrukturen österut med stöd av effektiv kollektivtrafiken och därigenom att uppnå en balanserad utveckling av regionen åt alla håll. Generalplaneområdet blir ett nytt, regionalt tätortsområde med egna centrum. Området kan anslutas till det befintliga spårtrafiknätet genom en förlängning av den nuvarande metrolinjen.

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 det största centrumet Zachrisbacken är det tillåtet att placera detaljhandel av regional betydelse. Zachrisbacken kommer att bli ett regionalt centrum i samma storleksklass som Alberga. 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.

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 anslutningsparkering av regional betydelse.

Nätet av allmänna landsvägar som består av Ring III och Borgåleden (E18) bevaras. För Borgåleden har det markerats en reservering för en ny planskild anslutning som ska tjäna den nya stadsdelen som byggs upp kring metrostationen i Östersundom samt området för näringsverksamhet på norra sidan av Borgåleden (Norrberget). Anslutningen gör det också möjligt att bygga en rastplats för den tunga trafiken som rör sig längs det rikstäckande trafiknätet. En förutsättning för att anslutningen ska kunna byggas är att den uppfyller de mål som ställts upp för det europeiska kärnnätet TEN-T. 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 vid den mer detaljerade planeringen. 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 i framtiden förlänga metron österut från Majvik.

Två sträckningar för snabbspårvägar har angivits i generalplanen. Enligt förklaringen till planbeteckningen handlar det om en snabb stamförbindelse för kollektivtra-

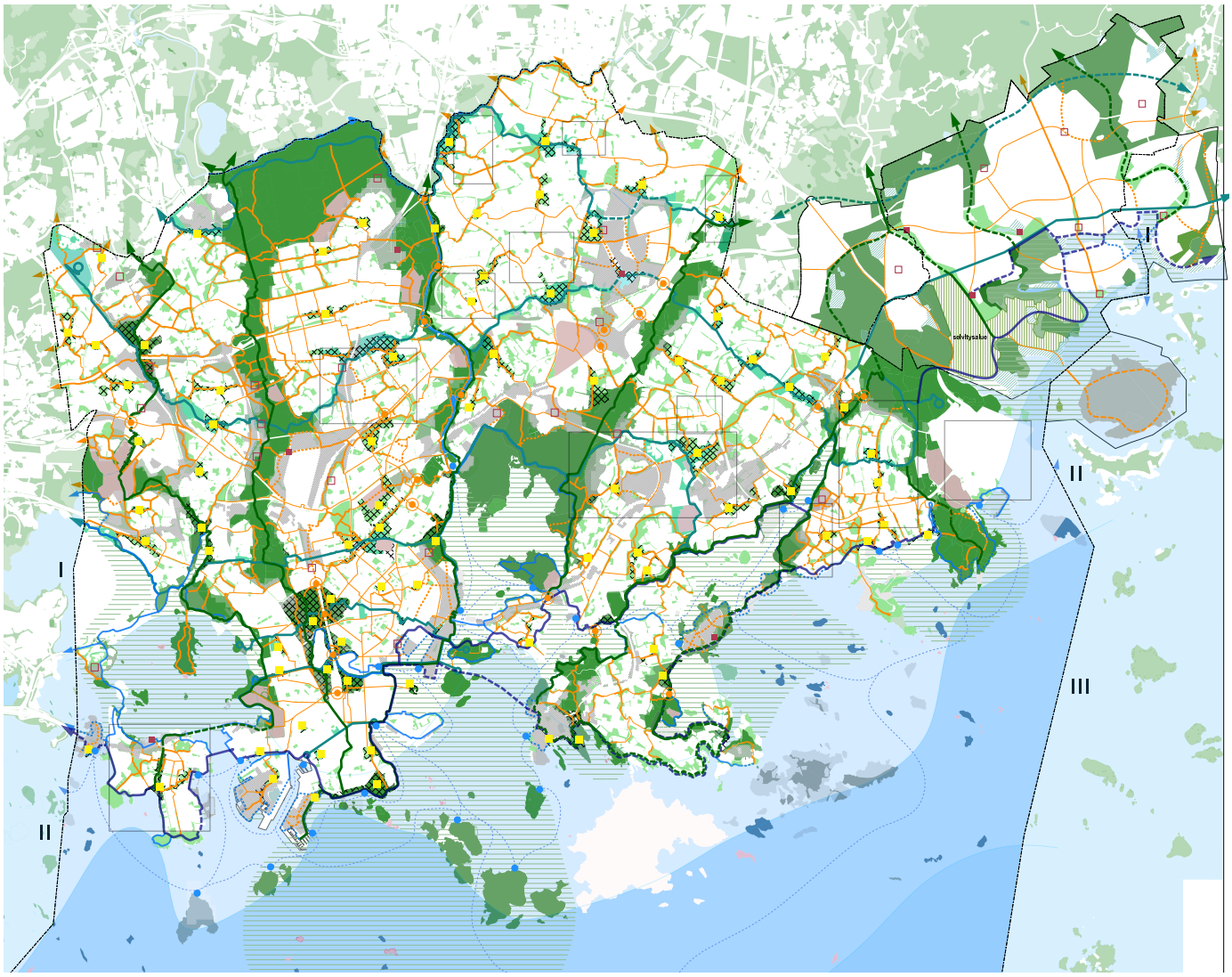


Bild 17. Målinriktad plan för grön- och rekreationsnätet (den gemensamma generalplanen för Östersundom sammanställd med Helsingfors VISTRA II-karta.

fiken 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 är beläget på ett grönt bälte som består av sammanhängande grönområden i huvudstadsregionen. Gröna bältet sträcker sig från fågelområdet i Östersundom och Svarta backen till Sibbo storskog, de vidsträckta skogarna i Vanda och via Noux till Porkala udd. Sibbo storskog är det viktigaste området i den östra delen av det gröna bältet. Härifrån fortsätter grönförbindelserna längre norrut och som smalare förbindelser även västerut. På östra sidan tar större skogsområden vid. Man kan tänka sig att Gröna bältet även sträcker sig 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 Östersundoms 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 går samman vid Svarta backen och fortsätter via Kasaberget och Västersundom till Sibbo storskog.

4.1.5 Samhällsteknisk försörjning

I generalplanen har man beaktat de befintliga och de planerade kraftledningarna, gasledningarna och anläggningarna för samhällsteknisk försörjning, såsom avfallskraftverket i Långmossebergen. Invid Borgåleden har områden reserverats för produktion av solenergi. Generalplanen skapar för-

utsättningar för utveckling av den regionala vattenförsörjningen. Avloppsreningsverket med beteckningen et-2 gör det möjligt att placera ett nytt avloppsreningsverk på norra eller södra sidan av Borgåleden. I generalplanen har avloppsvattentunnlarna anvisats som förbindelsebehov. Transportvattenledningen som planeras mellan Helsingfors och Borgå har tagits in i generalplanen. Därtill har generalplanen en reservering för en tunnel för samhällsteknisk försörjning. 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. Zachrisbacken har förutsättningar att utvecklas till ett regionalt betydande kommersiellt centrum med mångsidig service. Området för handel (KM) utanför Zachrisbackens centrum blir ett nytt attraktivt område för utrymmeskrävande handel. Huvudstadsregionen får ett nytt regionalt centrum som har ett stort influensområde, dvs. hela Östersundom. Det kan antas att Zachrisbackens centrum inte kommer att ha några konsekvenser för det närmast liggandet centrumet i väster, Östra centrum. Däremot kan Zachrisbacken ka konsekvenser för det regionala servicenätet i öster.

Andra betydande servicekoncentrationer är centrumen för idrotts- och rekreationsanläggningar i Ultuna och Sundberg (u-1 och u-2) samt båthamnen på Björnsö, vilken med sin omgivning kan utvecklas till ett kluster av marina tjänster.

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 byggnadsområdena 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 Västersundom till Majvik bildar byggnadsområdena en sammanhängande stadshelhet där grönområdena fungerar som parker som förenar stadsdelarna. 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 höghusdominerade området ända till havsstranden. Strandstäder och hela planområdets maritima hjärta växer fram vid Svinviken och Bölsfjärden.

Landbo, 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 via anslutningstrafik.

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

Byggnadsområdena har utifrån miljöns karaktär indelats i två klasser. Centrumen och de bostadsdominerade områdena är urbana med hänsyn till strukturen. De är områden som fungerar på fotgängarnas villkor. I byggnadsområdena för utrymmeskrävande verksamheter uppkommer stadsstrukturen 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 lindrat motorvägens splittrande effekt.

Tätortsstrukturen baserar sig på kollektivtrafiksystemet vars stomme utgörs av metrobanan från Mellungsbacka till Majvik. I generalplanen anvisas ett gatunät som består av huvudgator och andra gator som är viktiga för stadsstrukturen och som sammanlänkar centra och delområdena. Målet är en nätformig struktur där gång-, cykel- och kollektivtrafiken erbjuder ett täckande servicenät av olika färdsätt.

Nätverket av grönområden består av vidsträckta, sammanhängande grönområden och smalare grönfingrar längs bäckdalarna som kopplar samman dessa grönområden. Dessa utgör också de viktigaste ekologiska förbindelserna mellan naturskyddsområdena och strandzonen i de södra delarna av planområdet och Sibbo storskog. Den viktigaste förbindelsen i sydlig-nordlig riktning går från Sibbo storskog via Västersundom, kulturlandskapet i Westerkulla och Kasaberget 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 bildas grönstrukturen av mindre grön-, park- och rekreationsområden innanför byggnadsområdena. De fastställs vid den mer detaljerade planeringen.

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).

Den totala våningsytan har uppskattats

	Kerrosala (k-m²)		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 funktionsvis enligt prognoser med 80 000 och 100 000 invånare.

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 %.

Planen omfattar 11,6 km2 av grön- och rekreationsområden. Av detta är 8,2 km2 grön-, rekreations- och friluftsområden och 1 km2 är jordbruksområden. Grön- och rekreationsområdena utgör 26 % av hela generalplanens areal. Dessutom finns det 4 km² (10 %) naturskyddsområden som bevaras obebyggda och ett utredningsområde på 2,8 km².

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. Största delen av naturskyddsområdena ingår i nätverket Natura 2000. Naturskyddsområdena och Natura-områdena utgör sammanlagt 4,1 km². De områden som ingår i nätverket Natura 2000 är sammanlagt ca 2,9 km².

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

Tabell 2. Arealer, våningsytor och områdeseffektivitet i generalpla-nebeteckningarna funktionsvis enligt prognoser med 80 000 invånare.

ALUEMERKINNÄT	Pinta-ala		Kerrosala		Asuntokerrosala		Aluetehokkuus
	ha	%	k-m²	%	k-m²	%	e_a
Keskukset ja asuntovaltaiset alueet yhteensä	**1 582**	*35 %*	**5 220 000**		**4 200 000**	*70 %*	
Keskustatoimintojen alue	67	*4 %*	500 000	*10 %*	300 000	*7 %*	0,7
Kerrostalovaltainen alue	421	27 %	2 500 000	*48 %*	1 900 000	*45 %*	0,6
Kaupunkipientalovaltainen alue	504	32 %	1 500 000	*29 %*	1 300 000	*31 %*	0,3
Pientalovaltainen alue	438	28 %	700 000	*13 %*	700 000	*17 %*	0,2
Ominaispiirteet säilytetään	152	10 %	20 000	*0 %*	20 000	*0 %*	
Paljon tilaa vaativien toimintojen rakentamisalueet yht.	**326**	7 %	**750 000**	*13 %*			
Elinkeinotoiminnan alue	235	72 %	550 000	*73 %*			0,2
Elinkeinotoiminnan/ kaupan alue	43	13 %	150 000	*20 %*			0,2
Elinkeinotoiminnan alue/ teollisuusalue	95	29 %	200 000	*27 %*			0,2
Elinkeinotoiminnan alue/ urheilu- ja virkistyspalvelujen kesku	10	3 %	20 000	*3 %*			0,2
Elinkeinotoiminnan alue/ venesatama-alue	7	2 %	15 000	*2 %*			0,2
Yhdyskuntateknisen huollon alue	91	28 %	200 000	*27 %*			0,2
Rakentamisalueet yhteensä	**1 908**	43 %	5 970 000				
Viher- ja virkistysalueet yhteensä	1 161	26 %					
Virkistysalue	179	15 %					
Virkistysalue/ urheilu- ja virkistyspalvelujen alue (u-1)	11	1 %					
Virkistysalue/ urheilu- ja virkistyspalvelujen alue (u-2)	3	0 %					
Virkistysalue/ hautausmaa	7	1 %					
Ulkoilualue	622	54 %					
Virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan alue	240	21 %					
Maatalousalue	19	2 %					
Maisemallisesti arvokas peltoalue	81	7 %					
Viheralue	19	2 %					
Suojelualueet yhteensä	**408**	9 %					
Luonnonsuojelualue	110	27 %					
Suojelualue (s-1)	4	1 %					
Natura-2000 verkostoon kuuluva alue	293	72 %					
Muut merkinnät	**762**	17 %					
Selvitysalue	276	6 %					
Vesialueet	486	11 %					
Kaava-alue yhteensä	**4 457**						

Tabell 3. Antalet invånare och boendetäthet i planområdet 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

- 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) och de områden som domineras av höghus med Alphyddan i Helsingfors (ca ea = 0,6).

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 i generalplaneområdet uppskattas till minst 15 000. Generalplanen möjliggör emellertid 25 000–38 000 arbetstillfällen, vilket motsvarar antalet arbetstillfällen i Östra stordistriktet i Helsingfors (20 arbetstillfällen/100 invånare). Målet för Östersundom är ett större antal arbetstillfällen och en bättre självförsörjningsgrad i fråga om arbetstillfällen jämfört med Östra Helsingfors. Det kalkylmässiga antalet arbetstillfällen i planen är 25 000–38 000. Detta kan uppnås genom aktiva åtgärder av kommunerna. 25 000 arbetstillfällen skulle innebära ca 31 arbetstillfällen/100 invånare, och 38 000 ca 38 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.

Den teknisk-ekonomiska planeringen har baserats på ca 80 000 invånare och 24 000 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. 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.

Tabell 4. Bostadsvåningsyta (vy-m²), invånare och arbetstillfällen per delområde (enligt 80 000 och 100 000 invånare 2060).

Kunta	Aluenimi	Asumisen kerrosala yhteensä (k-m^2)			Asukkaat			Työpaikat		
Vantaa	Länsimäki	440 000	-	510 000	8 500	-	9 800	3 300	-	4 400
Vantaa	Länsisalmi	350 000	-	410 000	6 700	-	7 900	2 900	-	3 500
Vantaa	Vaarala	-	-	-	-	-	-	1 100	-	2 100
Helsinki	Länsisalmi Helsinki	20 000	-	20 000	400	-	400	1 000	-	1 200
Helsinki	Kärr	40 000	-	50 000	800	-	1 000	300	-	500
Helsinki	Salmenkallio	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Helsinki	Talosaari	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Helsinki	Karhusaari	290 000	-	410 000	5 600	-	7 900	700	-	1 100
Helsinki	Korsnäs	180 000	-	240 000	3 500	-	4 600	1 200	-	2 100
Helsinki	Östersundom	460 000	-	610 000	8 800	-	11 700	2 600	-	4 600
Helsinki	Kappeli	130 000	-	170 000	2 500	-	3 300	500	-	900
Helsinki	Kartano	120 000	-	160 000	2 300	-	3 100	500	-	900
Helsinki	Sakarinmäki	460 000	-	540 000	8 800	-	10 400	3 800	-	5 100
Helsinki	Norrberget	-	-	-	-	-	-	1 600	-	2 200
Helsinki	Landbo Länsi	440 000	-	520 000	8 500	-	10 000	1 200	-	1 800
Helsinki	Landbo Itä	350 000	-	410 000	6 700	-	7 900	1 100	-	1 800
Helsinki	Majvik Helsinki	-	-	-	-	-	-	200	-	400
Helsinki	Puroniitty	240 000	-	320 000	4 600	-	6 100	300	-	300
Sipoo	Granö	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sipoo	Majvik Pohjoinen	400 000	-	530 000	7 700	-	10 200	1 800	-	3 000
Sipoo	Majvik Etelä	290 000	-	380 000	5 600	-	7 300	1 100	-	1 700
Yhteensä		4 200 000	-	5 300 000	80 000	-	100 000	25 000	-	38 000

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.

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 detaljhandelsenheter. 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 anslutningsparkering 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 objektsbeteckningen 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. Genom bestämmelsen främjas utbudet av lokaler och uppkomsten av en funktionellt mångsidig urban miljö.

4.4.2 Bostadsdominerade områden

De bostadsdominerade områdena har indelats i fyra kategorier: högshusdominerade, stadssmåhusdominerade och småhusdominerade områden och som fjärde kategori ett område vars särdrag 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 mångfacetterad, småskalig och grönskande.

I bostadsdominerade områden har olika slags byggnadsområden lagts fram med en exaktheet i stora drag med hjälp av 100 m rutor. De områden som domineras av höghus, stadssmåhus respektive småhus fördelar sig arealsmässigt enligt följande (se tabell 2):

- 31 % höghusdominerat område
- 37 % stadssmåhusdominerat område
- 32 % småhusdominerat område

Höghusdominerade områden har placerats nära metrostationerna 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. 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 eftersträvas en tät struktur som dock även gör det möjligt att bygga egnahemshus och andra fristående småhus. De småhusdominerade områdena är belägna längre bort från

metrostationerna, särskilt i Landbo och Bäckängen samt nära andra befintliga småhusområden.

De nuvarande byggda områdena som i stora drag avses kvarstå sådana de är i dag har i generalplanen betecknats som områden vars särdrag ska bevaras. Med beteckningen har mycket olika slag av områden anvisats: vissa handlar om kulturhistoriskt värdefulla områden med skyddsvärden, medan andra handlar om befintliga, glest bebyggda småhusområden där inget betydande nytt byggande styrs t.ex. på grund av läget.

Enligt planbestämmelsen får 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.

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 ett båthamnsområde på Björnsö.

4.5.1 Områden för näringsverksamhet

I områden för näringsverksamhet kan man enligt planbestämmelsen placera produktion som inte medför miljöstörningar, andra arbetsplatsfunktioner, trafik- och depåfunktioner, lager samt relaterade kontors-, service- och butikslokaler. I områdena 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 Västersundom kan området för näringsverksamhet anslutas till hamnbanan över ett stickspår.

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 efterfrågan 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) som i generalplanen räknas till rekreationsområdena. Dessas bäddar för en omfattande utveckling av motionstjänster både inomhus och utomhus. Centrumet för idrotts- och rekreationsanläggningar är avsett för motion och rekreation som idkas inomhus, såsom idrottshallar, medan u-1-området är avsett för utomhusaktiviteter.

På östra stranden av Björnsö har ett område för en småbåtshamn (LV) anvisats. De andra båthamnarna i planområdet har anvisats med en objektsbeteckning. Skillnaden mellan en områdesbeteckning och en objektsbeteckning är att en områdesbeteckning tillåter ett större och mångsidigare stödområde för båthamnsfunktioner. På en del av området för en småbåtshamn finns redan i dag en båthamn och en del av området har i den gällande detaljplanen anvisats som en badstrand. I generalplanen har båthamnstjänsterna på Björnsö koncentrerats till östra stranden och badstrandstjänsterna till den södra stranden, som är ypperlig med tanke på väderstrecken. Båthamnsområdets läge i skydd av öarna och nära småbåtsleden är utmärkt för hamnfunktionerna. Läget är trafikmässigt bra eftersom fordonstrafiken kan styras till området direkt från den lokala matargatan på Björnsö (som betecknats i generalplanen), och eftersom trafiken mot båthamnen inte belastar gator som folk bor längs.

Ambitionen är att skapa förutsättningar för den rekreations- och näringsverksamhet som knyter an till båtliv och skärgård att växa till ett mångsidigt centrum med marina tjänster. Allteftersom Östersundom utvecklas till en stadsdel med upp till eventuellt 100 000 invånare kommer även efterfrågan på båthamnstjänster att öka mångfaldigt jämfört med dagsläget. Koncentrerad service ger synergifördelar och för en mångsidig verksamhet behövs ett tillräckligt stort markområde. Den befintliga småbåtshamnen är en förträfflig utgångspunkt för utvidgningen av verksamheten. De småbåtshamnar (objektsbeteckningar) som markerats på stranden i Korsnäs och Majvik ger inte möjlighet till lika mångsidig serviceverksamhet eftersom i fråga varande stränder i generalplanen reserveras för höghusdominerad bostadsproduktion, vilket leder till att markområdet för småbåtshamnarna avgränsas till ett oumbärligt minimum i den mer detaljerade planeringen. Småbåtshamnen (objektsbeteckningen) på Granö västra strand kan i ett senare skede ge möjligheter för en mångsidig verksamhet. Genomförandet av hamnen förutsätter emellertid att en bro byggs till fastlandet, och det är osäkert huruvida ett sådant projekt genomförs inom generalplanens horisont på ca 50 år.

4.5.2 Områden för samhällsteknisk försörjning

Områdena för samhällsteknisk försörjning ligger längs Borgåleden. 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. En del av områdena har anvisats i första hand för produktion av solenergi. Här finns Västersundoms, Fagerstas och Landbos nuvarande kraftstationer och avfallskraftverket i Långmossebergen (Vanda Energi Ab).

4.6 Grön- och rekreationsområden, -förbindelser och -objekt

Generalplanens mål är en mångsidig och ekologiskt hållbara grönstruktur som erbjuder goda rekreationsmöjligheter. I de allmänna bestämmelserna om grön- och rekreationsområden, -förbindelser och -objekt förutsätts att kulturmiljöns, landskapets och naturens värden samt de ekologiska förbindelserna ska beaktas i den mer detaljerade planeringen.

Följande har grupperats under rubriken Grön- och rekreationsområden-, förbindelser och -objekt: rekreationsområden, områden för idrotts- och rekreationsanläggningar, friluftsområden, området för rekreation,

turism och fritid på Granö, jordbruksområden, landskapsmässigt värdefulla åkerområden samt grönområdet i Västersundom. 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.

I syfte att trygga naturvärdena anvisar planen förutom områdesbeteckningarna även ekologiska förbindelser, grönbroar eller gröntunnlar, behov av rekreationsförbindelser samt – som överlappande beteckning – del av en ekologisk förbindelse som ska utvecklas. Konsekvenserna för naturvärdena lindras också med hjälp av planbestämmelser om tajmningen och allmänna bestämmelser. Genomförandet av de bostadsdominerade områdena förutsätter att de omgivande frilufts- och rekreationslederna genomförs. Områdena för närrekreation ska genomföras samtidigt med bostadsproduktionen. Målet med planbestämmelserna är att styra friluftslivet bort från de områden som har de största naturskyddsmässiga värdena.

I generalplanen anvisas sammanlagt 12 km² grön- och rekreationsområden, vilket är ca 150 m²/invånare (beräknat enligt invånarantalet 80 000). Av dessa utgör friluftsområdena sammanlagt 622 ha och rekreationsområdena 179 ha. Enligt planbestämmelserna ska det i centra och i bostadsdominerade områden anvisas tillräckligt med stadsdelsparker och övriga områden för närrekreation i förhållande till antalet invånare, vilket ökar rekreationsarealen per invånare. Till exempel Helsingfors har i medeltal 120 m2 grönområden/invånare, och i denna generalplan finns det betydligt mer grönområdet än så. Det omfattande gröna nätverket säkerställer tillräckliga grönområden för stadsborna och tryggar de naturskyddsmässiga värdena.

Områdets grönstruktur omfattar utöver de grönområden som visas på plankartan även sådana områden som fastställs vid den mer detaljerade planeringen, som öppna platser inom byggnadsområdena, små parker, stadsdelsparker, havsstrandsparker, lek- och idrottsparker, gårdsplaner och trädgårdar på tomterna samt lokala grönförbindelser. I de bostadsdominerade områdena ska områdena för närrekreation uppta i genomsnitt 20 % av ytan enligt planbestämmelsen. Stränderna bör planeras för allmänt bruk. Utredningsområdet i generalplanen 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 Utredningsområde).

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 visas de huvudsakliga friluftslederna, de med tanke på rekreation och friluftsliv viktigaste friluftsområdena samt de ungefärliga stadsdelsparkerna, vars mer exakta gränser, omfattning och lägen avgörs vid den mer detaljerade planeringen. På en bilagekarta visas också det eftersträvade nätverket av ridvägar. Möjligheterna att genomföra ridvägarna ska undersökas vid den mer detaljerade planläggningen. En bra planering och ett framtungt genomförande av rekreationslederna i kombination med skyltning och anvisningar förebygger ett för starkt slitage på skogarna och upprätthåller naturvärdena.

Skyddsområden behandlas i punkt 4.7 Skyddsområden och skyddsobjekt. 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 naturvärden, vilket framgår av bedömningen av konsekvenser för naturen, beskriver bra den biologiska 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 mer detaljerade planeringen. En utredning om hotade naturtyper är på gång och resultaten från den tas i beaktande vid den mer detaljerade planeringen.

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 efter generalplanenivån ska förbindelsernas funktion och kontinuitet tas i beaktande.

4.6.1 Rekreationsområden och friluftsområden

Indelningen i rekreationsområden respektive friluftsområden grundar sig på variationerna i trycket på rekreationsbruket, intensiteten hos användningen och behovet av underhåll i olika områden. I den mer detaljerade planeringen av bägge kategorierna ska man ta fasta på särdragen i kulturmiljön, landskapet och naturen samt de ekologiska förbindelserna.

I rekreationsområdena är trycket på användning större. Rekreationsområdena är till sin karaktär mer bebyggda och mer parklika. De tål slitage bättre och har mångsidigare funktioner jämfört med friluftsområden. 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. Stadsdelsparker anvisas i huvudsak i rekreationsområdena i generalplanen. Deras karaktär kan variera från byggda parker till parker i naturligt tillstånd.

Friluftsområdena är i dag skogs- och åkerområden som i generalplanen reserveras för upplevelser i naturen och kulturlandskapet och för friluftsliv. Områdenas 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. Att hålla djur på bete på Husö är ett exempel på hur man upprätthåller kulturlandskapet.

Vidsträckta friluftsområden och framtungt genomförda rekreations- och friluftsleder stöder tillsammans 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.

4.6.2 Områden för idrotts- och rekreationsanläggningar samt begravningsplats

I området för idrotts- och rekreationsanläggningar (u-1) får man placera motions- och idrottsfunktioner som i huvudsak sker utomhus samt byggnader och konstruktioner för sådana. Planbeteckningen tillåter inga stora byggnader, som idrottshallar. Området bildar en helhet tillsammans med det intilliggande centrumet för idrotts- och rekreationsanläggningar (U). Stora byggnader ska place-

ras utanför byggnadsområdet (U). Områdets läge i närheten av stranden och Natura-området ställer särskilda krav på planeringen och genomförandet. Området berörs bl.a. av en allmän planbestämmelse om att skyddade naturtyper i utkanten av skyddade våtmarker ska beaktas vid den mer detaljerade planeringen.

På området för idrotts- och rekreationsanläggningar (u-2) är det tillåtet att placera ett campingområde, ridnings- och husdjursverksamhet samt funktioner, tjänster, byggnader och konstruktioner som hänför sig till Sibbo storskogs nationalpark. Planbeteckningen gör det möjligt att t.ex. bygga ett stall och en manege för ridcentret eller ett naturum för nationalparken.

I bilaga 5.b. visas det eftersträvade antalet och belägenheterna för idrottsparker som är mindre än centrumen för idrotts- och rekreationsanläggningar.

Området vid Östersundoms kapell och den nuvarande begravningsplatsen med omgivningar har i generalplanen betecknats som begravningsplats. På grund av den parkliknande karaktären faller beteckningen inom gruppen rekreationsområden. Begravningsplatsområdet i generalplanen gör det möjligt att utvidga den nuvarande begravningsplatsen både på fastlandssidan och på Långören.

4.6.3 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. Fast bosättning som stöder sig på den befintliga bystrukturen och vattentrafiken tillåts i liten omfattning. Dessutom får båthamnar, vinterförvaring av båtar och andra funktioner som betjänar båtlivet placeras i området. Begravningsplatser kan också förläggas till området. Markanvändningen och områdesavgränsningarna på Granö planeras i samband med den mer detaljerade planläggningen.

På lång sikt är målet att utveckla Granö till ett maritimt centrum för rekreation, vilket förutsätter en förbindelse för fordonstrafiken, dvs. en bro. Till en början kan ön dock öppnas för allmänt rekreationsbruk via en färjförbindelse. 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 betjäna båtlivet. I mitten av ön finns ett område som beträffande jordmånen och det skyddade läget vore lämpligt som en begravningsplats av typen skogsbegravningsplats.

Liksom alla grön- och rekreationsområden berörs även Granö av planbestämmelsen om att man vid den mer detaljerade planeringen ska man ta fasta på särdragen i kulturmiljön, landskapet och naturen samt de ekologiska förbindelserna. Dessutom behövs ett tillstånd för miljöåtgärder för en åtgärd som förändrar landskapet.

4.6.4 Jordbruksområden och grönområde

I Majvik anvisas ett jordbruksområde där bostäder samt närings- och hobbyverksamheter med anknytning till jordbruket är tillåtna. I dag finns det en biodynamisk gård på området och generalplanen gör det möjligt att utveckla denna verksamhet.

Det öppna odlingsområdet vid Westerkulla gård har anvisats som ett landskapsmässigt värdefullt område som ska bevaras öppet och i odlingsbruk. Generalplanen tryggar bevarandet av det värdefulla kulturlandskapet av landskapsintresse och kontinuiteten i den flera hundra år gamla odlingskulturen. 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 skiljer sig från friluftsområdet i det att det inte är avsett för allmänt rekreationsbruk. I området ska man emellertid tillåta åtgärder och funktioner som behövs för genomförandet av generalplanen, som metrobanan, en tunnel för gemensam användning, grönbroar och eventuella andra behövliga åtgärder för utvecklingen av den ekologiska förbindelsen.

4.6.5. Grönbro eller gröntunnel

En grönbro eller en gröntunnel är en del av en ekologisk förbindelse. Om de ekologiska värdena tillåter 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. Målet är att lindra de barriäreffekter som de stora trafikledernа orsakar för de viktigaste ekologiska förbindelserna.

4.6.6 Behov av rekreationsförbindelse, regional strandpromenad

Med beteckningen för behov av rekreationsförbindelse anvisas de viktigaste förbindelserna i de områden som ska byggas. Förbindelserna bör tas i beaktande i den mer detaljerade planeringen. Beteckningarna kopplar samman större grönområden med varandra och är därmed viktiga för stadsbornas rekreationsmöjligheter. De kan till vara urbana gå- eller parkgator eller vårdade naturområden. De kan också bestå av parkkedjor eller stadsskvärer. Karaktären hos varje rekreationsförbindelse rekreationsförbindelserna fastställs i den mer detaljerade planeringen av området i fråga.

Den regionala strandpromenaden i generalplanen är en del av det regionala nätverket av friluftsleder. I generalplanen visas en riktgivande placering av strandpromenaden, och vid den mer detaljerade planeringen fastställs den mer exakta sträckningen för den. Att leden är sammanhängande och att den löper nära stranden är viktiga aspekter. Målet är att strandpromenaden ska löpa oavbruten från Nordsjö till Sibbosidan nära strandlinjen, och att man både ska kunna promenera och cykla på den. Strandpromenadens karaktär kan variera efter platsens karaktär, och landskapsbilden längs den kan växla från urbana, byggda stränder till naturliga stränder. Strandpromenaden kan ställvis förgrena sig till flera förbindelser i samma riktning, om det är motiverat till exempel med tanke på skidåkning och andra motionsformer som kräver specialkonstruktioner. En enhetlig nivå på vinterunderhållet som möjliggör användning året runt eftersträvas längs hela strandpromenaden. I den mer detaljerade planeringen av strandpromenaden beaktas landskapets och naturens värden och behov av skydd.

I bilagorna 5a.-c. visas därtill de målsatta huvudfriluftslederna.

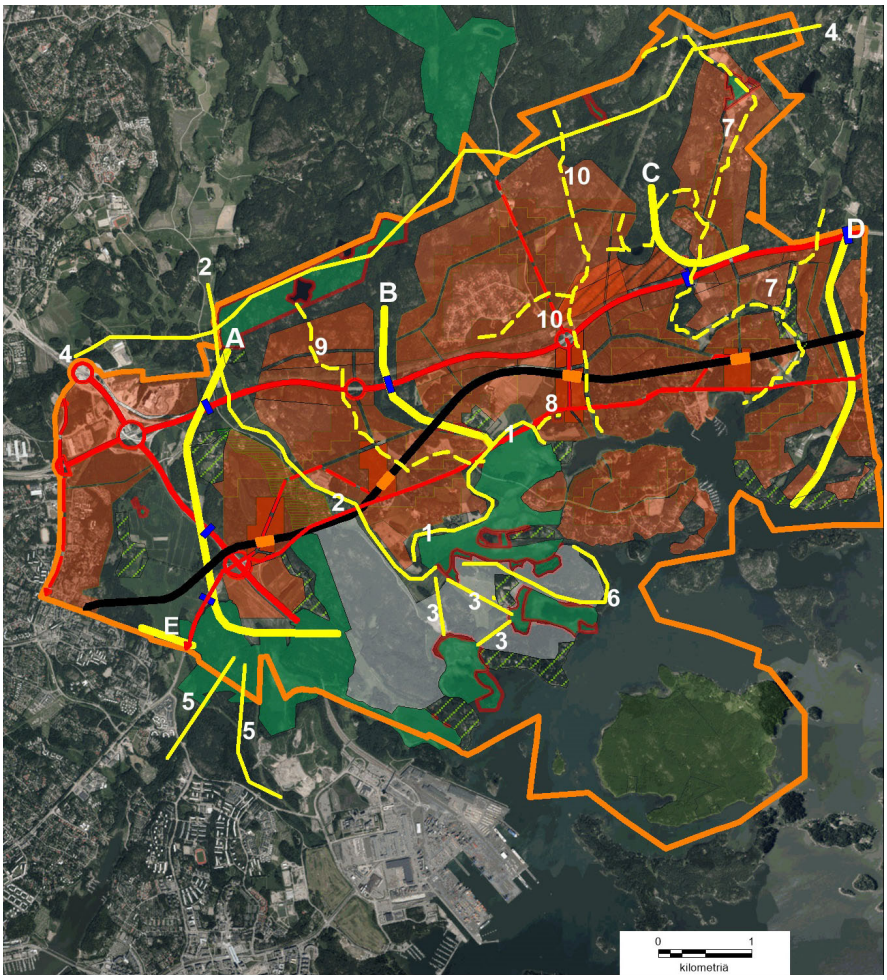


Bild 18. Det ekologiska nätverket i generalplanen. De ekologiska förbindelserna i generalplanen har betecknats med bokstä-verna A–E och de övriga ekologiska förbindelserna med siffrorna 1–10.

4.6.7 Ekologisk förbindelse, del av ekologisk förbindelse som ska utvecklas

I generalplanen anvisas fem ekologiska förbindelser mellan kärnområdena. Dessa är viktiga med tanke på den biologiska mångfalden. Fyra av dem är förbindelser i nordlig-sydlig riktning som klassificerats som viktiga även på landskapsnivå. Beteckningen innebär att man vid skötseln, användningen och den mer detaljerade planeringen av området bör ta fasta på att bevara de för skogsarterna viktiga förbindelserna. De ekologiska förbindelserna i generalplanen grundar sig på en granskning av det ekologiska nätverket i generalplaneområdet från 2017 (Östersundomin yhteisen yleiskaava-alueen ekologisen verkoston tarkastelu).

Den viktigaste ekologiska förbindelsen går mellan Sibbo storskogs nationalpark och Natura 2000-området Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom. I generalplanen har denna ekologiska förbindelse av riks- och landskapsintresse (Sibbo storskog–Svarta backen–Nordsjö) avgjorts så att skogsförbindelsen mellan Svarta backen och Sibbo storskog och åkerområdena kring Westerkulla gård tillsammans bildar ett vidsträckt grönområde. Lösningen är väsentlig för stadsstrukturen och till sin karaktär regional eftersom den är kopplad till ett större "grönfinger" som sträcker sig från Nybondas och Botbyviken via Svarta backen till Sibbo storskog. Ett vidsträckt, sammanhängande grönområde i Västersundom erbjuder på lång sikt den mest hållbara lösningen med hänsyn till stadsstrukturen, rekreationsbruket och de ekologiska förbindelserna. (A på figur 18).

Den ovan beskrivna ekologiska förbindelsen klipps i sin nuvarande form av på några ställen och förutsätter åtgärder för att fungera som en förstklassig ekologisk korridor. Därför har "delar av en ekologisk förbindelse som ska utvecklas" anvisats som en dubbelbeteckningar i frilufts- och grönområden. Planbestämmelsen förutsätter att det ska utarbetas en plan som styr naturvården och rekreationen i området, i vilken närmare definieras de områden och åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen och tryggandet av den ekologiska förbindelsen. Friluftslederna ska placeras så att de inte försämrar områdets funktion som en ekologisk förbindelse. I skötseln, användningen och den mer detaljerade planeringen av området ska bevarandet och/eller utvecklingen av de förbindelser som är viktiga för att skogsarterna ska kunna förflytta sig tas i beaktande så, att de är tillräckligt trädrika och breda. Detta gäller särskilt arten järpe, som är intagen i bilaga I till fågeldirektivet och som utgör grunden för skyddet av området ”Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom” inom nätverket Natura 2000. Dessutom ska kulturlandskapets värden beaktas i planeringen av området.

Det är tänkt att planen för styrningen av naturvården och rekreationsbruket ska utarbetas i samarbete med markägarna. Till utvecklingsåtgärderna hör att göra förbättringar på ställen där kontinuiteten i den ekologiska förbindelsen bryts, såsom att plantera till exempel alar och granar på större öppna markområden för att göra dem mer parklika. Området tangerar ett värdefullt kulturlandskap av landskapsintresse och därför bör man vid åtgärderna även beakta kulturlandskapets värden, särskilt kantzo-

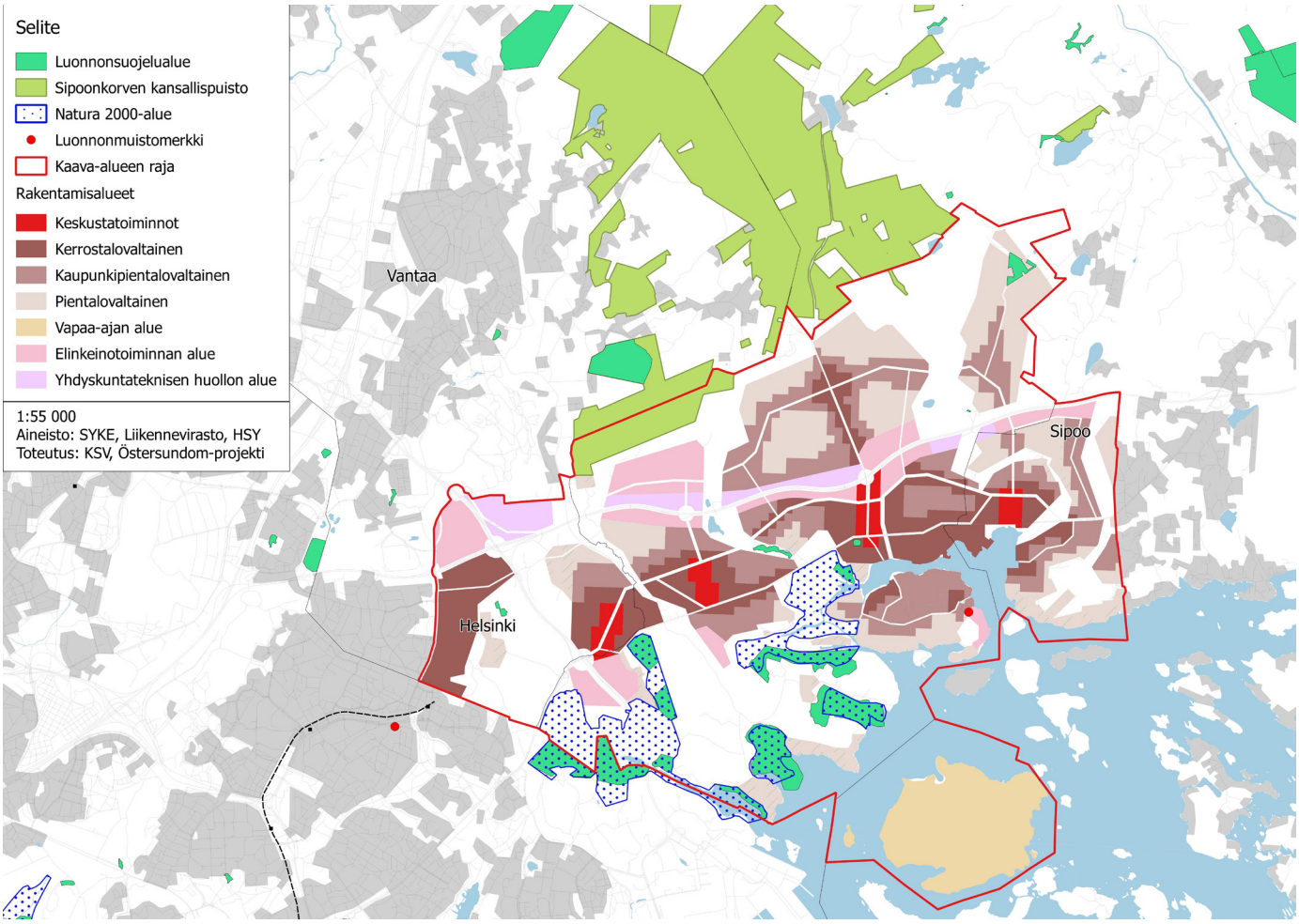


Bild 19. Skyddsområden och -objekt i planområdet och Sibbo stor-skog.

nen mellan det öppna åkerlandskapet i Westerkulla och de ställen som ska beskogas.

I planbestämmelsen förutsätts att särskilt järpe ska tas i beaktande vid utvecklingen av oden ekologiska förbindelsen. Det grundar sig på Natura-bedömningen för generalplanen och experternas antagande om att järpar rör sig mellan Sibbo storskog och Svarta backen, vilket bidrar till att upprätthålla den lilla populationen vid Svarta backen. Det finns emellertid bara knappa uppgifter 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 hur den ekologiska förbindelsen fungerar att man startar ett uppföljningsprogram.

De största barriäreffekterna för den ekologiska kontinuiteten orsakas av trafikleden som klyver området: Borgåleden, Ring III och Nya Borgåvägen/Österleden. Målet är att lindra dessa effekter genom att bygga de grönbroar eller gröntunnlar som anvisas i generalplanen.

Det tar tid att förbättra den ekologiska förbindelsen och få skogen att växa, men i alla faser av byggandet i Västersundom ska det säkerställas att skogsförbindelsen mellan Sibbo storskog och Svarta backen fungerar. Därför bestäms det i planens bestämmelser om tajmningen att den befintliga ekologiska förbindelsen mellan Sibbo storskog och Svarta backen ska bevaras tills den nya förbindelsen enligt generalplanen kan tas i bruk. Det bör märkas att även den nuvarande förbindelsen inte är helt sammanhängande, och att bl.a. de avverkningar som en privat markägare gjorde sommaren 2017 väsentligt försämrade skogsförbindelsens funktion. En ekologiskt fungerande skogsförbindelse förutsätter således åtgärder i vilket fall som helst. Enligt bestämmelsen om tidtabellen i generalplanen ska man vid den mer detaljerade planeringen och genomförandet av bostadsområdet i Västersundom bör man säkerställa att en fungerande ekologisk förbindelse, längs vilken skogsarterna kan förflytta sig, bevaras mellan Sibbo storskogs nationalpark och Natura 2000 nätverkets område Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom. Förbindelsen får inte försämras innan en ny ekologisk förbindelse blivit tillgänglig väster om Västersundom.

Vid granskningen av det ekologiska nätverket i generalplanen 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. I de allmänna bestämmelserna om den mer detaljerade planeringen förutsätts att ställen där bäckarna och rännilarna har sina utlopp bör bevaras som sådana eller så att skyddsmålen för viktiga naturobjekt tas i beaktande. Avsikten är att man vid den mer detaljerade planeringen ska fästa uppmärksamhet vid vattenkvaliteten i små vattendrag och i havsområdet med tanke på konsekvenserna av den ökande belastningen av dagvattnet.

4.7 Skyddsområden och skyddsobjekt

4.7.1. Naturskyddsområden

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

Sibbo storskogs nationalpark sträcker sig över ett ca 68 ha stort skogsområde i planområdets norra kant. Detta område har betecknats som ett naturskyddsområde. Dessutom har området försetts med en egen planbeteckning för nationalpark. Forststyrelsen har utarbetat en skötsel- och användningsplan för nationalparken. Befolkningstillväxten och det växande behovet av rekreationstjänster sätter tryck på att styra rekreationsbruket i Sibbo storskogs omgivningar. Friluftsområdena i generalplanen skapar en buffert kring nationalparken. Till denna kan man styra närrekreationen för bostadsområdena.

I planområdet finns fyra skogar eller dungar som består av ädla lövträd och som skyddats med stöd av 29 § i naturvårdslagen och betecknats som skyddsområden (s-1). 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.

Utöver de egentliga naturskyddsområdena har behoven av naturskydd beaktats i de bestämmelser som gäller generalplanens områdes- och objektsbeteckningar, bestämmelserna om tajmningen samt de allmänna bestämmelserna. Arter enligt bilaga II till habitatdirektivet, förökning- och rastplatser för arter enligt bilaga IV a, hotade naturtyper samt arter som kräver särskilt skydd ska tas i beaktande vid den mer detaljerade planeringen.

En utredning om hotade naturtyper i hela Helsingfors är på gång och resultaten från den kommer att tas i beaktande i den mer detaljerade planeringen efter generalplanenivån. Arter som kräver särskilt skydd har beaktats i en planbestämmelse och på en bilagekarta. Särskilt när det gäller objekt på områden som ska byggas bör närmare utredningar utarbetas för att fastställa tillräckligt stora livsmiljöer för arterna. Förhållandena på de förekomstplatser som är viktiga för den gröna sköldmossans fortlevnad får inte försämras eller förstöras. Det är viktigt att trygga gynnsamma levnadsförhållanden för arten, och det förutsätter att en tillräckligt vidsträckt livsmiljö bevaras.

Områden som hör till nätverket Natura 2000

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 Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -Natura-alueeseen (FI0100065) sekä Sipoonkorven Natura-alueeseen (FI0100066) (Sito Ab och Ympäristösuunnittelu Enviro Oy 2017). Enligt Natura-bedömningen orsakar genomförandet av generalplanen inga betydande olägenheter för de arter och naturtyper som ligger till grund för skyddet av Natura-områdena.

4.7.2 Betydande kulturmiljöer

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 ett landskapsmässigt värdefullt åkerområde (MA). 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 justeras i samarbete med museimyndigheterna i samband med den mer detaljerade planeringen.

Behoven i anslutning till kulturmiljöerna och skyddet av dem har beaktats i de bestämmelser som gäller generalplanens områdes- och objektsbeteckningar och i de allmänna bestämmelserna.

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. Värdefulla objekt i Vanda har indelats i objekt/områden inom den gamla och moderna byggnadskulturen samt i landskapsmässigt värdefulla områden. 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 hör till den mer detaljerade planeringen.

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.

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.

Om det finns fornlämningar i området, och generalplanen anvisar ny markanvändning som förutsätter att marken rubbas, ska fornlämningarna undersökas på det sätt som föreskrivs i lagen om fornminnen innan de skadas och ändras. 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

Sundbergsområdet, som ligger i planområdets södra del omgivet av områden som hör till nätverket Natura 2000, har betecknats som ett utredningsområde med särskilda naturvärden. Planbestämmelsen lyder så här: "Området har naturvärden som ligger till grund för skyddet av ett angränsande Natura-område. I skötseln, användningen och den mer detaljerade planeringen av området

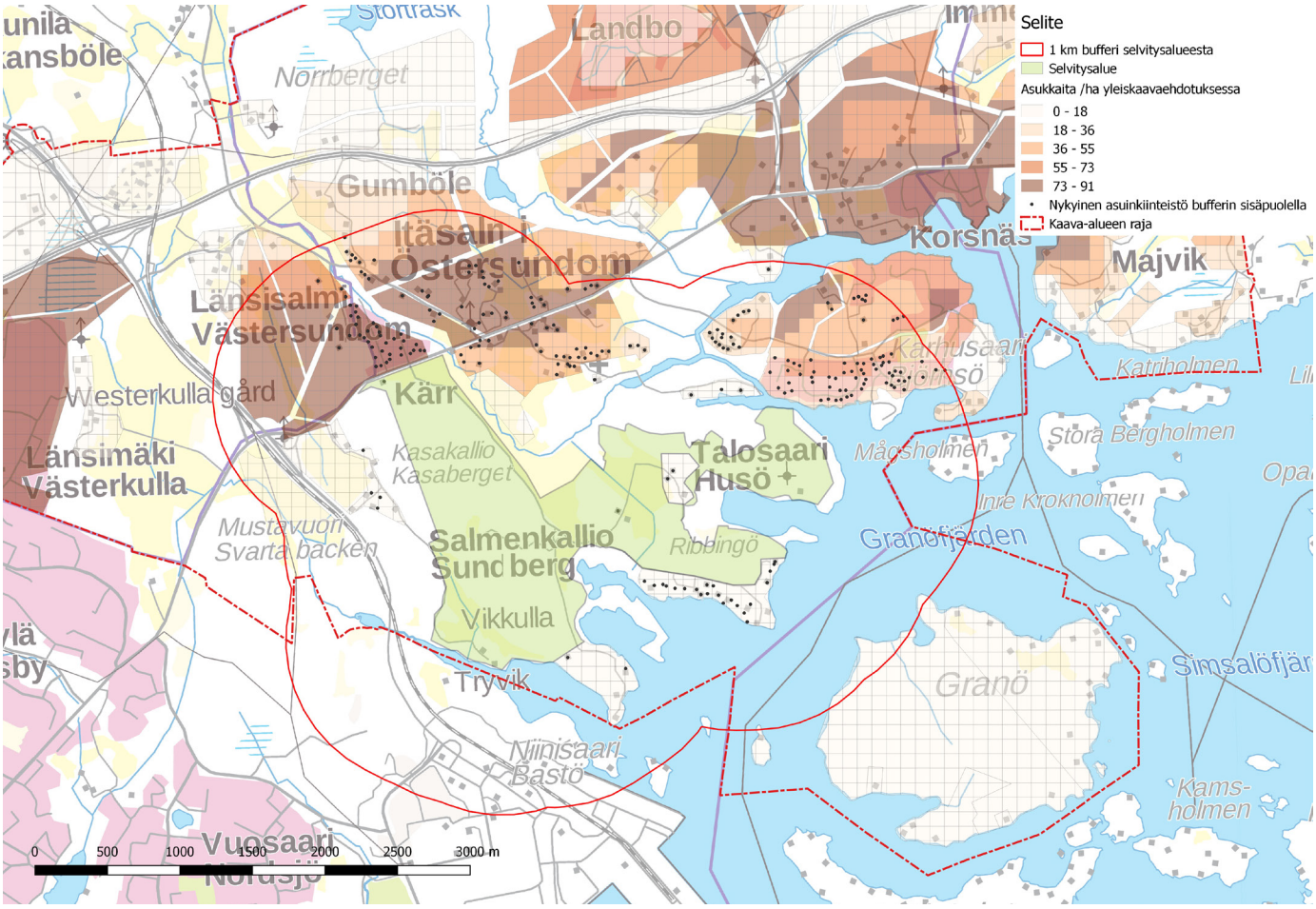


Bild 20. 1 km zon kring utredningsområdet.

ska man se till att dessa värden inte avsevärt försämras. Omedelbart efter att generalplanen trätt i kraft ska en plan som styr naturvården och rekreationsbruket utarbetas och genomföras, samt en uppföljning av naturvärdena i området startas. Markanvändningen och behövliga skyddsområden avgörs vid den mer detaljerade planeringen. Dessförinnan får inga nya byggnader placeras i området, och åtgärder som förändrar landskapet förutsätter tillstånd för miljöåtgärder."

I egenskap av planbeteckning är ett utredningsområde således varken ett byggnadsområde eller ett grön- och rekreationsområde. Beteckningen innebär att markanvändningen i området ska avgöras vid den mer detaljerade planeringen och att det regionalt betydande generalplaneprojektet kan fortskrida. Med tanke på bevarandet av naturvärdena förbättras situationen jämfört med nuläget eftersom planbestämmelserna förpliktar att vidta naturvårdsåtgärder och styra rekreationsbruket. Utredningsområdet ägs till största delen av Helsingfors stad och delvis av Vanda stad, vilket säkerställer förutsättningarna för uppfyllandet av planbestämmelserna.

Att utredningsområdet är så stort (2,8 km²) bidrar också till tryggandet av naturvärdena. Avgränsningen av utredningsområdet grundar sig inte på skyddszoner kring naturvärdesobjekt, utan bl.a. på en planeringshelhet som är förnuftig med hänsyn till trafikförbindelserna i den senare, mer detaljerade planeringen (t.ex. vid utarbetandet av en detaljplan). Att ett så här stort område bevaras obebyggt är ingen förutsättning för bevarandet av de värden som ligger till grund för skyddet i Natura-området, visade de Natura-bedömningar som gjordes under utarbetandet av generalplanen. Således bildar utredningsområdet med iakttagande av försiktighetsprincipen en ansenlig buffertzon kring de objekt som ska skyddas.

I syfte att trygga naturvärdena berörs utredningsområdet förutom nämnda bestämmelse även av två bestämmelser om tajmningen: "Genomförandet av bostadsdominerade områden förutsätter genomförande av huvudfriluftslederna i de omgivande frilufts- och rekreationsområdena samt genomförande av en plan som styr naturvården och rekreationsbruket utredningsområdet" samt "För utredningsområdet ska en mer detaljerad plan utarbetas och behövliga naturskyddsområden inrättas innan antalet invånare på ett avstånd av 1 kilometer från utredningsområdet överstiger 10 000." Enligt Natura-bedömningarna förutsätter bevarandet av vissa naturvärden som ligger till grund för skyddet av Natura-områden att man styr rekreationsbruket i utredningsområdet. En begränsning av var man får röra sig i området ("att tvingas hålla sig på stigen") förutsätter ur lagstiftningens synvinkel att ett naturskyddsområde inrättas. Inom en radie av 1 km från utredningsområdet bor förnärvarande ca 660 personer. I generalplanen uppskattas antalet invånare inom denna radie (1 km) i slutställningen till 21 000–27 000. Enligt planbestämmelsen om tidsplanen ska behövliga skyddsområden inrättas innan antalet invånare uppgår till 10 000 och generalplanen börjar få betydande konsekvenser för de naturvärden som ligger till grund för skyddet av Natura-området.

I specialfallet Sundberg är det ändamålsenligt att senarelägga planeringen av utredningsområdet och markanvändningen till en mer detaljerad nivå och därigenom göra det möjligt att gå vidare på det regio-

nalt betydande generalplaneprojektet. Beteckningen för utredningsområdet gör det möjligt att kartlägga naturvärdena mer ingående och att starta ett uppföljningsprogram utan att försvåra genomförandet av de övriga delarna av generalplanen. I samband med beredningen av generalplanen och Natura-bedömningarna blev det uppenbart att en generalplan, uttryckligen på denna plats, är ett alltför allmänt verktyg för bedömningen av markanvändningens konsekvenser för Natura-området för att alla väsentliga faktorer ska kunna tas i beaktande. Bostadsområdets avstånd från skyddsobjektet är den enda betydande faktorn som Natura-bedömningar på generalplanenivå har visat i praktiken. Dessutom innehåller bedömningen kumulativa osäkerhetsfaktorer, om man iakttar försiktighetsprincipen. Utifrån en mer exakt plan kan man beakta fler faktorer: konsekvensbedömningen blir noggrannare och sätten att lindra konsekvenserna kan riktas bättre. Målet med senareläggningen av markanvändningslösningen till den mer detaljerade planeringen är att området till alla delar ska komma i ändamålsenlig användning.

4.9 Trafik

Markanvändningen i generalplanen grundar sig på metron, och en hållbar fördelning mellan färdsätten förutsätter att metron byggs. Genomförandet av generalplanen är således knutet 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, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 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, suora metro, Strafica 2017) utarbetades med utgångspunkt i markanvändningen samt väg- och gatunätet i den färdiga planen. Efterfrågan på kollektivtrafik, vägar och gator samt deras funktion granskades enligt etapperna för genomförandet och förtätningen av markanvändningen. Helmet-modellen har använts som underlag för prognoserna.

4.9.1 Trafiknät

Landsvägs- och gatunät

Motortrafikleder, huvudgator och andra gator som är viktiga för stadsstrukturen har lagts fram i generalplanen. Bland huvudgatorna har en huvudgata som är en del av en regional vägförbindelse anvisats separat.

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 reservering för en ny planskild anslutning vid Borgåleden, mellan de befintliga planskilda anslutningarna med Landbo och Ring III. En förutsättning för att den nya anslutningen ska kunna byggas är att den uppfyller de mål för servicenivån som ställts upp för det europeiska kärnnätet TEN-T. I utredningen om genomförbarheten (Sito 2017) konstaterades att en planskild anslutning i Östersundom är tekniskt genomförbar, men att den förutsätter kompromisser i målen för en smidig trafik och en sänkning av dagens hastighetsbegränsning 120 km/h. En ny planskild anslutning är viktig för utvecklingen av området för näringsverksamhet i Östersundom centrum och Norrberget. Områden för näringsverksamhet förutsätter smidiga logistiska förbindelser och den planskilda anslutningen behövs för att företagen ska vara lättillgängliga. Området för näringsverksamhet kan alstra regional trafik till området, beroende på hurdana verksamheter som etablerar sig där.

Inom näringsverksamheten behövs transporter 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. Det finns beredskap att göra de ändringar i anslutningen som generalplanen kräver, men vilken effekt den förbättrade anslutningen har för attraktiviteten hos företagsområdena norr om Borgåleden återstår att se. Det finns risk för att den tunga trafiken och transporterna till företagsområdena, särskilt i riktning mot Nordsjö, söker sig till det lägre gatunätet ifall den nya planskilda anslutningen inte byggs. Att styra den tunga trafiken till och från företagsområdet via den planskilda anslutningen i Landbo och det parallella gatunätet är varken önskvärt eller effektivt. Anslutningen vid Landbo måste byggas om allteftersom markanvändningen nära den blir effektivare.

Den nya planskilda anslutningen skulle minska trafiken på gatunätet i generalplaneområdet och miljöstörningar från HRM:s eventuella avloppsreningsverk i öster eftersom trafikströmmarna styrs bortom bostadsområdena. Anslutningen skulle förbättra trafiksäkerheten och boendetrivseln i det nya bostadsområdet, särskilt eftersom den tunga trafiken dirigeras bort från det till det högre vägnätet. Till området för samhällsteknisk försörjning, som anvisats nära den planskilda anslutningen, vore det möjligt att placera ett service- och rastområde för den rikstäckande tunga trafiken.

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

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

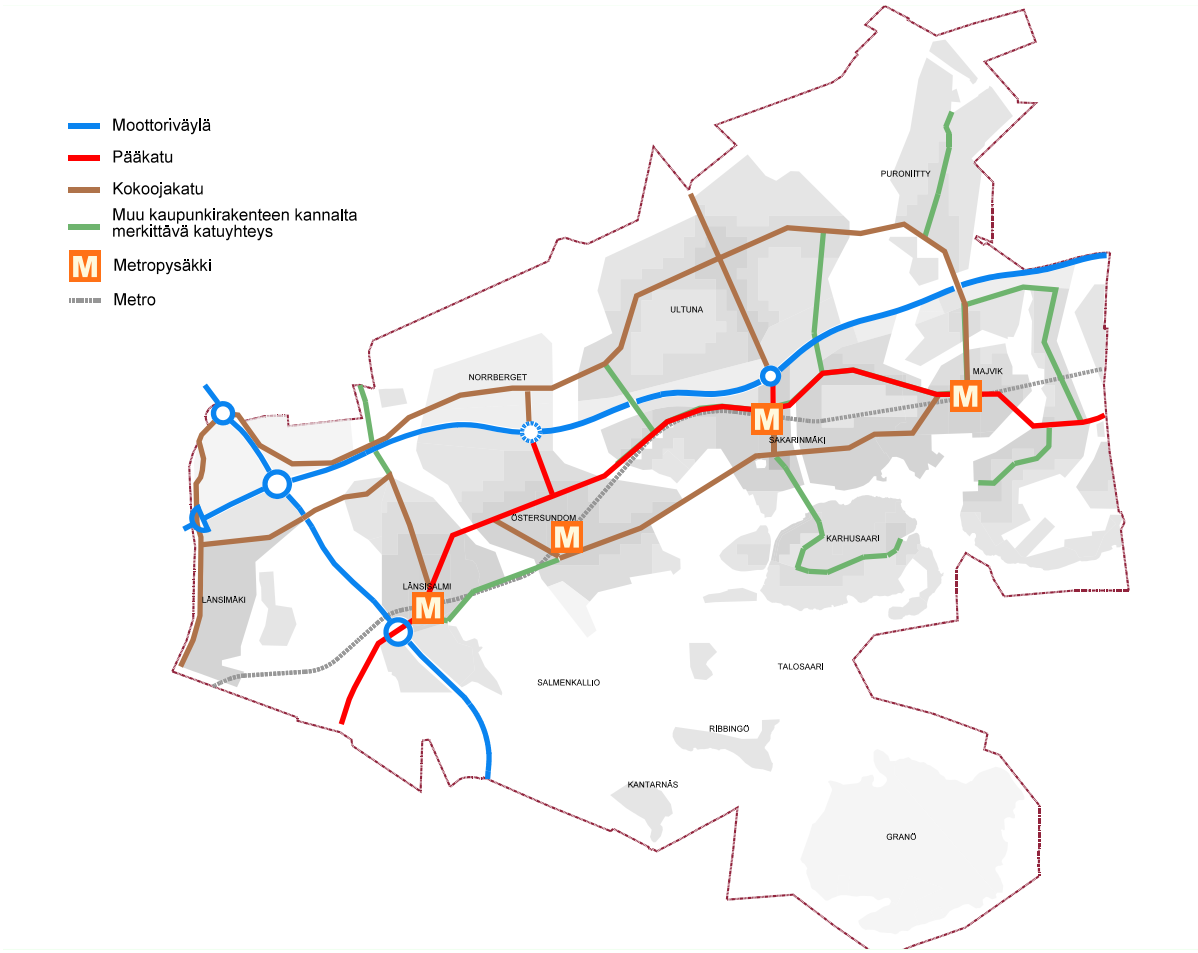


Bild 21. Trafiknätet.

vägar, ifall det blir nödvändigt med tanke på tryggandet av de historiska värdena och uppnåendet av de trafikmässiga målen. Den nya bron som anvisats på Björnsö gör det möjligt att vid den mer detaljerade planeringen ändra Björnsövägen till en gång- och cykelväg från Nya Borgåvägen till Skutholmen, vilket fredar Natura-området från trafik. Vid den mer detaljerade planeringen blir det aktuellt att prioritera olika trafikformer även i andra delar av gatunätet.

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 nuvarande Nya Borgåvägen anvisas enbart för kollektivtrafik och/eller för cykeltrafik. En matargata från Immersbyvägen till Ring III har anvisats som förbindelse i östlig-västlig riktning på norra sidan av Borgåleden. Gatunätet norr om Borgåleden har anslutits till övriga Östersundom via sex gatuförbindelser över och under motorvägen.

På Granö har ett behov av en fordonstrafikförbindelse i Ribbingö och ett behov av en vattentrafikförbindelse från Sibbohållet.

Kollektivtrafiknät

Metrobanan från Mellungsby till Majvik är stommen i kollektivtrafiksystemet. 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 där trafiken i östlig riktning längs Borgåleden möter metron.

Som komplettering till spårtrafiksystemet har dessutom två snabbspårvägar, dvs. snabba stomförbindelser för kollektivtrafiken, tagits in i generalplanen. Stomförbindelserna kan också genomföras som busslinjer. Efterfrågan på tvärgående kollektivtrafik norrut tillgodoses av den s.k. snabbspårvägen Jokern 3, samt eventuella busslinjer på Ring III. Dessa tjänar 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. Generalplanen möjliggör också omstigning vid anslutningen mellan Borgåleden och Västerkullavägen från Borgåledens bussar i riktning mot Ring III.

På lång sikt kan metrosystemet kompletteras med en snabbspårvägslinje som följer Nya Borgåvägens vägsträckning från Östra centrum till Zachrisbacken och vidare

antingen till Majvik eller via Zachrisbackens metrostation till Ultunaporten i södra utkanten av Sibbo storskog. I planen har snabbspårvägen i riktning med Nya Borgåvägen karaktären av en reservering med tanke på framtida behov. Den tjänar till stor del samma kollektiva trafikströmmar som metron och generalplanens dimensionering förutsätter inte att den ska genomföras.

I utredningen om trafiksystemet i Östersundom (Strafica 2017) granskades efterfrågan på kollektivtrafik och på väg- och gatunätet samt hur kollektivtrafiken och väg- och gatunätet fungerar även avseende de olika etapperna av genomförandet. Med bussar kan man uppnå en hyfsad servicenivå inom kollektivtrafiken tills antalet invånare i Östersundom når 30 000 personersgränsen (Strafica, 2017).

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. Därutöver har en regional strandpromenad tagits upp på plankartan. Strandrutten är i första hand en gång- och cykelbana för rekreationsbruk. Nätverket av cykel- och gångbanor kompletteras vid den mer detaljerade planeringen.

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 krav på trafikregleringen längs de aktuella förbindelserna. Specialtransportleden och en eventuell flyttning av den 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 de områden som byggs mest effektivt och som 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 bör det göras 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, vid den mer detaljerade planeringen.

En viktig fråga som bör avgöras vid den fortsatta planeringen är hur man kan lindra belastningen av biltrafikströmmarna genom att förbättra möjligheterna till anslutningsparkering vid stomlinjerna för kollektivtrafiken (metro, snabbspårvägar och bussar). I planbestämmelsen om området för centrumfunktioner har regional anslutningsparkering anvisats i Zachrisbacken. På andra håll har anslutningsparkeringen lokal betydelse. Vid den mer detaljerade planeringen bör systemet för anslutningsparkering planeras med beaktande av de avgöranden som tas utanför planområdet, bl.a. markanvändningslösningarna i södra delen av Sibbo samt samanvändningen av de parkeringsplatser som byggs. En tillräcklig servicenivå säkerställas även för parkering av cyklar.

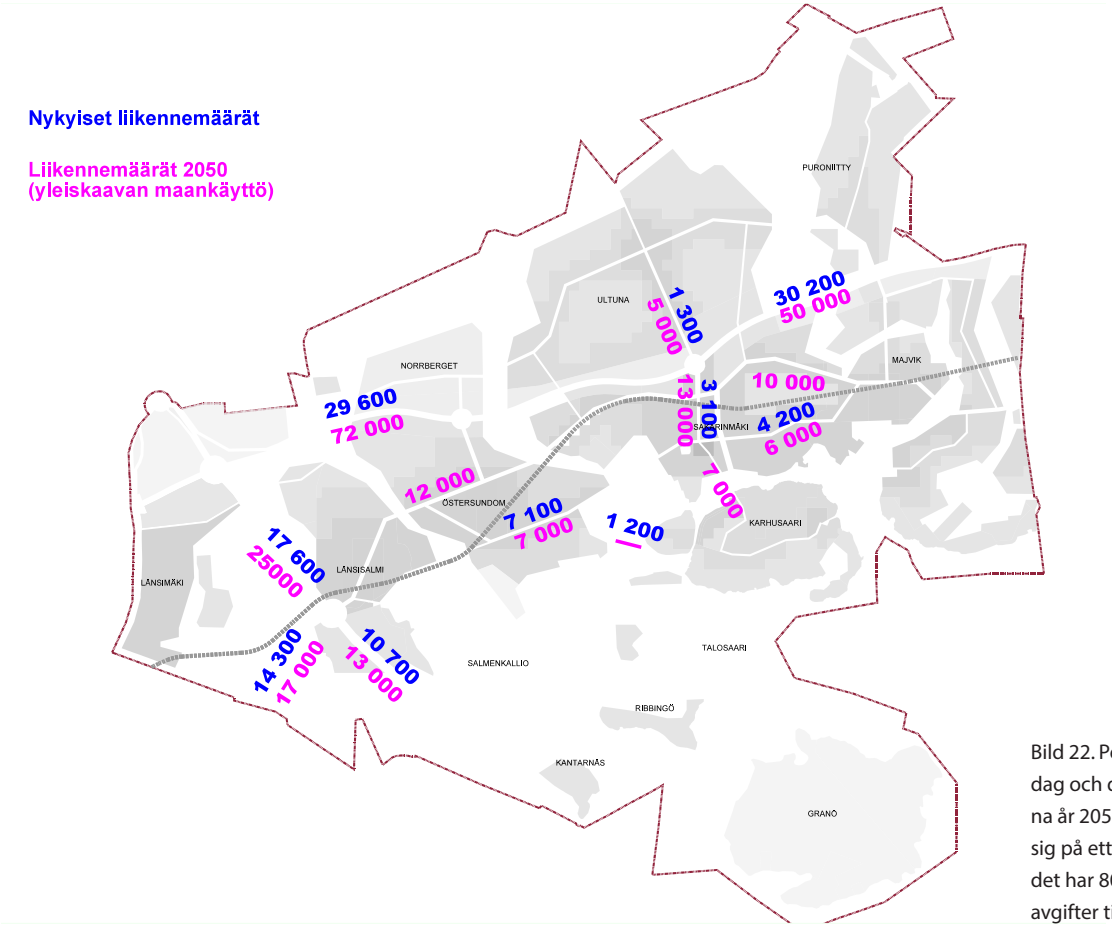


Bild 22. Personbilstrafikens volymer i dag och de genomsnittliga volymerna år 2050. Trafikprognosen baserar sig på ett läge där generalplaneområdet har 80 000 invånare och rusningsavgifter tillämpas.

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 utvecklingen av områdesstrukturen i östlig riktning (Södra Sibbo och sträckan mellan Sibbo och Borgå).

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) räcker metrons kapacitet till för en markanvändning som är förenlig med generalplanen, men kommer nära maximinivån. Turintervallerna bestäms enligt det största tillåtna antalet passagerare per timme i HRT:s planeringsanvisning och av den maximala belastningen på metron, som i öster infaller vid Brändö bro mot väst om morgnarna. I grundscenariot förefaller det som om metrons kapacitet räcker till med ett turintervall på 4 minuter. Vissa tåg belastas dock så hårt att de närmar sig maximinivån (93 %) i planeringsanvisningen. Hur bra metrons kapacitet räcker till beror också på befolkningstillväxten utanför planområdet men inom metrons influensområde, till exempel i Södra Sibbo. Scenariot med 100 000 invånare i kombination med en förlängning av metron till Sibbesborg skulle göra att belastningen överskrider maximigränsen (104 %) vid trafik med 4 minuters intervaller. Metrons kapacitet på lång sikt ska i vilket fall som helst ses över på nytt i samband med den mer detaljerade planeringen

Snabbspårväg

I trafikprognoserna var det Ring III som accentuerades av de tvärgående kollektivtrafikförbindelserna genom generalplaneområdet. 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.

Efterfrågan på en förlängning av snabbspårvägen från Östra centrum till generalplaneområdet är tämligen liten. I trafikprog-

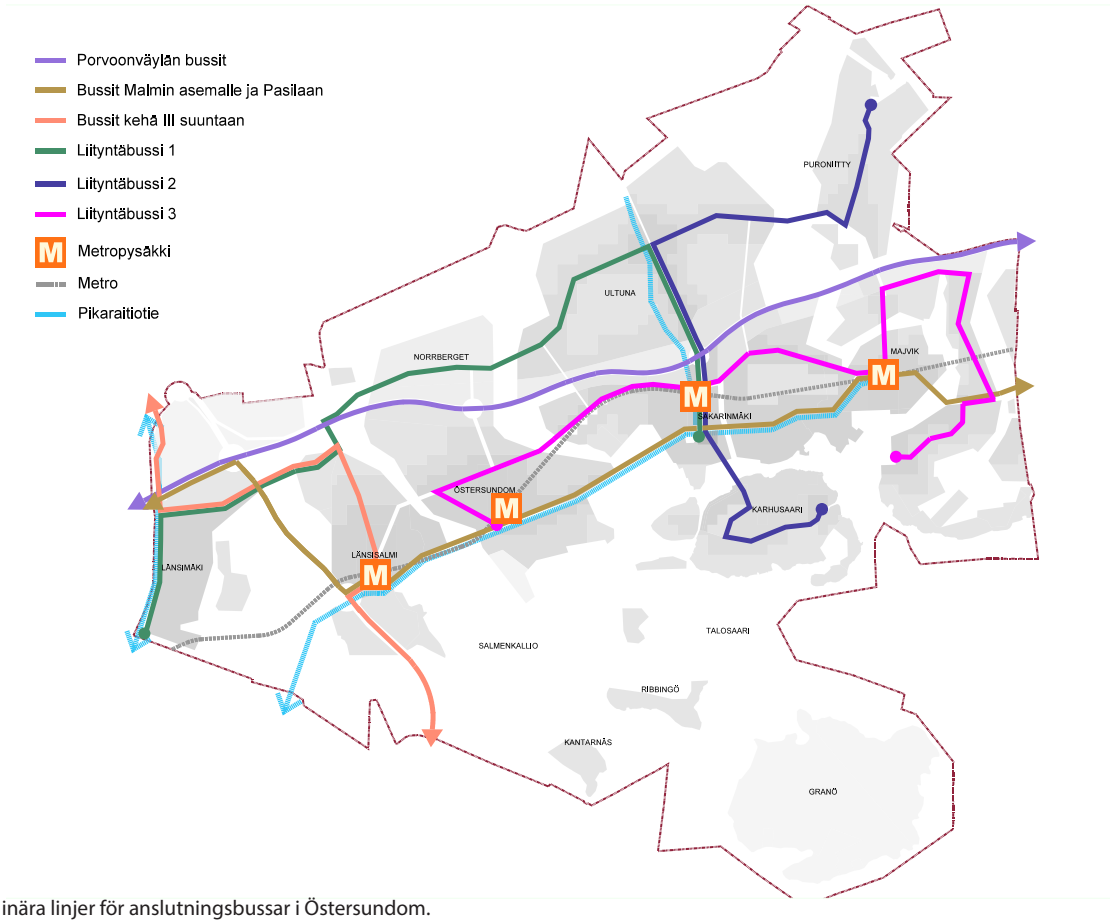


Bild 23. Preliminära linjer för anslutningsbussar i Östersundom.

noserna har en sådan förbindelse bara en anspråkslös belastning och den överlappar till största delen med metron.

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 Borgåleden 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 mer detaljerade planläggningen. 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. Vid den mer detaljerade planeringen bör dessa få en smidig koppling till metron i Zachrisbacken. I Västersundom bör man bädda för behändig omstigning från bussarna på Borgåleden i riktning mot Ring III.

4.9.5 Gång och cykling

Den täta stadsstrukturen i generalplanen gör det lockande att promenera och cykla. Lösningarna för fotgängare och cyklister fastställs i huvudsak i den mer detaljerade planeringen. En regional cykelled och en strandpromenad har betecknats i generalplanen. Målet är att vid den mer detaljerade planeringen ge gång och cykling hög prioritet bland färdsätten. Vid planeringen av förbindelserna för fotgängare och cyklister eftersträvas rätlinjiga rutter med hög servicenivå. Nätverket för gång och cykling kompletteras av friluftsleder.

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 ett nät saknas för det mesta. Den samhällstekniska försörjningen behandlas mer ingående i den teknisk-ekonomiska utredningen i anslutning till planen.

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 i samband med den mer detaljerade planeringen.

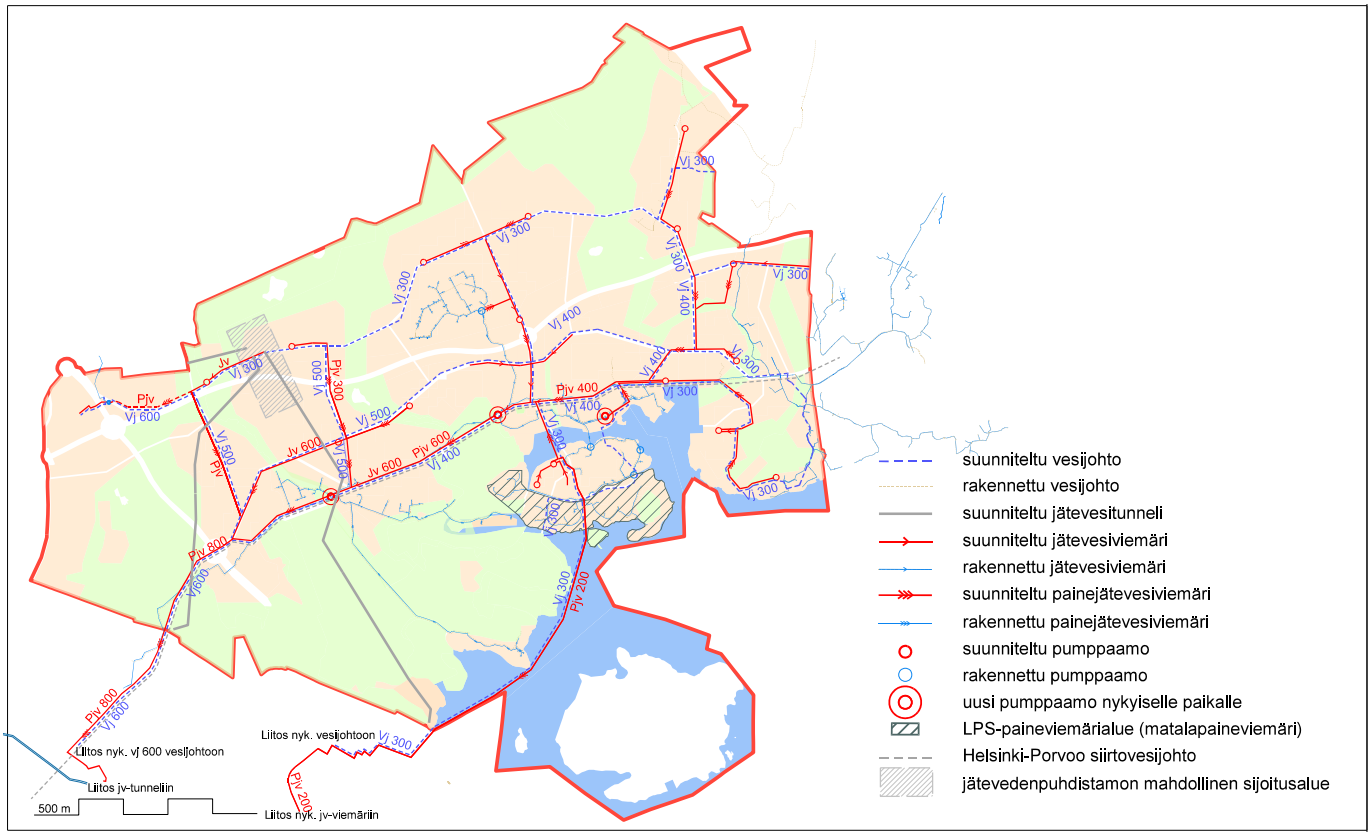


Bild 24. Översiktlig plan för ordnandet av vattenförsörjningen i generalplaneområdet.

En transportvattenledning 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 2020–2024. I planen ingår en reservering 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.

Om byggandet av generalplaneområdet fortskrider västerifrån österut kan vattenförsörjningen bäst ordnas genom markmontering. Om man vill ha flexibilitet i ordningsföljden för byggandet 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. Därutöver har man undersökt möjligheterna att genomföra huvudvattenavloppet som en fristående tunnel. Att bygga en avloppsvattentunnel blir aktuellt först när markanvändningen börjar öka avsevärt i de västra delarna av Sibbo. På Björnsö kan vattenförsörjningen ordnas med en undervattensledning från Nordsjö och ett tryckavlopp tills stomlinjerna för vattenförsörjningen byggts upp i generalplaneområdet.

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. I generalplanen har de två inloppstunnlarna som reningsverket behöver och en utloppstunnel anvisats med beteckningen "Tunnel för avloppsvatten".

Vattenförsörjningsplaner för Östersundom bör utarbetas i samarbete med Helsingfors 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 sammanställts om uppvärmningslösningarna (Östersundomin lämmitysratkaisut, Pöyry Finland Oy, 2010).

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 produktionskapacite-

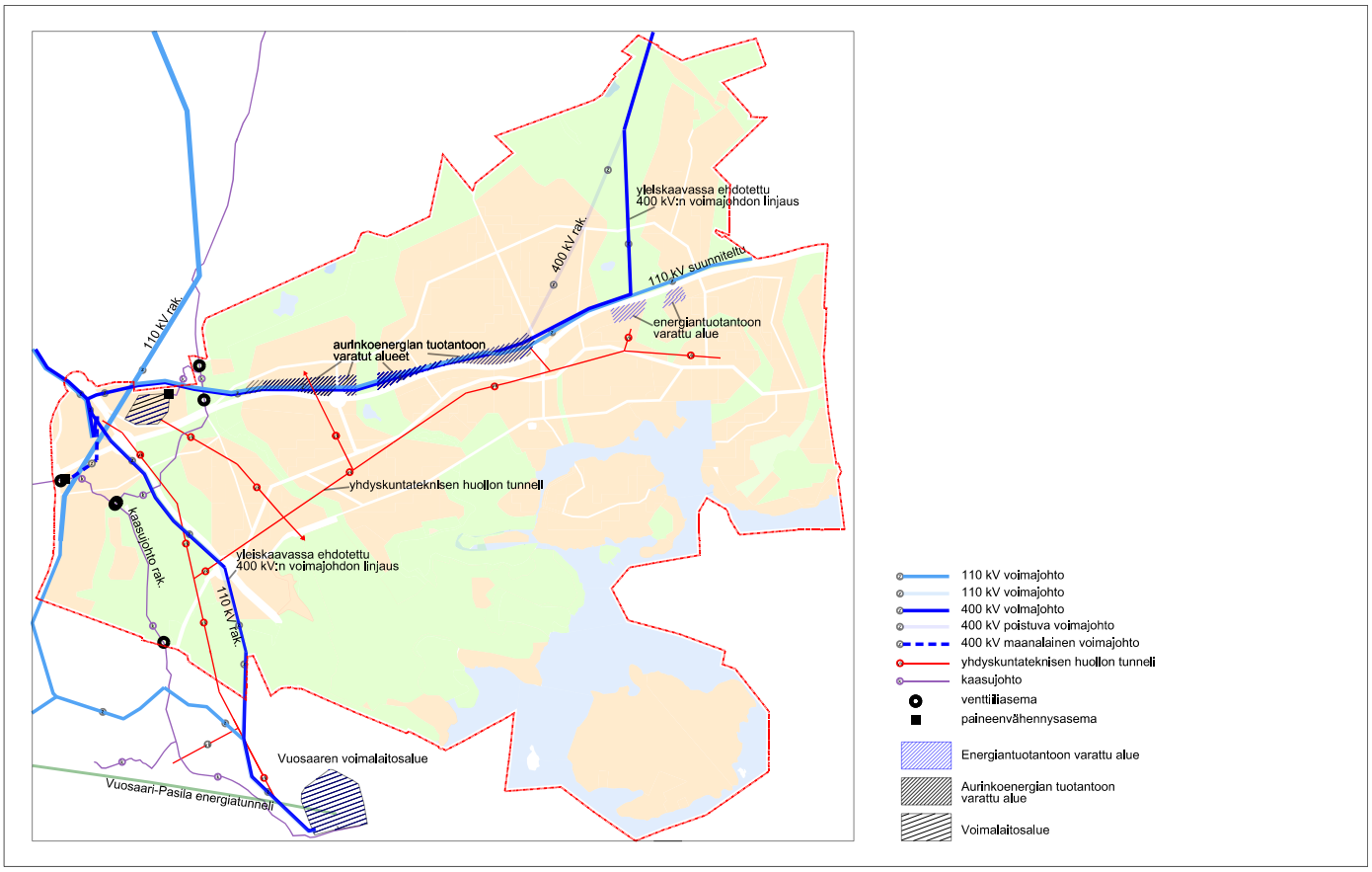


Bild 25. Energiförsörjning.

ten förutsätter att stomledningar byggs från kraftverken till distributionsområdet.

För att trygga tillgången till värmeenergi i planområdet är avsikten att i den mer detaljerade planeringen reservera ett ca 10 hektar stort område för samhällstekniska funktioner, som indelas i två delområden. Vid beredningen av generalplanen har en områdesreservering preliminärt placerats på bägge sidorna av Bäckängsvägen söder om Borgåleden. Områdesreserveringen gör det möjligt att idka lokal produktion som grundar sig på förnybar energi. 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.

Elöverföringsnätet bör förstärkas med nya kraftledningar för att trygga elförsörjningen i huvudstadsregionen. Fingrid Abp:s nya 400 kV jordkabel från Västersundom till Viksbacka är ett strategiskt viktigt projekt och har i generalplanen lagts fram som ett förbindelsebehov. Ruttplaneringen och en jämförelse av ruttalternativen är på gång och under år 2018 kommer Fingrid Abp att starta utarbetandet av en miljöinventering inför projektet. Utifrån miljöinventeringen fattar man beslut om behovet av ett förfarande för miljökonsekvensbedömning (MKB).

Fingrid Abp undersöker också möjligheten att bygga en ny 400 kV kraftledning mellan Västersundom och Andersböle. Den skulle placeras i samma ledningskorridor som den nuvarande 400 kV kraftledningen Västersundom-Kymmene. Fingrid Abp håller på att starta en bakgrundsutredning om projektet som även tjänar landskapsplaneringen. Avsikten är att i och med utredningen få en reservering för en kraftledning i Nylandsplanen 2050. Projektet förutsätter ett MKB-förfarande. Tidtabellen för genomförandet beror på förändringarna i huvudstadsregionens elförbrukning och produktionsstruktur. Den nya 400 kV kraftledningen Västersundom-Andersböle har inte tagits in i generalplanen, men reserveringen bör tas i beaktande vid den mer detaljerade planeringen.

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 har utretts allsidigt. Generalplanen reserverar möjligheten bygga ett solenergikraftverk på norra sidan av Borgåleden. Vid placeringen av ett solkraftverk ska man beakta området där byggandet är begränsat med anledning av stamnätets kraftledningar samt spänningsområdet som orsakas av jordningspotentialen.

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 (Auringonsäteily Östersundomissa, 2014) 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.

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 cleantech-företag 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. Vid den mer detaljerade planeringen av markanvändningen i nämnda områden bör man kontrollera 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 den mer detaljerade planeringen fortskrider.

4.10.9 Snöröjning

Enligt de allmänna bestämmelserna i generalplanen ska lokal lagring av snö beaktas vid den mer detaljerade planeringen. Med bestämmelsen 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 utveck-

las, t.ex. metoderna för att smälta snö.

I planen för servicenätet som utarbetats i anslutning till arbetet med generalplanen har ett 1–5 hektar stort område av området för näringsverksamhet i Norrberget anvisats som primär plats för mottagning av snö. Vid den mer detaljerade planeringen är det tänkt att man ska reservera snölagringsplatser i varje stadsdel (minst 400 m² vardera) så att lokal snö kan skottas bort från gatorna efter snöfall. Det ca 5 hektar stora området för mottagning av snö i Långmossenbergen 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 betrakta 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 byggområden 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 och område för marktäkt

YI 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 mer detaljerade 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. Slutförvaringen av överskottsjord anvisas i ett grönområde och särskild uppmärksamhet ska fästas vid hur funktionen smälter in i landskapet. 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 i Landbo. 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.

De negativa konsekvenserna från jordtäktsprojektet vid Hältingberget ska förhindras eller lindras med hjälp av följande åtgärder:

- Verksamheten i området genomförs så att inga skadliga ämnen släpps ut i mar-

ken.
- 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.

4.13 Miljöstörningar

Enligt en av bestämmelserna i generalplanen förutsätts det att man vid den mer detaljerade planeringen beaktar begränsningarna för placeringen av markanvändningen samt skyddsbehoven som föranleds av buller, trafikutsläpp samt vibrationer och stomljud från spårvägstrafiken.

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 mer detaljerade 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 mer detaljerade planeringen av områdena. Vid den mer detaljerade 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

Namnen på metrostationerna och vissa nuvarande ortnamn har markerats på generalplanen för att det ska gå lättare att lokalisera olika platser.

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 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 generalplanen har namnen på metrostationerna angivits enligt ovan nämnda förslag med undantag för stationen Salmenkallio-Sundberg, som inte tagits upp.

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
- Växelverkan under beredningen av förslaget till generalplan, 4.11.2014
- Utlåtanden och anmärkningar som gäller det 9.12.2014 daterade förslaget till generalplan, 15.12.2017
- Utlåtanden och anmärkningar som gäller det ändrade förslaget till generalplan, 19.6.2018.

Informationskanaler

Att planläggningen aktualiserats och de olika skedena har kungjorts och planhandlingarna har varit framlagda i ett flertal kanaler. Nedan nämns informationskanaler som använts i olika skeden:

- Annonser i sju dagstidningar (Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet, Metro, 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.
- Webbplatsen för de tre kommunernas gemensamma generalplanen http://yhteinenostersundom.fi/
- Nyhetsbrev till dem som prenumererat på det
- Begäranden om utlåtanden till myndigheter och andra instanser som är viktiga med hänsyn till generalplanen.

Samarbete med myndigheterna

Under hela planläggningsprocessen har myndigheterna i de tre kommunerna liksom organisationerna inom kommunerna samarbetat sinsemellan. Dessutom har myndighetssamarbete gjorts med bl.a. med samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) och Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) samt Forststyrelsen, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM), Trafikverket, Nylands förbund, och miljöministeriet.

Samarbete med markägare och andra intressenter

YGeneralplanen har beretts i växelverkan med markägare, organisationer och andra intressenter. Under åren har ett flertal möten 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 flera diskussionsmöten som lockat rikligt med deltagare. I anslutning till framläggandet av planutkastet, planförslaget och det ändrade planförslaget har flera diskussionsmöten ordnats för allmänheten. Dessutom har generalplanen presenterats på ett flertal andra evenemang.

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

Sedan webbplatsen för kommunernas gemensamma generalplan öppnades på adressen www.yhteinenostersundom.fi (19.4.2011) fram till sommaren 2017 hade den haft sammanlagt över 48 000 besökare och de olika sidorna hade öppnats över 270 000 gånger. Sammanlagt över 630 kommentarer publicerades på webbplatsen under nämnda period. Nyheter om projektet har också publicerats på kommunernas egna webbplatser samt på webbplatsen Nytt i Helsingfors www.uuttahelsinkia.fi/sv/ostersundom.

6 Planerings- och behandlingsskeden

6.1 Allmänt

Flera olika specialplaner inom olika planeringsbranscher har utarbetats parallellt med planeringen av markanvändningen. Tonvikten har legat på planer i anslutning till spårlösningarna. De alternativa trafiksystemen har utretts uttömmande under planarbetets gång. De viktigaste utredda trafiklösningarna beskrivs i följande kapitel om generalplanens planerings- och behandlingsskeden.

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.

Rapporter har publicerats på internet allteftersom de blivit klara. 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.

Lösningen i generalplanen är ett resultat av grundliga utredningar, omsorgsfull planering och bedömning av alternativen.

6.2 Skeden som föregick generalplaneringen

6.2.1 Partiell kommunsammanslagning 2007

Att huvudstadsregionen i flera årtionden bara hade vuxit norrut och västerut låg i bakgrunden till den partiella kommunsammanslagningen. Den preliminära planeringen av Östersundom startade redan när det blivit klart att en partiell kommunsammanslagning skulle göras. De första utkasten gällde därför områden som Helsingfors föreslog att skulle inkorporeras med staden, 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 Sibbooområdet 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.

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 Östersundom 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 kombination av metro och snabbspårväg kan ge strukturella fördelar och fördelar för genomförandet.

De nämnder i Helsingfors, Sibbo och Borgå som behandlar planläggning 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

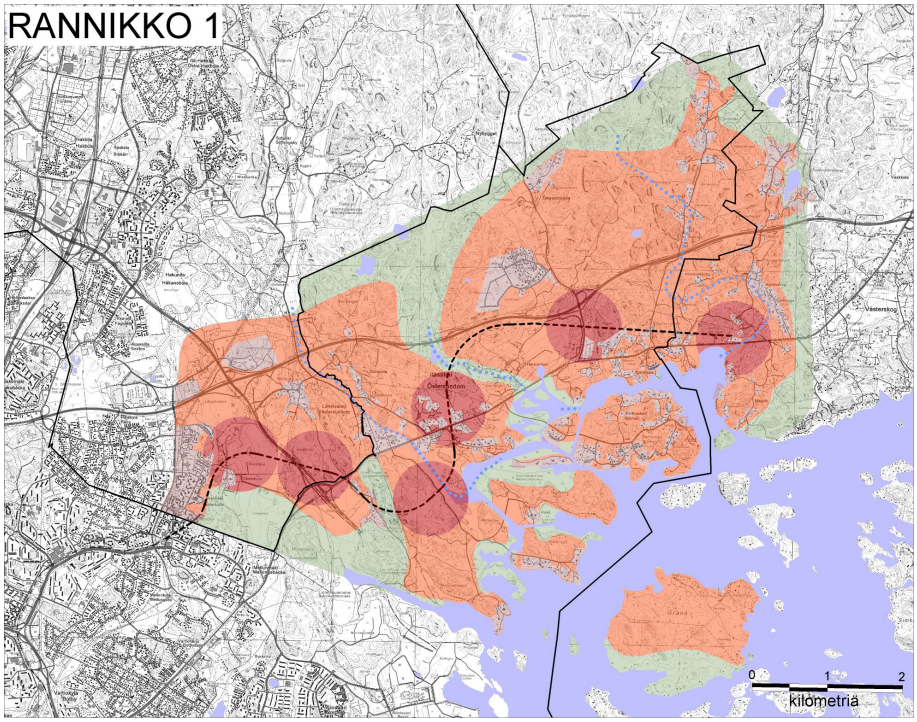
Redan i samband med den partiella kommunsammanslagningen ansåg man det klart att metronätet ska förlängas till det inkorporerade området. Planerings- och styrgrupperna för den gemensamma generalplanen för Östersundom konstaterade emellertid att ett nät av snabbspårvägar också bör undersökas som en alternativ 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 strukturellt 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 in-

Bild 26. Alternativ strukturmodell – Kusten 1.



vånare. 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, markägoförhållandena, 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 ha förutsatt 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 Avtal om att utarbeta en gemensam generalplan för Östersundom

Helsingfors, Vanda och Sibbo godkände 24.11.2010 avtalet om utarbetandet av en gemensam generalplan och ett tillhörande planerings-, behandlings- och beslutssystem samt om fördelningen av kostnaderna.

Ett gemensamt organ som avses i 47 § i markanvändnings- och bygglagen, Östersundomkommittén, utarbetar och godkänner den gemensamma generalplanen. Kommittén tillsätts av kommunstyrelsen för dess mandatperiod. Följande tjänsteinnehavare är kommittémedlemmar: Chefen för stadsplaneringskontoret i Helsingfors (från 1.6.2017 sektorchefen för stadsmiljösektorn vid Helsingfors stad), stadsplaneringschefen i Vanda och utvecklingsdirektören i Sibbo. Kommittén svarar i alla skeden av planprocessen för förfaranden kring myndighetssamarbete, utlåtanden och interaktion, i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Chefen för planeringsenheten för Östersundom vid Helsingfors stad agerar som föredragande.

Före kommitténs beslutsfattande behandlas ärendena i stadsdirektörsgruppen för Östersundom. Till gruppen hör biträdande stadsdirektörerna eller -borgmästarna med ansvar för planeringen av markanvändning i Helsingfors och Vanda, Sibbos kommundirektör, de ovan nämnda medlemmarna i Östersundomkommittén samt tjänstemän med ansvar för generalplaneringen i kommunerna.

Det praktiska planerings- och beredningsarbetet görs som ett samarbete mellan stadsplanerarna och experterna i Helsingfors, Vanda och Sibbo. Arbetet i den enhet

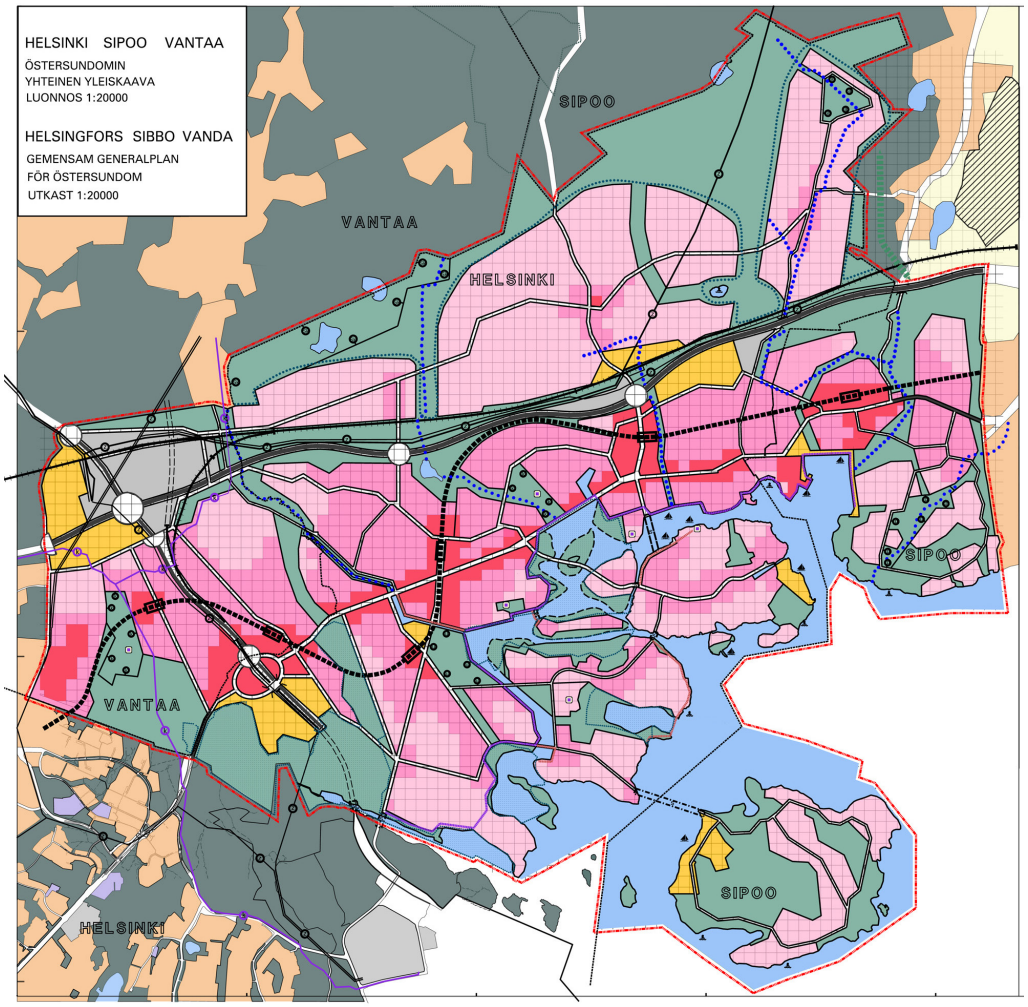


Bild 27. Planutkastet som var offentligt framlagt.

vid Helsingfors stad som ansvarar för planeringen av Östersundom styrs av en ledningsgrupp, till vilken kallas företrädare från Vanda och Sibbo.

Kommittén bereder ett program för deltagande och bedömning, ett planutkast och ett planförslag och överlåter dem till behandling i kommunerna. En förutsättning för att kommittén ska kunna fatta beslut om godkännande av generalplanen är att kommunerna genom kommunfullmäktiges beslut har förordat godkännandet.

6.4 Startskedet

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 (PDB) var framlagt 3–28.2.2011. Om utkastet inlämnades 30 åsikter och ställningstaganden. PDB finns som bilaga till beskrivningen.

6.5 Utkastskedet

I utkastskedet fattades beslut om en berednings- 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.

6.5.1 Preliminärt planutkast och övrigt beredningsmaterial framlagt 21.4–23.5.2011

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

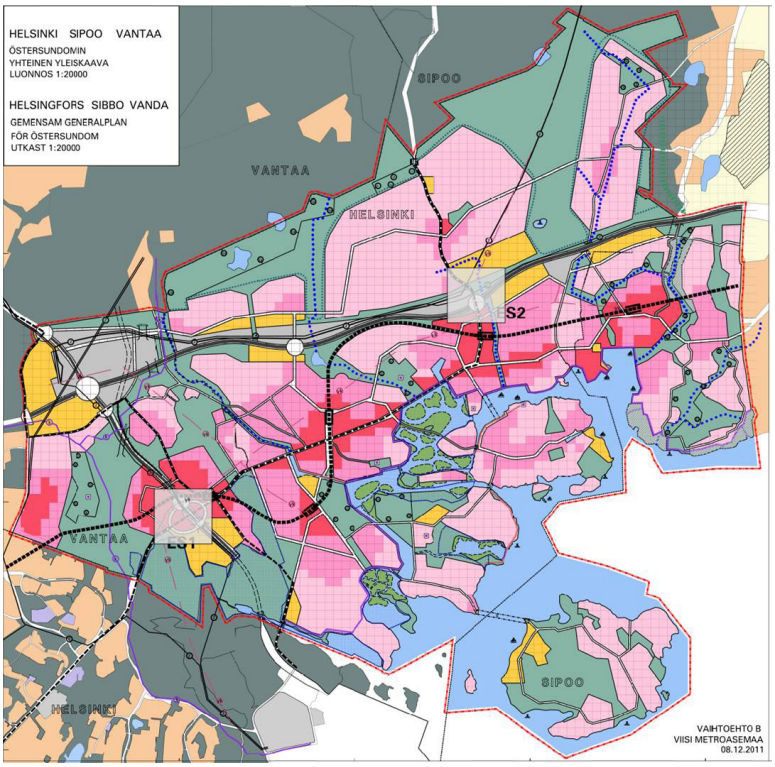


Bild 28. Alternativ B.

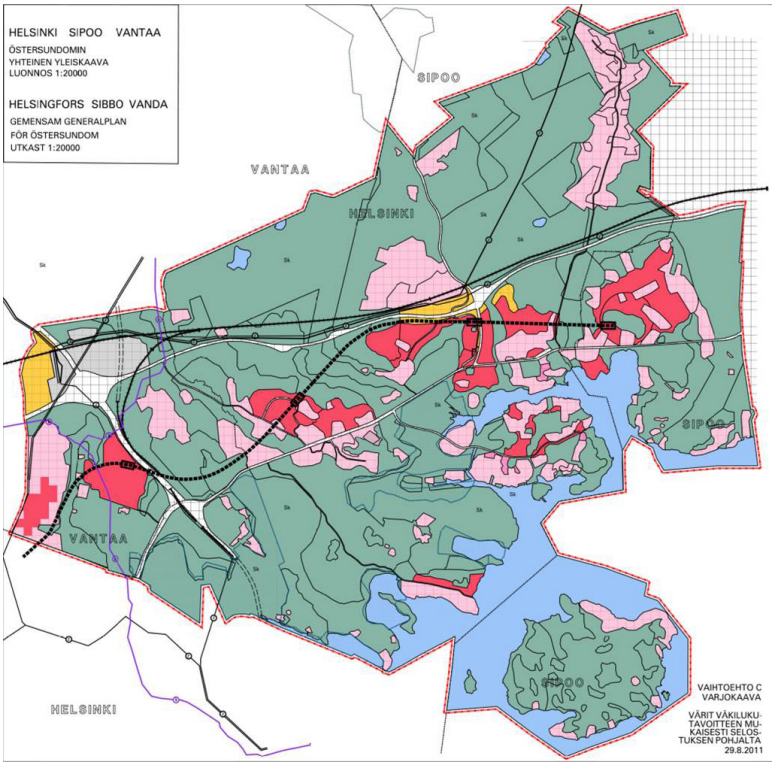


Bild 29. Alternativ C.

munerna hade förordat framläggandet av planutkastet beslöt Östersundomkommittén 15.4.2011 att lägga fram planutkastet och det övriga beredningsmaterialet för perioden 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.

6.5.2 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 stationer och en reservering för en snabbspårväg i nätverket av huvudgator.

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 snabbspårvägar 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 kapacite-

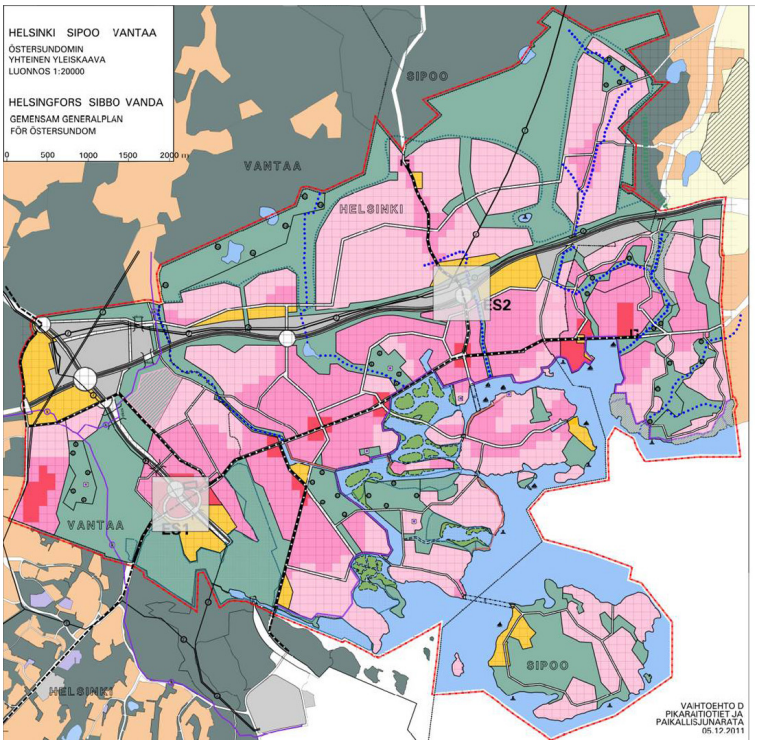


Bild 30. Alternativ D.

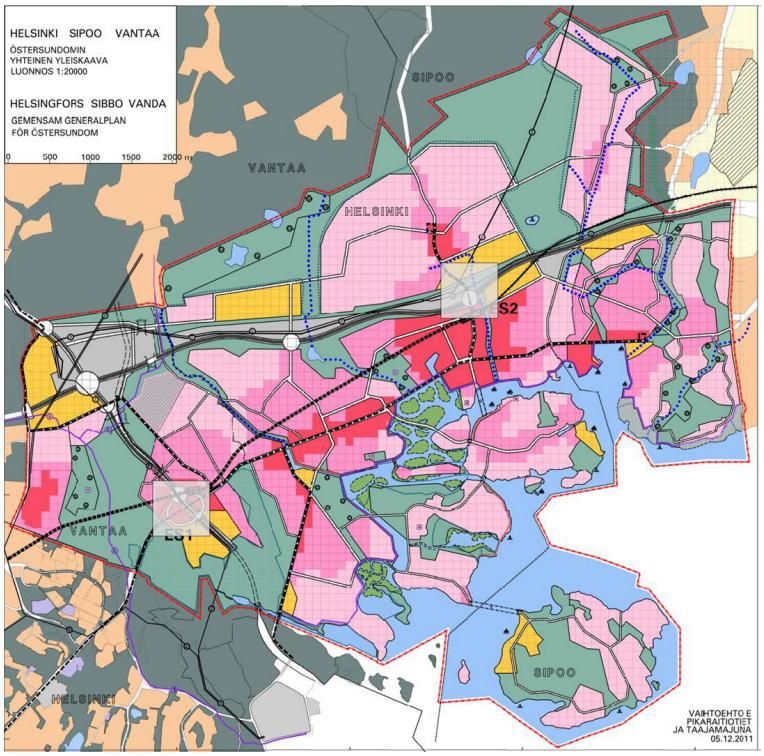


Bild 31. Alternativ E.

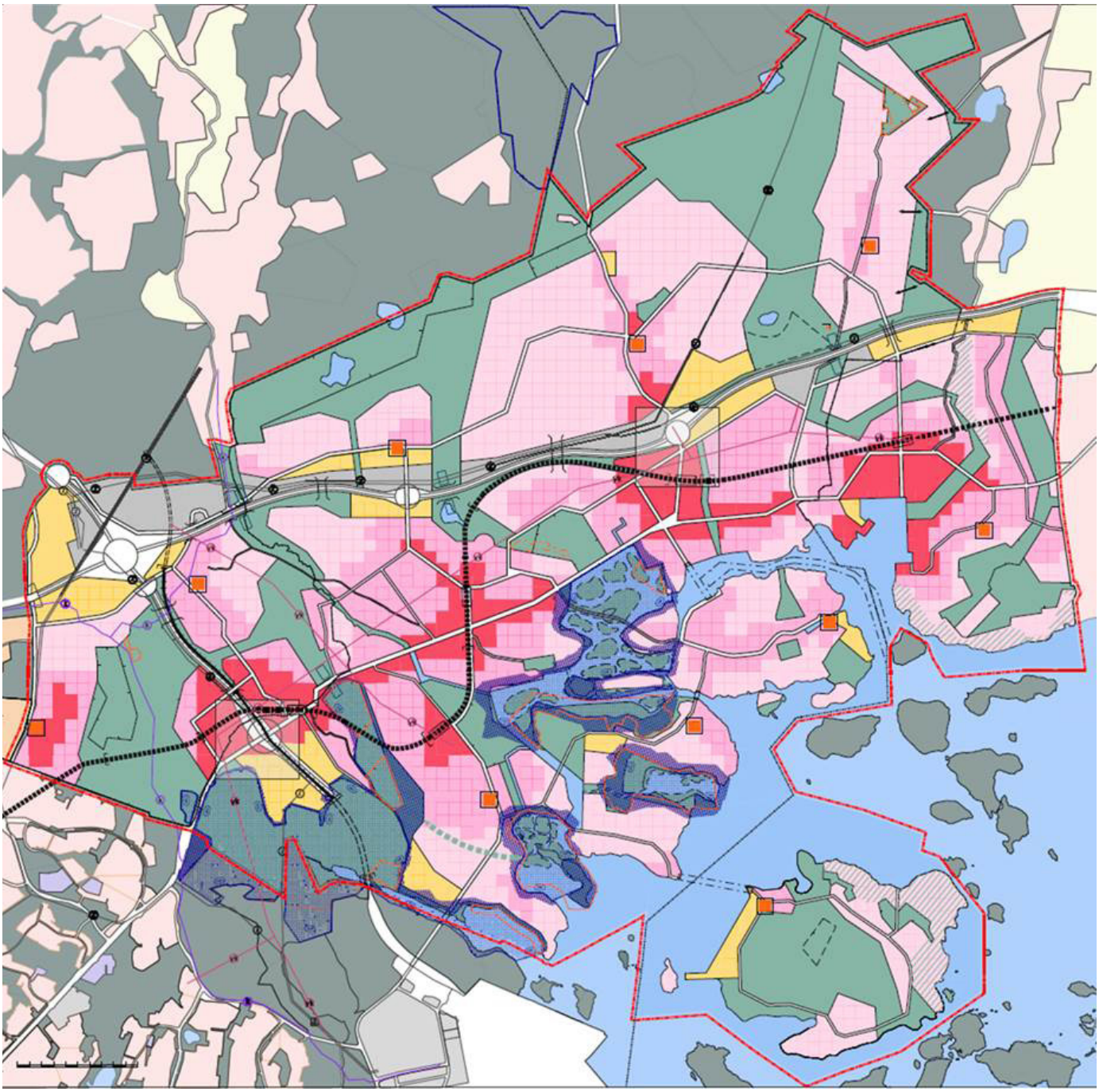


Bild 32. Preliminärt planförslag (det utvecklade B-utkastet) 28.12.2012.

ten 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.

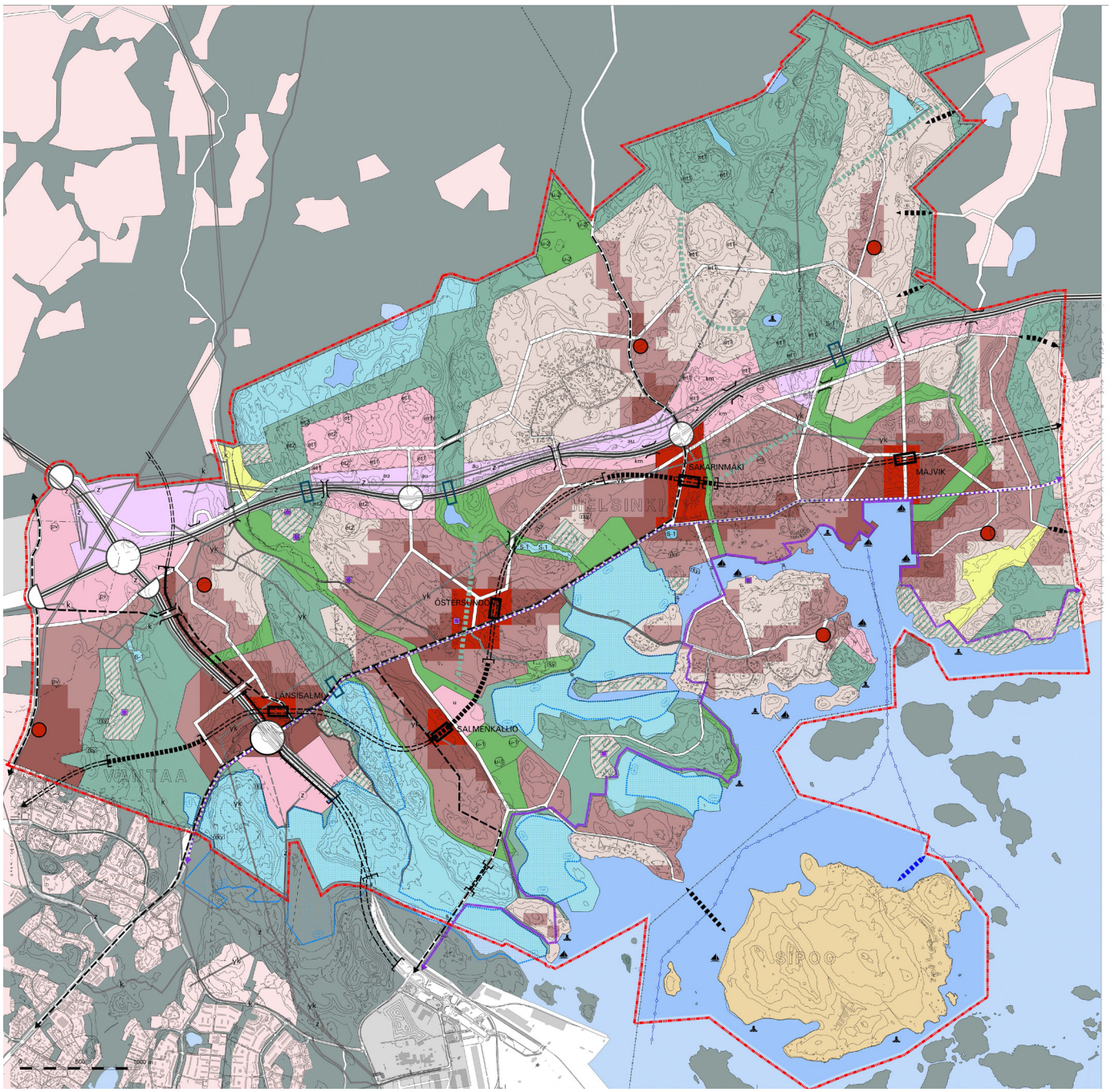


Bild 33. Planförslaget som var offentligt framlagt 9.12.2014.

6.5.3 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, mångsidigare 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.

6.6 Förslagsskedet

Även planförslagsskedet hade två omgångar. Det första planförslaget lades fram offentligt våren 2015. Med anledning av responsen på planförslaget, bedömningen av Natura-konsekvenserna och förhandlingarna mellan myndigheterna gjordes ändringar i förslaget. Planförslaget lades fram för andra gången i början av 2018.

6.6.1 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 konsekvensbe-

dömningen 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 fågelbeståndet (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.

6.6.2 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.

6.6.3 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 kulturmiljöns 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.

6.6.4 Beredningen av det ändrade 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

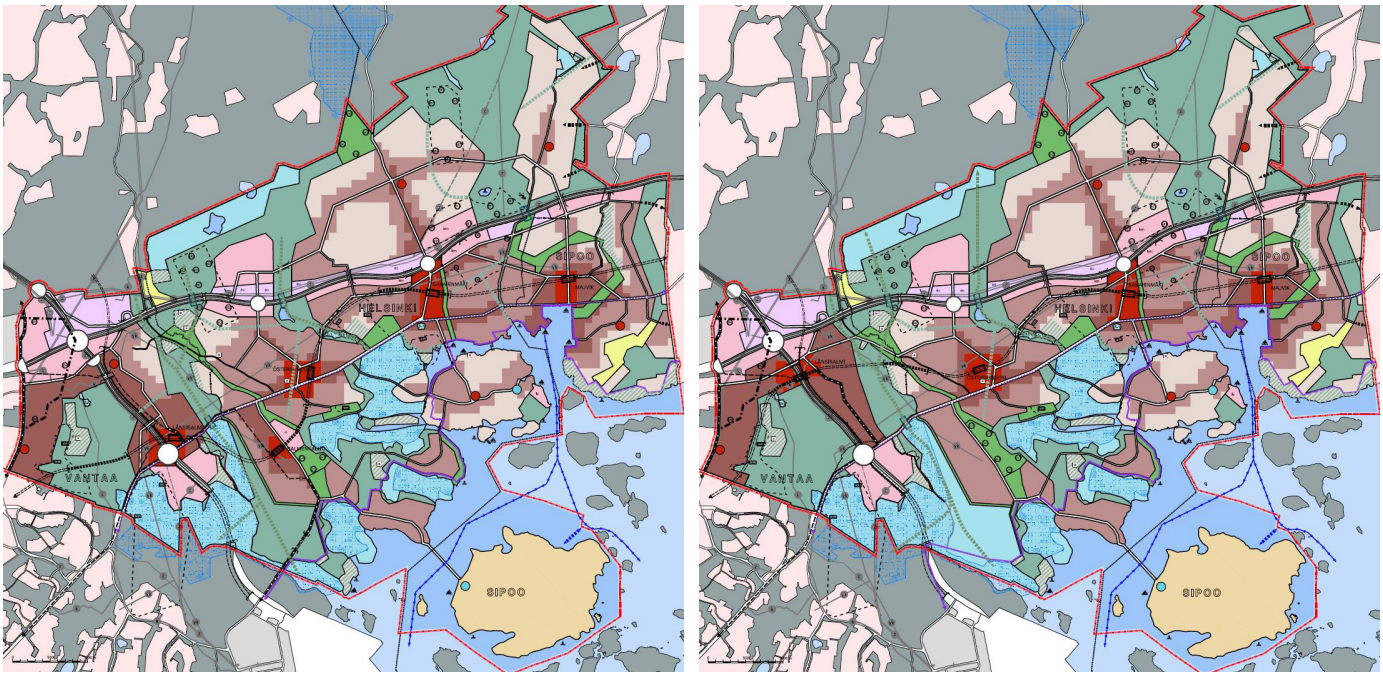


Bild 34. Arbetsversioner av generalplanen "Win-Win 1" och "Win-Win 2" 9.11.2016.

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 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

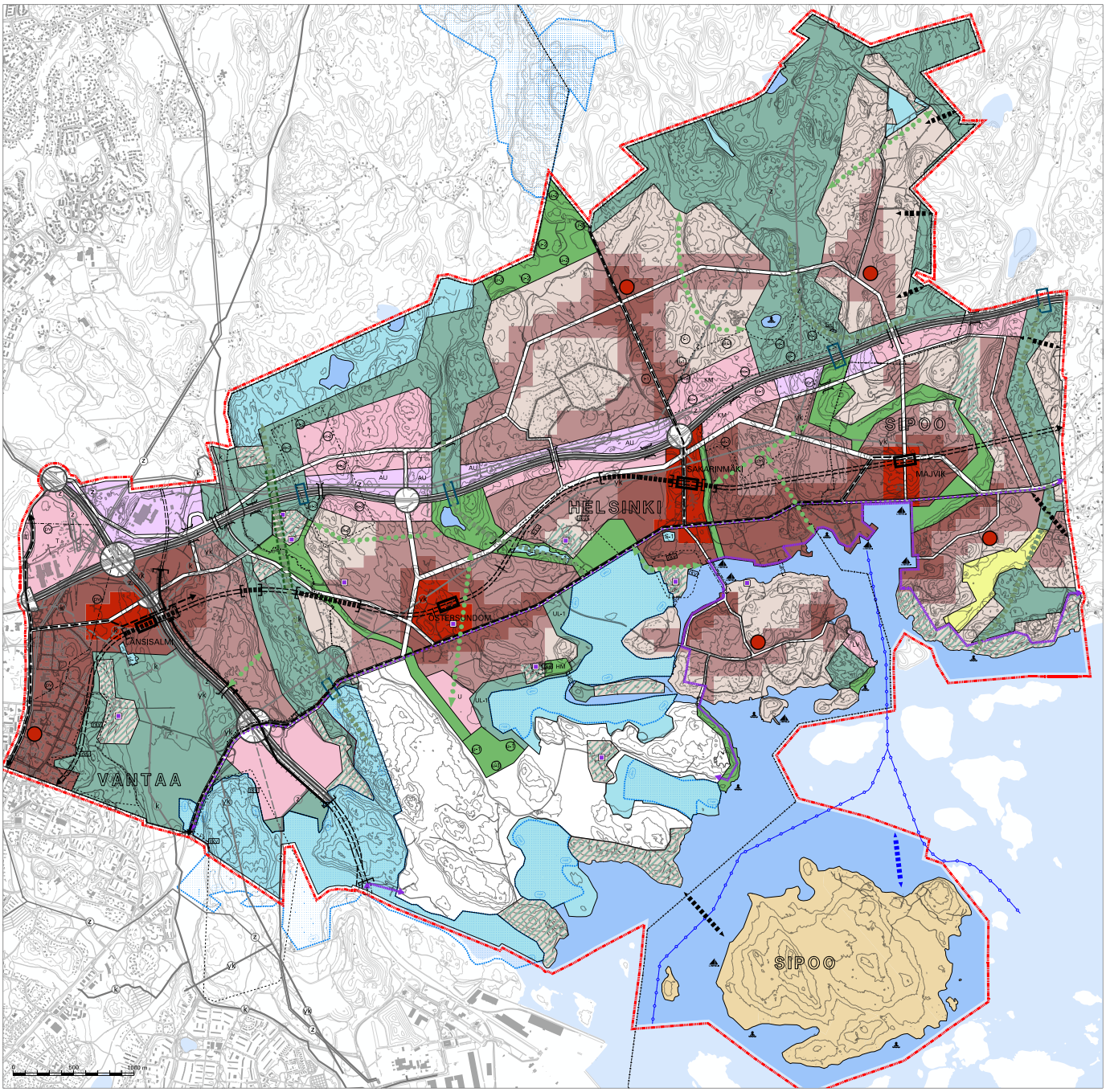


Bild 35. Preliminärt planförslag 15.12.2016 (s.k. norra metrolinjen).

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 ändringar i förslaget till generalplan:

- Metrolinjen flyttades så att den gick längre norrut på banavsnitten mellan Mellungsby och Östersundoms metrostationer. På grund av ändringarna i metrolinjen försköts tyngdpunkten i byggandet längre bort från det södra Natura-området.
- Stationen i Västersundom 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 ned-

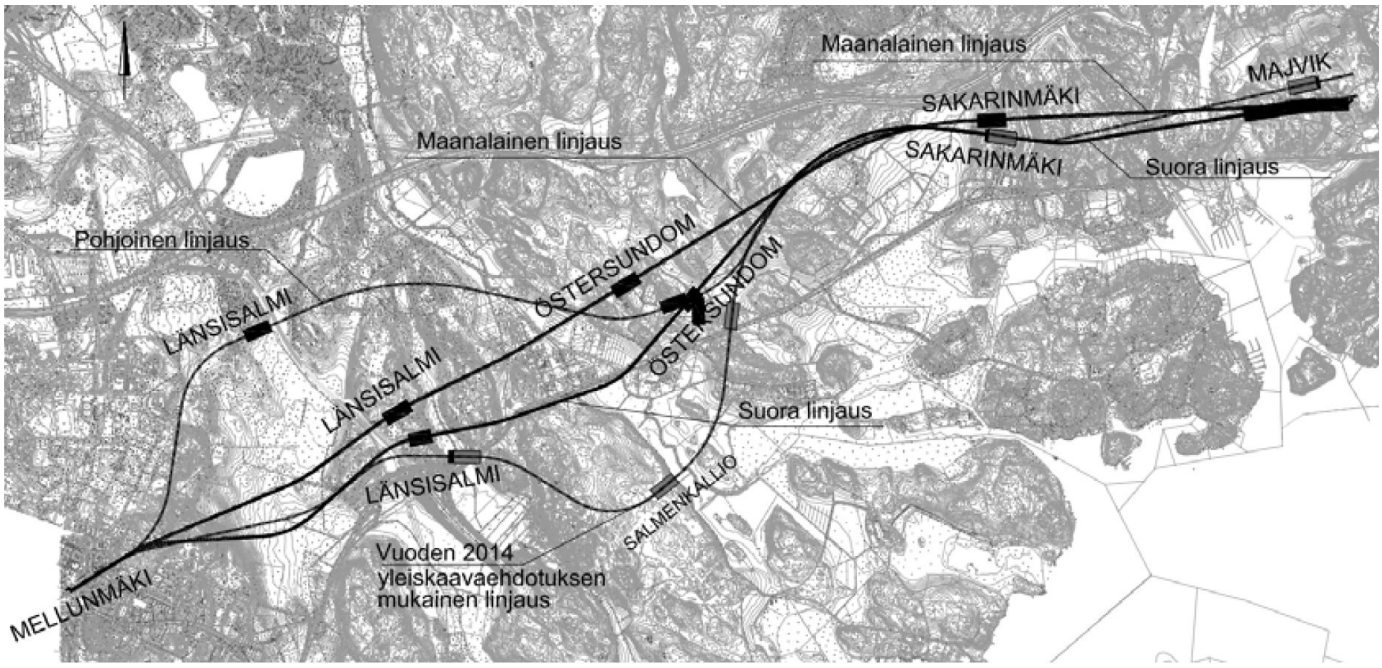


Bild 36. Metrolinjen enligt generalplaneförslaget 2017 samt sträck-ningar som undersökts därefter (Sito Oy 31.5.2017).

skärningen 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. Om 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. direktmetroalternativet 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.

I det ändrade planförslaget (som kallades det raka metroalternativet) gjordes ytterligare följande ändringar:

- Metrolinjen flyttades söderut (rätades ut).
- Planen tar inte ställning till var metrobanan ska gå under eller ovanpå marken (olika versioner har undersökts).
- I byggnadsområdena på Vandasidan försköts tyngdpunkten från Borgåleden söderut till metrostationen och den nya huvudgatan i Västersundom.
- Byggnadsområdet i Västersundom indelades i etapper 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 bildades på västra sidan av byggnadsområdet i Västersundom.
- Den ekologiska förbindelsen stärktes genom bestämmelser om den del av förbindelsen som ska utvecklas.
- Bestämmelserna om handeln ändrades bl.a. med anledning av ändringen i MBL.
- Gatusträckningar ändrades.
- Högshusdominerade områden lades till längs huvudgatan.
- På Björnsö ändrades t.ex. ett småhusdominerat område i norra delen till ett område som domineras av stadssmåhus.
- Bestämmelserna kompletterades.

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 ekonomiska 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 ändrade generalplaneförslaget, som ska läggas fram offentligt, ska beredas med den direkta metrolinjen som grund.

6.6.5 Behandlingen av det ändrade generalplaneförslaget 2017

Sommaren 2017 beslöt Östersundomkommittén att begära utlåtanden om det ändrade förslaget till gemensam generalplan för Östersundom av Helsingfors stad, Vanda stad, Sibbo kommun och NTM-centralen i

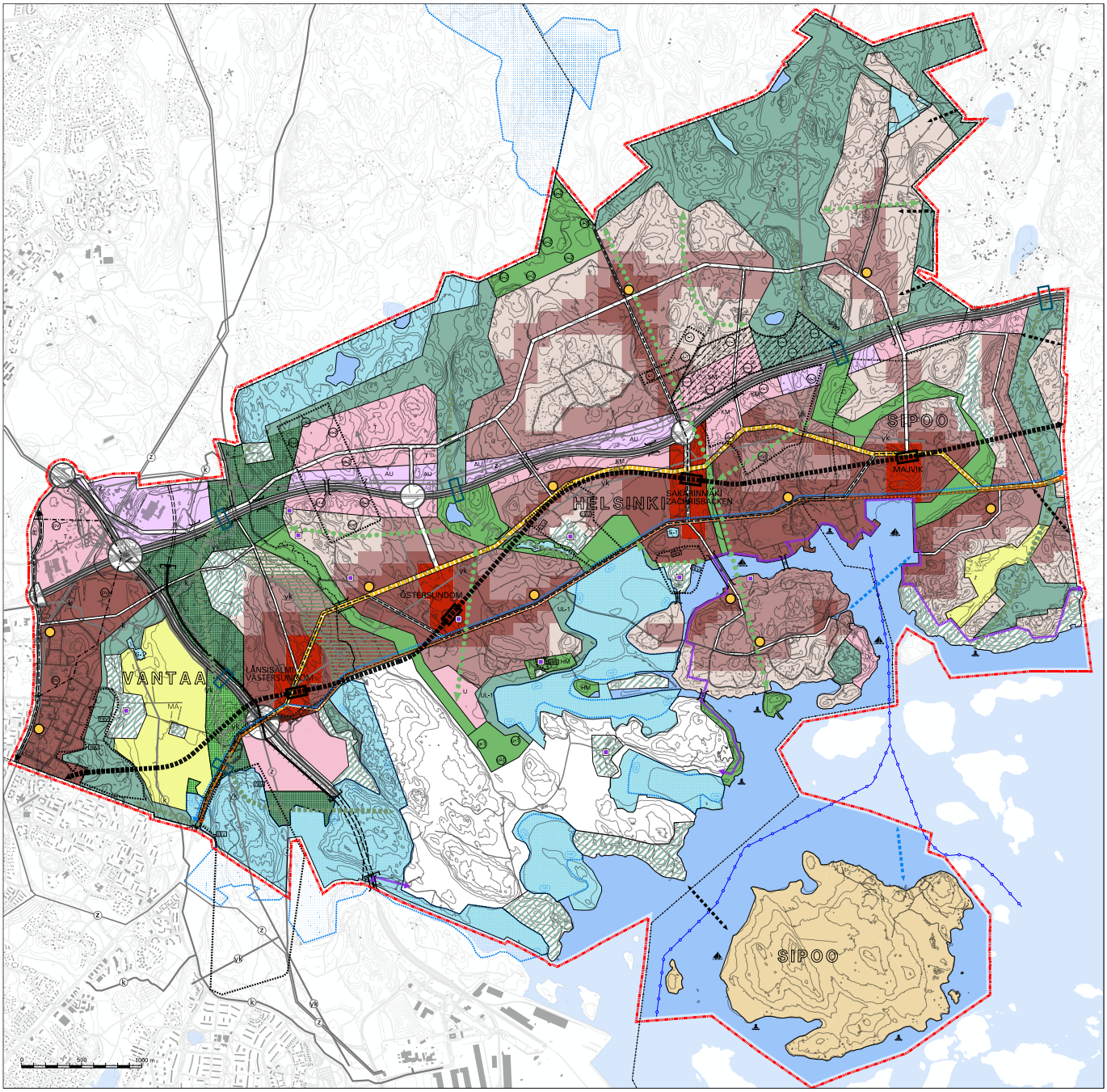


Bild 37. Det ändrade förslaget till generalplan 15.12.2017

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 planskild 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. Utlåtandena samt bemötandena som gavs på dem har samlats till en separat växelverkansrapport.

Bedömningen av Naturakonsekvenserna, som hade utarbetats över det ändrade 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 – avvikande från slutledningarna från Natura-bedömningen – att konsekvenserna av det nya förslaget 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 klipporna och den harmoniska helheten ur fåglarnas synvinkel. Enligt NTM-centralen kan betydande skadliga konsekvenser 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.

När det gäller Sibbo storskog anser NTM-centralen att förslaget till generalplan i sig eller i kombination med andra kända projekt och planer inte 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 följande justeringar i planförslaget innan det lades fram offentligt (bild 37):

- Åkerområdena vid Westerkulla anvisades med beteckningen MA, landskapsmässigt värdefullt åkerområde.
- Området som ansluter sig till åkrarna vid Westerkulla gård anvisades med beteckningen för ett grönområde.
- Gatan som hade anvisats mellan det etappindelade området i Västersundom och rekreationsområdets gräns flyttades innanför byggnadsområdet i Västersundom.
- Planbestämmelserna preciserades bl.a. när det gäller bestämmelserna om del av en ekologisk förbindelse och om detaljhandeln.
- Planbeskrivningen kompletterades 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 uppdaterades.
- Rapporten över konsekvensbedömningen kompletterades 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.

Därtill gjordes följande ändringar:

- Gränserna kring rekreationsområdet mellan byggnadsområdena i Västersundom och Östersundom flyttades.
- Med stöd av förslaget till landskapsplan ändrades bestämmelsen om att tidsplanen är bunden till beslutet om att bygga metroförbindelsen så att den inte gäller Västerkulla i Vanda.
- Behovet av en rekreationsförbindelse i Bäckängen utstakades mer centralt. 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 naturvärdena har beaktats i planbestämmelserna och genom kompletteringarna till dem.

6.6.6 Det ändrade förslaget till generalplan framlagt 11.1–9.3.2018

Det ändrade förslaget till generalplan var framlagt mellan den 11 januari och 9 februari 2018. Under framläggningstiden inkom inalles 75 anmärkningar, i vilken anmärkningen från NTM-centralen i Nyland ingår. Före framläggningstidens utgång inkom 16 utlåtanden. Utlåtandena och anmärkningarna samt bemötandena som gavs på dem har samlats till en separat växelverkansrapport.

6.6.7 Beredningen av det reviderade förslaget till generalplan

Myndigheternas samråd i förslagsskedet hölls 19.4.2018. Promemorian finns som bilaga till beskrivningen. Med anledning av utlåtandena och anmärkningarna och förhandlingarna gjordes följande ändringar i generalplanen. Motiveringarna till ändringarna har beskrivits i växelverkansrapporten. Ändringarna är av sådan art att förslaget till generalplan inte behöver läggas fram på nytt. Ändringar som gjorts i plankartan, planbeteckningarna och planbestämmelserna efter att det ändrade planförslaget var framlagt:

- Den nya planskilda anslutningen vid Borgåleden har ändrats till en reservering för en planskild anslutning. En bro har lagts till vid reserveringen för anslutningen. Följande bestämmelse gäller reserveringen: "För att den planskilda anslutningen ska kunna genomföras förutsätts att anslutningen uppfyller de mål för servicenivån som fastställts för det europeiska TEN-T-kärnnätet."
- Utredningsområdets gräns har ändrats så att området inte längre omfattar privatägd mark. Beteckningen för utredningsområdet har preciserats: "Utredningsområde med särskilda naturvärden", och bestämmelsen lyder så här: "Området har naturvärden som ligger till grund för skyddet av ett angränsande Natura-område. I skötseln, användningen och den mer detaljerade planeringen av området ska man se till att dessa värden inte avsevärt försämras. Omedelbart efter att generalplanen trätt i kraft ska en plan som styr naturvården och rekreationsbruket utarbetas och genomföras, samt en uppföljning av naturvärdena i området startas. Markanvändningen och behövliga skyddsområden avgörs vid den mer detaljerade planeringen. Dessförinnan får inga nya byggnader placeras i området, och åtgärder som förändrar landskapet förutsätter tillstånd för miljöåtgärder." För utredningsområdet gäller dessutom en bestämmelse om tajmningen: "För utredningsområdet ska en mer detaljerad plan utarbetas och behövliga naturskyddsområden inrättas innan antalet invånare på ett avstånd av 1 kilometer från utredningsområdet överstiger 10 000."
- Beteckningen för etappvist byggande i Västersundom har tagits bort och ersatts med tidsbestämmelsen: "Vid den mer detaljerade planeringen och genomförandet av bostadsområdet i Västersundom bör man säkerställa att en fungerande ekologisk förbindelse, längs vilken skogsarterna kan förflytta sig, bevaras mellan Sibbo storskogs nationalpark och Natura 2000 nätverkets område Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom. Förbindelsen får inte försämras förrän en ny ekologisk förbindelse blivit tillgänglig väster om Västersundom."
- Två inloppstunnlar för avloppsreningsverket och en utloppstunnel har lagts till på plankartan.
- Områdena med bostadshus som låg på ett friluftsområde i norra delen av Bäckängen har ändrats till "område vars särdrag bevaras".
- I Västersundom har området vars sär-

drag ska bevaras utökats något.
- En underjordisk 400 kV jordkabel mellan Västersundom och Vikbacka har lagts till i Västerkulla- och Fagerstaområdet.
- På Långören och Skutholmens västra strand har naturskyddsområdets gräns justerats så att den följer den av Forststyrelsen förvaltade marken.
- I Majvik har det höghusdominerade området utvidgats något på basis av närmare planering.
- Dubbelbeteckningen Sibbo storskog har lagts till på plankartan.
- Ortsnamn som använts i planbeskrivningen och som är viktiga för planen har lagts till på plankartan.
- Beteckningen som gäller Granö har utökats med följande: "Fast bosättning som stöder sig på den befintliga bystrukturen och vattentrafiken tillåts i liten omfattning."
- Följande bestämmelse gäller båthamnsområdet: "I området tillåts sådan verksamhet som betjänar båtlivet samt bosättningen och rekreationsbruket i skärgården, och som kan vara belägen i närheten av bosättning."
- Följande har lagts till bland de allmänna bestämmelserna: I den mer detaljerade planeringen ska följande beaktas: arter som kräver särskilt skydd och beskrivningens kartbilaga "Värdefulla naturobjekt".
- På plankartan och i bestämmelserna har dessutom gjorts tekniska ändringar som gör texten lättare att läsa och som inte påverkar innehållet.
- Förekomster av grön sköldmossa har lagts till på bilagekartan "Värdefulla naturobjekt".
- Beskrivningen, rapporten över konsekvensbedömningen, rapporten över bedömningen av konsekvenserna för naturen och den teknisk-ekonomiska utredningen har uppdaterats och kompletterats.

6.7 Godkännande

Enligt kommunernas avtal om att utarbeta en gemensam generalplan är det kommunernas gemensamma organ Östersundomkommittén som beslutar om godkännandet av generalplanen. Förutsättning för godkännandet i kommittén är att stadsfullmäktige i Helsingfors och Vanda samt kommunfullmäktige i Sibbo har bifallit godkännande av planförslaget genom beslut med samma innehåll.

Östersundomkommittén beslöt 19.6.2018 att överlämna det justerade planförslaget till Helsingfors, Vanda och Sibbo för behandling. Vanda stadsfullmäktige beslöt 24.9.2018 att förorda godkännande av den gemensamma generalplanen för Östersundom. I sitt beslut konstaterar Vanda dessutom att man i anslutning till planen inte har avtalat om principerna för genomförandet av trafiknätet och kommunaltekniken, och att Vanda genom beslutet i fråga inte förbinder sig till att genomföra eller ersätta kostnaderna för att genomföra trafiknätet och kommunaltekniken. Sibbo kommunfullmäktige beslöt 8.10.2018 att förorda godkännande av generalplanen. Helsingfors stadsfullmäktige beslöt 24.10.2018 att förorda godkännande av general planen. Målet är att Östersundomkommittén ska godkänna generalplanen under år 2018.

6.8 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 ändrade förslaget till generalplan begärs av Helsingfors, Vanda, Sibbo och NTM-centralen; Östersundomkommittén 26.6.2017
- Framläggande av det ändrade förslaget till generalplan, Östersundomkommittén 15.12.2017
- Generalplanförslaget överlämnas till kommunerna för godkännande, Östersundomkommittén 19.6.2018
- Vanda stadsfullmäktige förordar godkännande av förslaget till generalplan, 24.9.2018
- Sibbo kommunfullmäktige förordar godkännande av förslaget till generalplan, 8.10.2018
- Helsingfors stadsfullmäktige förordar godkännande av förslaget till generalplan, 24.10.2018
- Godkännande av förslaget till generalplan, Östersundomkommittén, mål: december 2018.

6.9 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 utarbetandet av generalplanen fram till 23.6.2018 (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

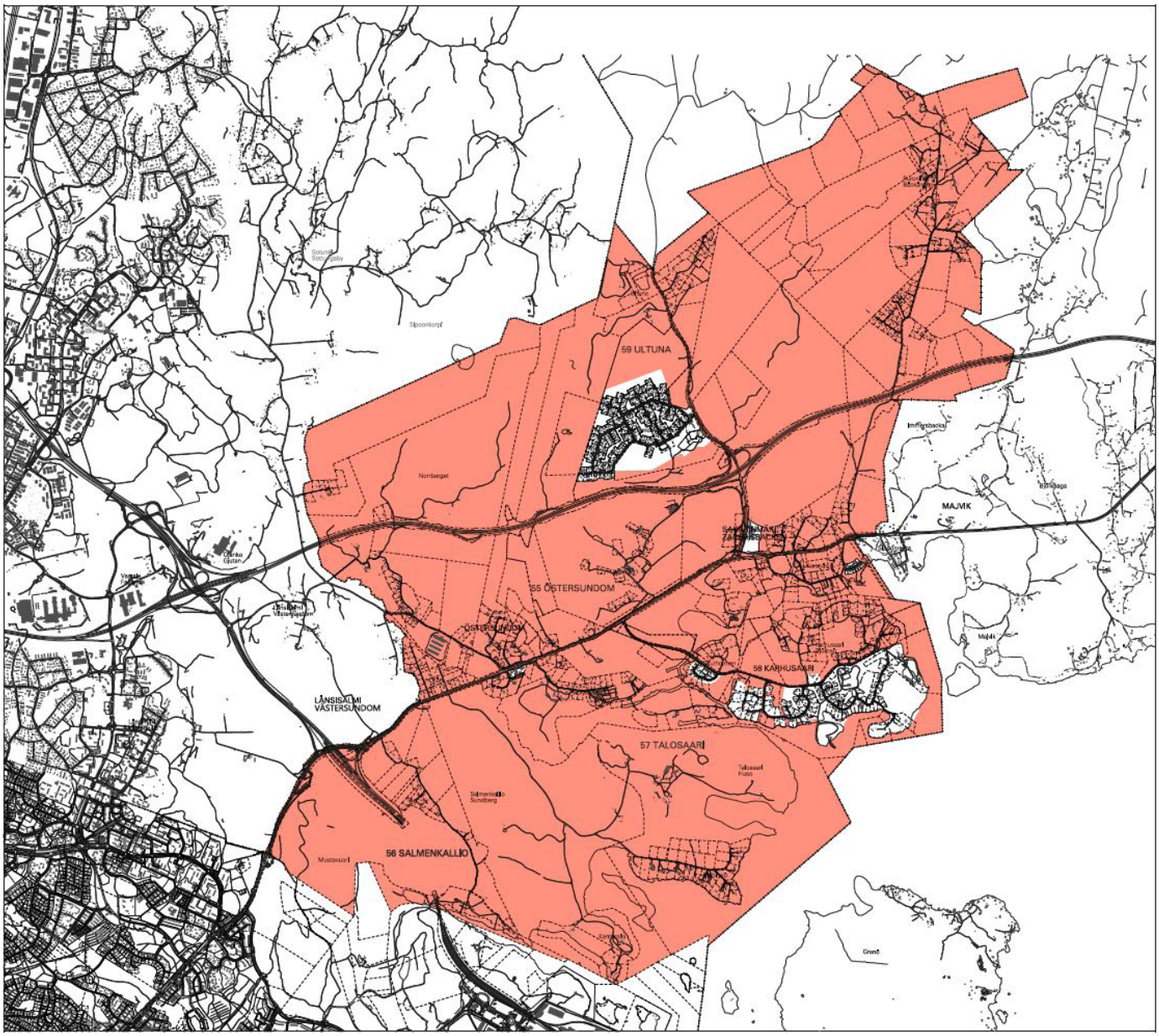


Bild 38. Byggförbudsområdet i Helsingfors (Stadsmiljönämnden 12.6.2018).

(10.11.2016).

- Byggförbudet och åtgärdsbegränsningen förlängs för utarbetandet av generalplanen fram till 23.6.2023 (bild 38) (H:fors stadsmiljönämnd (12.6.2018 § 342) .
- Etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet, godkännande av landskapsplanen (12.6.2018).

7 Sammandrag av konsekvensbedömningen

7.1. Planens konsekvenser

Bedömningen av generalplanens konsekvenser redogörs för i en separat rapport. I tabellen nedan ges en sammanfattning av konsekvenserna.

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.

7.2 Lindring av skadliga miljökonsekvenser

I rapporten över bedömningen av generalplanens konsekvenser redogörs för de centrala rekommendationerna för den fortsatta planeringen och för åtgärderna för att lindra de skadliga konsekvenserna inom olika ämnesområden. Åtgärderna för att lindra konsekvenserna har beaktats i generalplanen i och med planbestämmelserna som förhindrar eller minskar konsekvenserna.

Målet är att vidta åtgärder som lindrar generalplanens skadliga konsekvenser 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 ska också fästas 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 ska 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 ekologiska förbindelserna och för de delar av ekologiska förbindelser som ska utvecklas. Dessa planer säkerställer att det i alla lägen finns en fungerande ekologisk korridor i nordlig-sydlig 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.

I avsnitt 4.12 (Hantering av jordmassor och område för marktäkt) presenteras också åtgärder för att förhindra och lindra skadliga konsekvenser särskilt med hänsyn till marktäktsområdet vid Hältingberget.

	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		

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

Tabell 5. Sammandrag av generalplanens konsekvenser.

8 Generalplanens mål och hur de uppnås

De ursprungliga målen som sattes upp för planeringen har preciserats 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 har ett främmande språk som modersmål, äldre personer och barnlösa är också målgrupper.

Hög status och en mångsidig befolkningsstruktur

- Ett attraktivt område även 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.
- Fokus på tätt, urbant småhusboende.
- Därtill höghusboende nära metrostationerna.
- Dessutom egnahemsboende i utkanterna
- Fördelningen av bostadsfinansieringen och besittningsförhållandena ska vara förenlig med den gemensamma bostadspolitiken 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 förenlig med utgångsmålen för planeringen av det inkorporerade området. Eftersom befolkningsunderlaget i generalplaneområdet möjliggör en mångsidig service i Zachrisbacken, strävar man inte längre efter att stöda sig på servicen i Östra centrum.

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.
- "Stadsarkitekturlika" 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 tillräcklig för en urban struktur.

Generalplanen är i huvudsak förenlig med Helsingfors stads preliminära planeringsprinciper. När det gäller Granö gör generalplanen det möjligt att genomföra principen, men tidshorisonten ligger längre i framtiden.

8.4 Vanda stads mål

VI 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 rekreationsför-

bindelserna mellan Västersundom och Svarta backen samt mellan Sibbo storskog och Natura-områdena.
- Effektivt byggande i områdena kring metrostationerna och bevarandet av alla nuvarande SL- och luo-områden i den nuvarande generalplanen är två 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 godkände 9.11.2010 planeringsprinciperna för Majvik och Granö. Principerna har styrt beredningen av den gemensamma generalplanen.

8.5.1 Planeringsprinciper för Majvik

1. Regionstrukturen planeras med utgångspunkt i områdets image och genomförande
- Planeringen syftar till att skapa ett stiligt och beträffande dimensionerna balanserat bostadsområde på kusten
- Boendetrivseln kommer i första hand.
- Målet är ett naturligt genomförande i etapper.
- Genomförandet ska kunna inledas redan före de stora trafikprojekten (spårlösningen).
- Majvik fungerar som en bro i gränsområdet mellan Sibbo och huvudstaden. Området betraktas som Sibbos västra port.

2. Majvik är en naturlig del av stadsstrukturen längs kusten
- Majvik stödjer sig på det inkorporerade området i Östersundom, men inom området planeras områdesreserveringar för lokal service.
- Den kommersiella servicen placeras främst i anslutning till metrostationen (eller annan central för kollektivtrafik).
- Vid planeringen av området utreds behovet av att erbjuda utrymmesreserveringar för kommersiella småföretag.
- Det preliminära målet beträffande antalet invånare är 10 000, men det slutliga målet fastställs allteftersom planeringen fortskrider.

3. I området säkerställs ett mångsidigt bostadsutbud
- Vem som helst ska kunna bo i området oavsett ålder och social status.
- Majvik erbjuder särpräglade, ekologiskt avancerade och personliga hem I området finns det olika byggnadstyper: såväl radhus och småhus som våningshus.

4. Vid planeringen utnyttjas områdets naturliga särdrag och styrkor
- Stränderna och havet utnyttjas i stor utsträckning för rekreation. Stränderna och kopplingen till naturen är till största delen tillgänglig för alla.
- I området planeras båthamnsverksamhet för att tillgodose områdets behov.
- Omgivningen kring Bölsfjärden planeras till ett offentligt rum.
- Bäckfårorna och -dalarna utgör en central grönstomme.
- Promenadvägar och friluftsleder förläggs till det vackra skogs- och havslandskapet.
- Det befintliga jordbrukets driftcentrum bevaras och utvecklas till en av Majviks attraktioner. Gården blir en oas för invånarna i området.
- I syfte att utnyttja särdragen dristar man sig vid planeringen även till att undersöka nya slags lösningar (ifrågasättande av vägsträckningen för landsväg 170, brolösningar, förbättring av förutsättningarna för kollektiv trafik och lätt trafik, stadsodling).

5. Området planeras med stöd av en fungerande kollektivtrafik
- Den kollektiva spårtrafikens typ och placering fastställs som en del av generalplanen.
- Förutsättningarna för kollektivtrafiken främjas. På grund av Majviks läge i väster är anordnande av kollektivtrafik ekonomiskt fördelaktigt i alla skeden.

Generalplanen är i huvudsak förenlig med planeringsprinciperna för Majvik. Målet om att stränderna i huvudsak ska vara tillgänglig för alla uppfylls inte helt.

8.5.2 Planeringsprinciper för Granö

1. Granö är en regionalt intressant, attraktiv och havsnära del av stadsstrukturen
- Ön utvecklas i första hand som ett mångsidigt rekreationsområde och ett bostadsområde med speciell karaktär
- Turism och relaterade tjänster önskas på ön. Det finns tillfällen för affärsverksamheter.
- Det är enkelt att åka till Granö med båt eller bil från Helsingfors och Sibbo.

2. En bro planeras till Granö
- Övriga alternativ undersöks som en del av det etappvisa genomförandet av generalplanen.
- Förutsättningarna för den kollektiva trafiken främjas.

3. Granö utvecklas som en modern folkpark
- Utgångspunkten är att de fria stränderna i första hand ska anvisas för offentligt rekreationsbruk. Till de delar som anordnandet av de övriga funktionerna inte kräver utnyttjande av strandzonen ska folk i så hög utsträckning som möjligt kunna röra sig fritt på stränderna.
- Ön ska användas för sommarfirande och rekreation vid havet (bl.a. badstrand).
- Vid grundandet av nya kolonilotter, lägerområden och områden för sommarhyddor utvecklas nya koncept för urbant sommarfirande.

4. Mångsidig småbåtsverksamhet ska kunna idkas på Granö
- På ön planeras en småbåtshamn med tillbörliga funktioner, varvsverksamhet och vinterförvaring av båtar.

5. Det byggande som anvisas på Granö har karaktären av en tät småhusstad som verkställer principerna för hållbar och energieffektiv utveckling
- Lokal förankring och hållbara lösningar främjas genom planeringen.
- Det preliminära målet beträffande antalet invånare är 2 000, men det slutliga målet fastställs allteftersom planeringen fortskrider.

6. Regionstrukturen planeras med beaktande av öns speciella egenskaper

7. Ett etappvist genomförande av markanvändningen på Granö är att räkna med

Beträffande målen för rekreation, turism och båtliv är generalplanen förenlig med planeringsprinciperna för Granö. I planen har Granö betecknats som ett område för rekreation, turism och fritid där man i liten omfattning får placera fast bosättning som stöder sig på den befintliga bystrukturen och sjötrafiken. Målet om att bygga en bro har bara lagts fram som ett behov av en förbindelse för fordonstrafiken. Tillgängligheten från fastlandet i Helsingfors realiseras inte nödvändigtvis på ett fördelaktigt sätt eftersom verksamhetsbetingelserna för kollektivtrafiken inte blir så bra utan en större fast bosättning. På initiativ av företrädarna för Sibbo har man kommit fram till en planlösning som delvis avviker från målen.

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 liksom den del av Sibbo storskog som faller inom planområdet 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 in-

strument 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 anordnas 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 suunnitteluperiaatteet, 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. De reviderade riksomfattande målen för områdesanvändningen

Under arbetet med generalplanen har miljöministeriet berett en revidering av de riksomfattande målen för områdesanvändningen (RMO). Statsrådets beslut om de reviderade målen trädde i kraft 1.4.2018. Att den statliga eftertillsynen av planläggningen läggs ned i samband med landskapsreformen framhäver vikten av de riksomfattande målen för områdesanvändningen som ett redskap för föregripande myndighetssamarbete. De reviderade målen för områdesanvändningen presenteras nedan. Den gemensamma generalplanen för Östersundom är i linje med målen.

Fungerande samhällen och hållbara färdsätt

En polycentrisk områdesstruktur som bildar nätverk och grundar sig på goda förbindelser främjas i hela landet, och livskraften och möjligheterna att utnyttja styrkorna i de olika områdena understöds. Förutsättningar skapas för att utveckla närings- och företagsverksamhet samt för att åstadkomma en tillräcklig och mångsidig bostadsproduktion som befolkningsutvecklingen förutsätter. Förutsättningar skapas för en kolsnål och resurseffektiv samhällsutveckling, som i främsta hand stöder sig på den befintliga strukturen. I de stora stadsregionerna görs samhällsstrukturen mera sammanhängande. Tillgängligheten i fråga om tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Möjlighet att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt utvecklandet av kommunikations-, färd- och transporttjänster främjas. Betydande nya områden för boende-, arbetsplats- och tjänstefunktioner placeras så att de kan lätt nås med kollektivtrafik, till fots och med cykel.

Ett effektivt trafiksystem

Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på samanvändning av olika trafikformer och trafiktjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken säkerställs. Kontinuiteten och utvecklingsmöjligheterna i fråga om internationellt och nationellt betydande trafik- och kommunikationsförbindelser samt utvecklingsmöjligheterna i fråga om internationellt och nationellt betydande hamnar, flygplatser och gränsövergångsställen tryggas.

En sund och trygglivsmiljö

Man bereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför områden med översvämningsrisk eller också säkerställs hanteringen av översvämningsriskerna på annat sätt. Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs. Ett tillräckligt stort avstånd lämnas mellan verksamheter som orsakar skadliga hälsoeffekter eller olycksrisker och verksamheter som är känsliga för effekterna eller också hanteras riskerna på annat sätt. Anläggningar som orsakar fara för storolyckor, transportrutter för farliga ämnen och de kemikaliebangårdar som betjänar dessa placeras på ett betryggande avstånd från bostadsområden, områden avsedda för allmänheten och områden med en känslig natur. De behov som gäller samhällets övergripande säkerhet beaktas, i synnerhet försvarets och gränsbevakningens behov och för dem säkerställs tillräckliga regionala utvecklingsförutsättningar och verksamhetsmöjligheter.

En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar

Det sörjs för att den nationellt värdefulla kulturmiljön och naturarvet värden tryggas. Bevarandet av områden och ekologiska förbindelser som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas. Det sörjs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består. Förutsättningar för bioekonomin och den cirkulära ekonomin skapas samt ett hållbart nyttjande av naturtillgångarna främjas. Det sörjs för att sammanhängande odlings- och skogsområden som är viktiga för jord- och skogsbruket samt områden som är viktiga för den samiska kulturen och de samiska näringarna bevaras.

En energiförsörjning med förmåga att vara förnybar

Man bereder sig på de behov som produktionen av förnybar energi har och på de logistiska lösningar den förutsätter. Vindkraftverken placeras i första hand i enheter som består av flera kraftverk. De linjedragningar som behövs för kraftledningar och för gasrör för fjärrtransport, vilka har betydelse för den nationella energiförsörjningen, och möjligheterna att realisera dem säkerställs. Vid linjedragningen för kraftledningar utnyttjas i första hand redan befintliga ledningsgator.

9.2 Förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen

Eftersom det inte funnits någon gällande, övergripande landskapsplan för området under planeringens gång har de riksomfattande målen för områdesanvändningen enligt 3 kap. i markanvändnings- och bygglagen haft en särskilt stark och styrande verkan. De riksomfattande målen för områdesanvändningen, vilka sågs över 2008, har styrt arbetet med generalplanen. Följande helheter har varit aktuella för arbetet:

- Fungerande regionstruktur
- Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön
- Kultur- och naturarv, rekreationsbruk och naturresurser
- Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning
- Specialfrågor i Helsingforsregionen
- Helheter av särskild betydelse som natur- och kulturmiljöer

Generalplanen är förenlig med de riksomfat-

tande 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. I det följande beskrivs innehållet i de för Östersundoms generalplan viktigaste riksomfattande målen för områdesanvändningen och generalplanens förhållande till målen.

9.2.1. 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 nätverkande enhet som bygger på goda trafikförbindelser.

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

9.2.2. Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön

Ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbara samhällen och livsmiljöer.

KI 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. Generalplanen gör det möjligt att skapa ca 25 000–30 000 arbetstillfällen. 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 den mer detaljerade planeringen. 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 klimatförändringen. 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.

YKollektivtrafik 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.

Östersundomissa on olemassa olevaa rakennuskantaa niukalti suhteessa kaavassa esitettyyn kapasiteettiin. Nykyiset palvelurakennukset ovat hyödynnettävissä ja ne sijoittuvat kaupunkirakenteen kannalta pääosin luontevasti. Olemassa olevien palvelurakennusten rooli korostuu varsinkin kaavan toteutuksen alkuvaiheessa. Kulttuurihistorialliset rakennukset antavat alueelle historiallista ulottuvuutta ja identiteettiä.

En bra tätortsbild.

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.

Sammanhängande grönområden.

I planområdet har vidsträckta grönområden bevarats. De är sammankopplade med varandra och bildar ett nätverk. Grönnätet ansluter sig till helheterna av grönområden utanför planområdet som en del av det regionala gröna bältet.

I planområdet stöds kontinuiteten i grönnätverket genom att man skapar kopplingar med hjälp av olika åtgärder, som att bygga grönbroar eller beskoga områden.

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 senar 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). Generalplanen gör det möjligt att placera ett regionalt avloppsreningsverk i planområdet (HRM).

9.2.3. 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 naturskyddsområdena 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 uppmärksamhet 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, samt i liten omfattning fast bosättning som stöder sig på den befintliga bystrukturen och sjötrafiken.

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.

9.2.4. 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 och upprätta förbindelser mellan 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. Områdesreserveringen gör det möjligt att idka lokal produktion som grundar sig på förnybar energi.

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. Förutsättningarna 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. Områdesreserveringen gör det möjligt att idka lokal produktion som grundar sig på förnybar energi.

9.2.5. 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 förutsättningar 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 kollektivtrafiken. 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.

Generalplanen stöder genomförandet av Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ 2015) och ordnandet av bostadsproduktionen. 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. I markanvändningsplanen för Helsingforsregionen (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 bostadsområdena 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 grönfingret i Nordsjö och Östra Helsingfors kulturpark, och i norr med Sibbo storskogs nationalpark. Huvudgrönfingret i Östersundom är den östligaste delen av det regionala 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.

9.3 Förhållande till gällande landskapsplaner

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

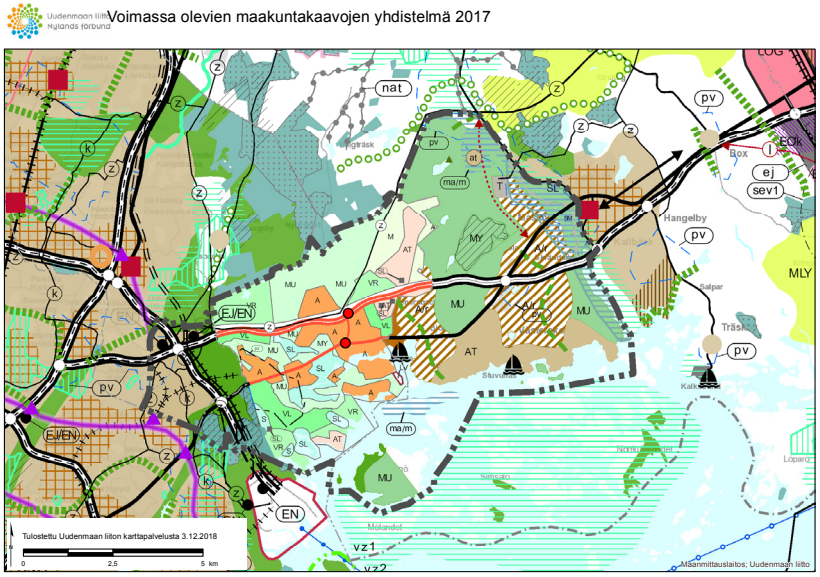
Lösningen i den gemensamma generalplanen avviker i flera hänseenden från den helhet som bildas av de gällande landskapsplanerna. Bland annat metrobanan sträcker sig i generalplanen längre österut. Tätortsstrukturen i generalplanen avviker både beträffande läge och omfattning från den helhet som landskapsplanerna bildar, och genomförandet av de områden som ska byggas har i huvudsak bundits till beslutet om att bygga metron. I det följande granskas relationen mellan generalplanen och de gällande landskapsplanerna temavis.

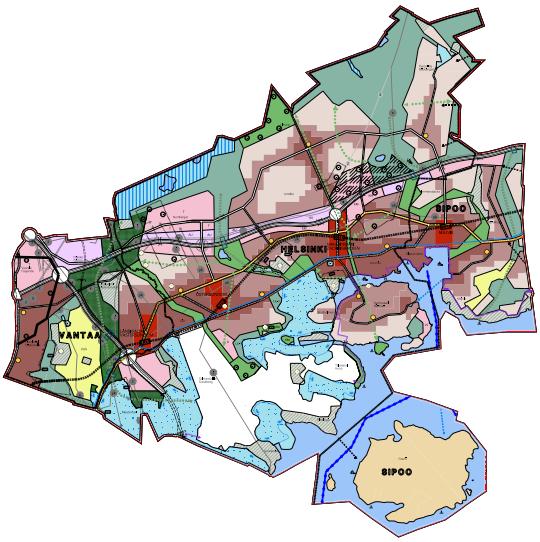
9.3.1. Trafikförbindelser

I landskapsplanen har en riktgivande eller alternativ bana för regiontrafiken anvisats från metrostationen i Mellungsbacka österut till Västersundom i Vanda. I generalplanen har en metroförbindelse anvisats från Mellungsbacka ända till Majvik i Sibbo och som ett förbindelsebehov vidare österut. Dessutom har reserveringar för snabbspårvägar anvisats i generalplanen. I landskapsplanen har Nya Borgåvägen anvisats som en regional huvudled/regionväg. I generalplanen har en gata/huvudgata som fungerar som en del av den regionala vägförbindelsen dragits på ett nytt ställe.

9.3.2 Områden som ska byggas, grönstruktur och skyddsområden

I landskapsplanen är de områden som ska byggas inte kopplade till spårförbindelser, med undantag för områdena i Vanda. Den fundamentala tanken i generalplanen är att planeringen ska stöda sig på spårtrafiken, och genomförandet av de områden som ska





Kartpar. Utdrag ur sammanställningen av gällande landskapsplaner 3.12.2018 (Nylands förbund) och den gemensamma generalplanen för Östersundom.

byggas har genom planbestämmelser kopplats till ett bindande beslut om byggandet av metron.

I landskapsplanen utgörs områdena väster om Ring III, norr om Österleden, av tätortsområden. I generalplanen är dessa områden till största delen friluftsområden och ett för landskapet värdefullt åkerområde (området av landskapsintresse i Westerkulla). I generalplanen går den viktigaste grönförbindelsen mellan Sibbo storskog och Natura-områdena i söder genom detta område.

De övriga områdena för tätortsfunktioner enligt landskapsplanen finns främst kring den befintliga bosättningen längs Nya Borgåvägen och Borgåleden i Kärr, Östersundom, Korsnäs, Immersbacka, Landbo och Björnsö, samt med beteckningen för byområde i Ribbingö, Bäckängen, Immersbacka och södra stranden av Majvik. I Björkhaga-Majvik har ett omfattande område för utvidgning av tätortsfunktioner anvisats. I generalplanen finns de mest effektiva byggnadsområdena i anslutning till det befintliga bebyggda området i Västerkulla samt vid de nya metrostationerna. Dessutom har områden för utvidgning och förtätning anvisats vid de nuvarande bostadsområdena i Bäckängen, Landbo och Björnsö. I generalplanen har särskilda områden för näringsverksamhet anvisats längs Borgåleden samt vid korsningsområdet mellan Ring III och Nya Borgåvägen. I landskapsplanen är ifrågavarande områden tätortsområden, rekreationsområden, utflykts- och friluftsområden samt jord- och skogsbruksdominerade områden med särskilt behov av att styra friluftslivet.

I landskapsplanen har Granö anvisats med beteckningarna för rekreationsområde samt jord- och skogsbruksområde med särskilt behov av att styra friluftslivet. I generalplanen betecknas området som ett område för rekreation, turism och fritid.

I landskapsplanen finns det ett naturskyddsområde i Östersundom som sträcker sig från Nya Borgåvägen till Borgåleden. I generalplanen har som skyddsområde endast anvisats det redan inrättade skyddsområdet, och området är för övrigt ett rekreationsområde. I området har även en ekologisk förbindelse anvisats.

I generalplanen har ett utredningsområde anvisats i Sundberg-Husö. Området får inte byggas och för området gäller planbestämmelser som skyddar naturvärdena. I landskapsplanen har ifrågavarande områden betecknats som område för närrekreation, utflykts- och friluftsområde, skyddsområde, naturskyddsområde, grundvattenområde, byområde samt jord- och skogsbruksdominerat område med behov av att styra friluftslivet eller med miljövärden.

Till övriga delar har naturskyddsområdena i Sibbo storskog samt i omgivningen kring Natura-områdena i söder lagts fram i större omfattning i generalplanen jämfört med landskapsplanen.

9.4 Förhållande till landskapsplanen för Östersundomområdet

Etapplandskapsplan 2 för Östersundomområdet har utarbetats parallellt med generalplanen. I landskapsplanen för Östersundomområdet avgörs den viktiga tillväxtzonens koppling till regionstrukturen i landskapet och i den gemensamma generalplanen avgörs den mer detaljerade markanvändningen i området. Landskapsplanen för Östersundomområdet har styrt utarbetandet av den gemensamma generalplanen. Landskapsplanen för Östersundomområdet godkändes av landskapsfullmäktige 12.6.2018, men på grund av besvär har planen inte vunnit laga kraft. De besvär som gäller beslutet om att godkänna landskapsplanen för Östersundomområdet gäller särskilt landskapsplanens vita områden, vilka i den gemensamma generalplanen har anvisats som ett utredningsområde.

Generalplanen för Östersundom har utarbetats i växelverkan med Nylands förbund och generalplanelösningen har anpassats till helheten av landskapsplaner för Nyland. I det följande granskas relationen mellan generalplanen och landskapsplanen för Östersundom temavis. 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.

9.4.1 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. I Västersundom beror skillnaden delvis på att planerna har olika tidshorisonter: för landskapsplanen är målåret 2035 medan generalplanen för Östersundom beskriver målbilden år 2060. Ärendet har behandlats i punkt 9.4.4, Grönstruktur.

9.4.2 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 generalplanen 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.

9.4.3 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.

9.4.4 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 området ett utredningsområde med särskilda naturvärden. Generalplanebestämmelser har utfärdats för att skydda naturvärdena i utredningsområdet. Grönstrukturen i båda planerna sammanfaller bortsett från området i Västersundom. I Västersundom beror skillnaden delvis 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 byggnadsområdet i Västersundom inte ännu har byggts utan alltjämt fungerar som en ekologisk förbindelse. Landskapsplanens mål och ekologiska förbindelsen blir verklighet även i generalplanen. Avsikten är att utveckla helheten av grönområden i Västersundom så att det viktigaste grönfingret som samtidigt är en ekologisk förbindelse fram till målåret förskjuts som en större helhet till den västra och norra sidan av tätortsstrukturen i Västersundom.

9.4.5 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 centrum 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.

9.4.6 Spår och vägar

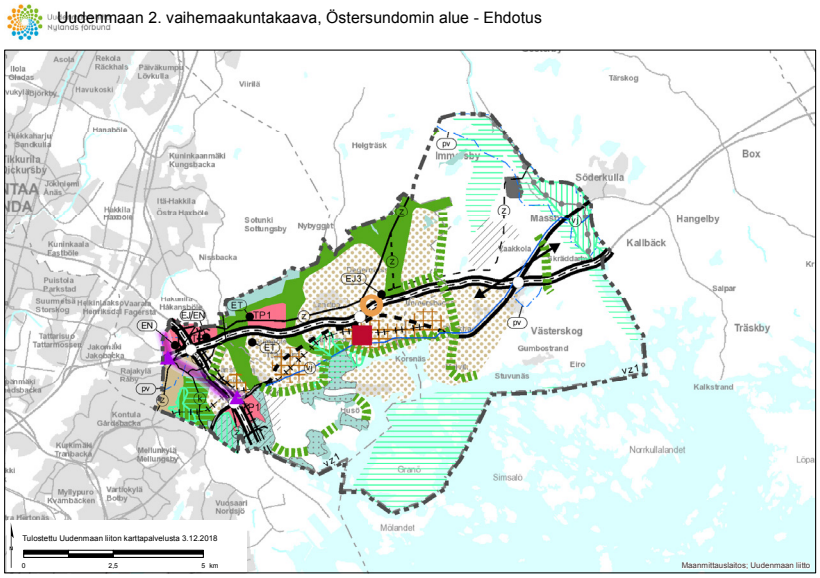
I landskapsplanen har en bana för regiontrafiken anvisats genom generalplaneområdet från Mellungsbacka till Majvik, liksom följande befintliga huvudleder: motorlederna Ring III och Borgåleden samt som regional väg en ny motsvarande vägsträckning som i generalplanen (flyttning av väg 170). Dessutom har 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 bussförbindelse längs Ring III.

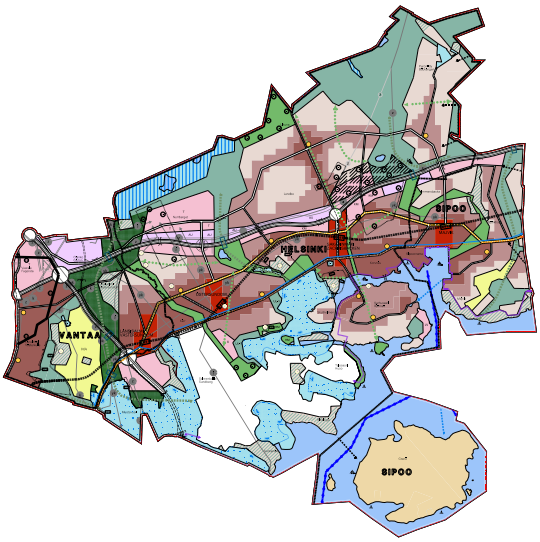
När det gäller principerna för att beteckna vägar och vägsträckningarna motsvarar generalplanen i huvudsak landskapsplanen. Landskapsplanen har inte generalplanens reservering för en planskild anslutning vid Borgåleden. I landskapsplanen anvisas anslutningarna bara där var regionalt viktiga vägar korsar varandra.

9.4.7 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





Kartpar. Etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet (Nylands landskapsfullmäktige 12.6.2018) och den gemensamma generalplanen för Östersundom.

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.

9.4.8 Sammanfattning av generalplanens förhållande till landskapsplanen för Östersundomområdet

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.

9.5 Grundade anledningar till avvikelser från landskapsplanen och anpassning till landskapsplanens helhet

Enligt 48 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen kan (kommuners) gemensamma generalplan av grundad anledning utarbetas så att innehållet avviker från landskapsplanen. Då ska det ses till att den gemensamma generalplanen anpassas till landskapsplanen som helhet. Dessutom ska i tillämpliga delar beaktas vad som bestäms om kraven på landskapsplanens innehåll.

I 21 § i markanvändnings- och bygglagen bestäms om planbeskrivningen av en kommuners gemensam generalplan: ”Om en generalplan som är gemensam för flera kommuner utarbetas enligt 48 § 2 mom. markanvändnings- och bygglagen, skall de grundade anledningar som avses i nämnda moment och en utredning om den gemensamma generalplanens anpassning till landskapsplanens helhet presenteras i planbeskrivningen. I övrigt tillämpas på beskrivningen av en gemensam generalplan vad som i 17 § bestäms om beskrivningen av en generalplan.”

9.5.1 Motiveringar till avvikelserna från landskapsplanen

Statsrådet beslöt 28.6.2007 att inkorporera sydvästra delen av Sibbo och den s.k. Västerkullakilen i Vanda med Helsingfors i syfte att lätta på tillväxttrycket österut i Helsingforsregionen. Områdena införlivades med Helsingfors 1.1.2009. I området är flera landskapsplaner i kraft, delvis utarbetade som regionalplaner. De gällande landskapsplanerna utarbetades innan inkorporeringen. Den helhet som de bildar kan betraktas som föråldrad eftersom de inte tillsammans motsvarar de nuvarande riksomfattande, landskapsspecifika och regionala målen för markanvändningen i Östersundom. Vid beslutet om att godkänna etapplandskapsplan 2 för Nyland uteslöt landskapsfullmäktige området för tätortsfunktioner i Östersundom ända fram till Sibbo å. Det område som föll utanför fastställelsen, och som omfattar ett större område än kommunernas gemensamma generalplan, har definierats som ett av de viktigaste tillväxtområdena i metropollandskapet. Till följd av att Östersundomområdet inte godkändes har området en helhet av gällande men föråldrade landskapsplaner som gör att den eftersträvade tillväxten inte är möjlig. Vid utarbetandet av generalplanen fanns det således ingen aktuell landskapsplan i kraft som skulle ha styrt utarbetandet av generalplanen.

Generalplanens förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen behandlas i 9.1 och 9.2. Utöver de riksomfattande målen för områdesanvändningen har beredningen av den gemensamma generalplanen styrts av landskapsplanen för Östersundomområdet (etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet). Landskapsplanen för Östersundomområdet reviderar, kompletterar och harmoniserar Nylands och Östra-Nylands gällande landskapsplaner i Östersundom. Utöver att verkställa de riksomfattande målen för områdesanvändningen (RMO) och den grundläggande strukturen i etapplandskapsplan 2 för Nyland har landskapsplanen som mål att anpassa området till de gällande landskapsplanerna som gränsar till planområdet genom att visa en lösning för hur den betydande tillväxtzonen österut ska kopplas till regionstrukturen i landskapet. I den godkända landskapsplanen för Östersundomområdet har man beaktat de förändrade målen och Nylands förbund har således hållit planen aktuell på det sätt som förutsätts i markanvändnings- och bygglagen. Landskapsplanen har utarbetats parallellt med den gemensamma generalplanen och generalplanen är förenlig med landskapsplanen. Landskapsplanen för Östersundomområdet godkändes av landskapsfullmäktige 12.6.2018, men har inte vunnit laga kraft. Besvär har anförts över beslutet om att godkänna landskapsplanen för Östersundomområdet. Besvären gäller särskilt landskapsplanens vita områden, vilka i den gemensamma generalplanen i huvudsak har anvisats som ett utredningsområde. Generalplanen har planbestämmelser om utredningsområdet som syftar till att säkerställa bevarandet av naturvärdena. Bestämmelserna gäller både beteckningen för områdesreservering för utredningsområdet och bestämmelserna om tajmningen (se 4.8 Utredningsområde).

Att avvika från de gällande landskapsplanerna är motiverat eftersom den lösning de anvisar har föråldrats och inte motsvarar de riksomfattande, landsskapsspecifika och regionala mål enligt vilket området är ett av de viktigaste tillväxtområdena i metropollandskapet. De planer som är i kraft i detta område gör det inte möjligt att bygga den mängd nya bostäder, arbetsplatser och tjänster tätt intill kollektivtrafik som stöder sig på spårtrafiken som förutsätts av den kraftiga tillväxten i Helsingforsregionen.

I Helsingforsregionens gemensamma plan för markanvändning, boende och trafik, MBT 2019, redogörs det för hur regio-

nen kommer att utvecklas åren 2019–2050. De två viktigaste kriterierna för fastställandet av primära markanvändningszoner är: 1. Markanvändningen kompletterar i första hand den befintliga stadsstrukturen. 2. Boende placeras i regionen så att det stöder en förbättrad tillgång till tjänster och arbetsplatser, särskilt med hållbara färdsätt. "De primära zonerna i MBT 2019-planen består av områden med starkt hållbar tillgänglighet och centrum i kommunerna. Zonerna har fastställts så att kärnan i markanvändningen utgörs av den befintliga infrastrukturen och av områden som stöder sig på projekt som redan fattats beslut om. Därutöver har de områden som förutsätter investeringar i och lösningar för kollektivtrafiken anvisats som rastrerade tillväxtriktningar. Det är motiverat att binda den regionalt betydande utvecklingen av markanvändningen i dessa tillväxtriktningar till nya trafikinvesteringar som förbättrar en hållbar tillgänglighet. Områden som avses i det här sammanhanget är till exempel Östersundom, som stöder sig på en förlängning av östmetron, och Hista-området som ansluter sig till Västerbanan."

I planutkastet har östmetron mellan Mellungsbacka och Majvik planerats som ett av de projekt som ska genomföras efter 2030.

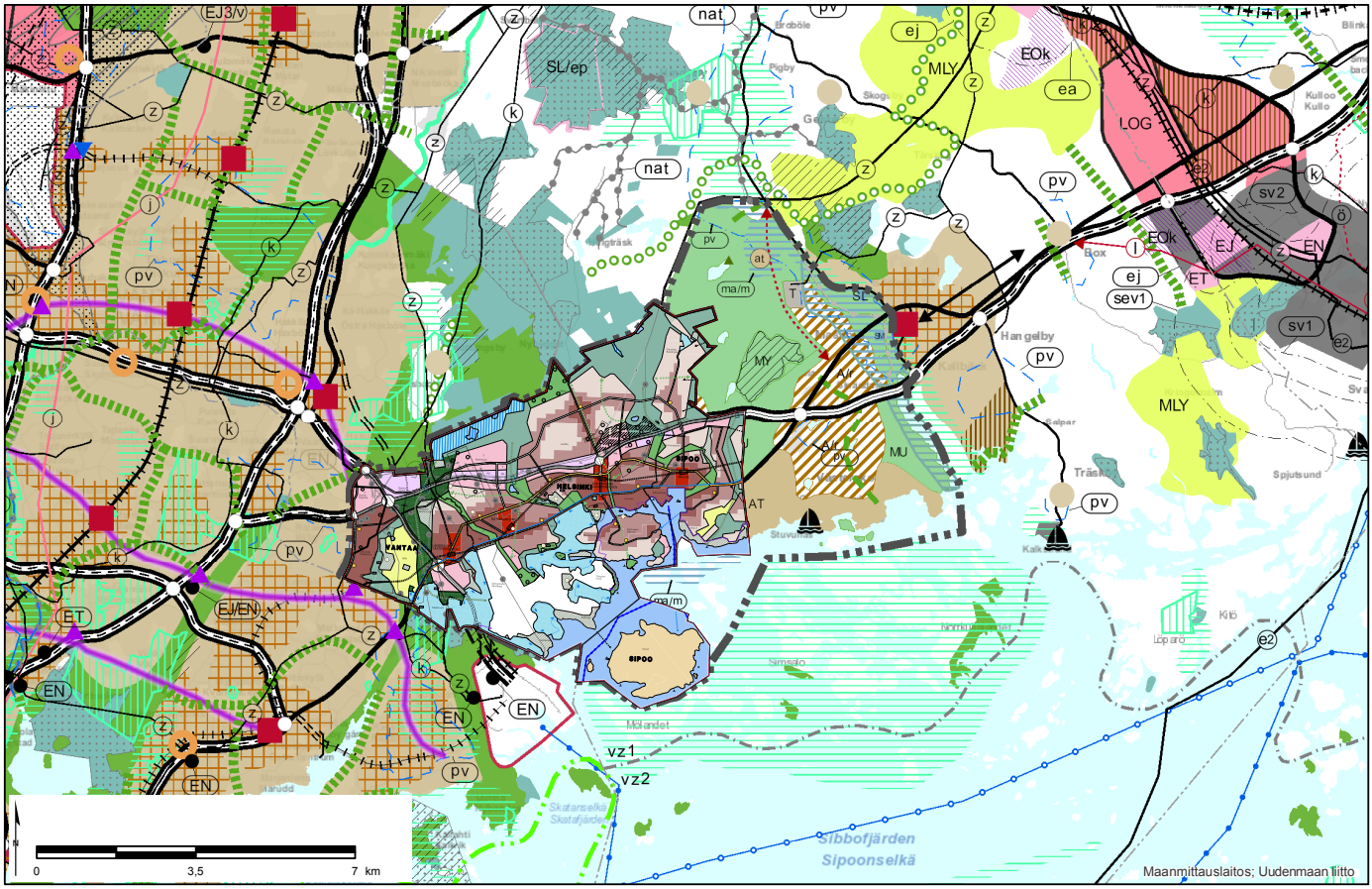
Den gemensamma generalplanen för Östersundom avviker mer än normalt från den gällande landskapsplanen, vilket är förenligt med motiveringarna till 48 § i lagförslaget om att förbättra plansystemets förmåga att styra utvecklingen i stadsregioner under förhållanden som snabbt förändras. Generalplanen behövs för att det ska bli möjligt att utvidga den urbana strukturen i Helsingforsregionen, trygga mångfalden och livskraften i den östliga riktningen och klargöra planeringssituationen i Östersundomområdet.

9.5.2 Anpassning av generalplanen till de gällande landskapsplanerna som helhet

Enligt MBL 48 § 2 mom. ska man vid utarbetandet av en gemensam generalplan som avviker från landskapsplanen se till att generalplanen anpassas till landskapsplanen som helhet. Generalplanen avviker från de gällande landskapsplanerna bl.a. med hänsyn till byggområdenas placering och omfattning, grön- och rekreationsområdena samt trafikförbindelserna, men anpassar sig efter helheten av landskapsplaner. En jämförelse mellan planerna finns ovan i kapitel 9.3. Kartan nedan visar den gemensamma generalplanen för Östersundom infälld i sammanställningen av gällande landskapsplaner. Generalplanen anpassar sig efter markanvändningslösningarna i de landskapsplaner som omger generalplaneområdet. Generalplanen är förenlig med målen och principerna i landskapsplanerna som helhet.

Beredningen av den gemensamma generalplanen har styrts av etapplandskapsplan 2 för Nyland (landskapsplanen för Östersundomområdet), vilken utarbetats parallellt med den gemensamma generalplanen och som grundar sig på de gällande riksomfattande och landskapsspecifika målen för området. Generalplanen verkställer målen i landskapsplanen för Östersundom och är förenlig med den.

Östersundom ingår också i den övergripande landskapsplanen Nylandsplanen 2050, som började beredas våren 2017. När Nylandsplanen 2050 träder i kraft åsidosät-



Karta. Den gemensamma generalplanen för Östersundom infälld i sammanställningen av gällande landskapsplaner (Grundkarta Lantmäteriverket och Nylands förbund).

ter den alla gällande landskapsplaner samt etapplandskapsplan 2 för Östersundomområdet. Utkastet till Nylandsplanen 2050 var framlagt hösten 2018. I utkastet är lösningen för Östersundomområdet i stora drag densamma som i landskapsplanen för Östersundom. Generalplanen är förenlig med de viktigaste principerna och de grundläggande målen i utkastet till Nylandsplanen 2050 och kommer därmed att anpassa sig även efter den nya planen som helhet.

9.5.3 Beaktande av kraven på landskapsplanens innehåll

Enligt MBL 48 § 2 mom. ska man vid utarbetandet av en gemensam generalplan som avviker från landskapsplanen i tillämpliga delar beakta det som föreskrivs om kraven på landskapsplanens innehåll i MBL 28 §.

MBL 28 § Krav på landskapsplanens innehåll:

"När en landskapsplan utarbetas skall de riksomfattande målen för områdesanvändningen beaktas på det sätt som bestäms ovan. När planen utarbetas skall vikt fästas vid de särskilda behov som förhållandena i landskapet betingar. Planen skall i mån av möjlighet samordnas med landskapsplanläggningen av områden som gränsar till landskapsplaneområdet.

Naturskyddsprogram och naturskyddsbeslut som avses i 7 och 77 § naturvårdslagen (1096/1996) samt beslut om att inrätta landskapsvårdsområden som avses i 32 § i nämnda lag skall tjäna till ledning när planen utarbetas.

När planen utarbetas skall särskild vikt fästas vid

1) att landskapets region- och samhällsstruktur blir ändamålsenlig,

2) att områdesanvändningen är ekologiskt hållbar,

3) att arrangemangen för trafik och teknisk service är hållbara med tanke på miljö och ekonomi,

4) att vatten- och marksubstanstillgångarna används på ett hållbart sätt,

5) att verksamhetsbetingelser för näringslivet i landskapet ordnas,

6) att landskapet, naturvärdena och kulturarvet värnas, samt

7) att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation.

När planen utarbetas skall avseende också fästas vid en ekonomisk områdesanvändning och att markägare eller andra rättsinnehavare inte orsakas oskäliga olägenheter. När planen utarbetas skall det klarläggas vem som skall genomföra planen och vidta de åtgärder den förutsätter.

De omständigheter som nämns i denna paragraf skall utredas och beaktas i den utsträckning landskapsplanen i egenskap av översiktlig plan förutsätter."

De krav på innehållet som räknas upp i lagen har tagits tillräckligt i beaktande vid utarbetandet av den gemensamma generalplanen. Under planeringen har det inte funnits någon gällande aktuell landskapsplan för generalplaneområdet. Därför har den styrande verkan som avses i de riksomfattande målen för områdesanvändningen och i de naturskyddsprogram och naturskyddsbeslut som avses i 7 och 77 § naturvårdslagen (1096/1996) samt beslut om att inrätta landskapsvårdsområden som avses i 32 § i nämnda lag accentuerats vid utarbetandet av planen. Generalplaneringen har också styrts av etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet, vilken beretts parallellt. De aktuella uppgifter, utredningar och konsekvensbedömningar som använts och producerats vid landskapsplaneringen har ständigt varit till förfogande även för generalplanearbetet. I arbetet med generalplanen har man undersökt olika markanvändningslösningar och utarbetat heltäckande, kommunöverskridande utredningar och bedömningar. De särskilda stadganden om områden i nätverket Natura 2000 som behandlas i 10 kap. i naturvårdslagen har haft särskilt stor vikt. I generalplanen har man, som det förutsätts i lagen, fäst uppmärksamhet vid de särskilda behov som förhållandena i landskapet betingar.

10 Planekonomi och genomförande

10.1 Planekonomi

10.1.1 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 sjukhus 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 verklighet.

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

10.1.2 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.

10.1.3 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 en del av de fristående investeringarna måste finansieras på annat sätt. Det här beror på att merparten av infrastrukturen är ny och på den stora andelen privatägd mark. Inkomsterna från

Tabell 6.
Kommunernas investeringar i förutsättningarna för planens genomförande (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. €**

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 planeringslösningar.

10.2 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 generalplanen har 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 serviceproduktion. På motsvarande sätt består en stor del av inkomsterna av skatteinkomster. Generalplanens 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.

10.3 Tröskelkostnader för ibruktagandet av området

Genomförandet av generalplanen grundar sig på utbyggnaden av metron. Genomförandet av alla centrum, bostadsdominerade områden och stora detaljhandelsenheter är med stöd av en planbestämmelse bundet till beslutet om att genomföra metron. 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.

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 bostadsområdet i 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 reservering för en ny planskild anslutning vid Borgåleden (rv 7), mellan de befintliga planskilda anslutningarna med Landbo och Ring III. 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 för-

Tabell 7.
Särinvesteringar (moms 0 %).

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

utsätter att det byggs en ny bro. Kostnaderna för bron uppskattas till 20–25 miljoner euro.

10.4 Tidtabell och indelning i etapper av genomförandet

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 efter att generalplanen har godkänts. För en del av planområdet kan det bli nödvändigt att utarbeta en delgeneralplan som är mer detaljerad än generalplanen eller en planstomme innan detaljplaner utarbetas. 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 områdena beror på många faktorer, såsom efterfrågan, markägoförhållanden och tidtabellen för investeringarna 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 generalplanen har genomförandet av centrumområden, bostadsdominerade områden och stora detaljhandelsenheter genom en planbestämmelse kopplats till ett bindande beslut om att genomföra metroförbindelsen. Beträffande beredskapen i planerna är den preliminära tidpunkten för metrobeslutet kring mitten av 2020-talet. Innan ett beslut har fattats om byggandet av metron är det beträffande bostadsproduktionen i princip endast möjligt att genomföra smärre kompletteringsbyggande

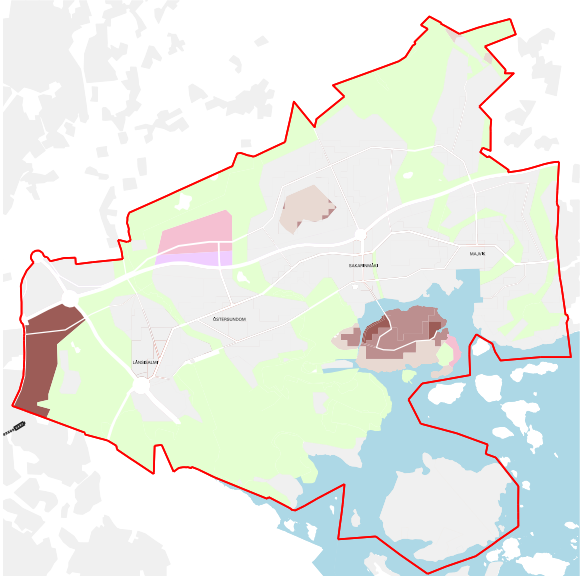


Bild 39. Fas 1: före metron.

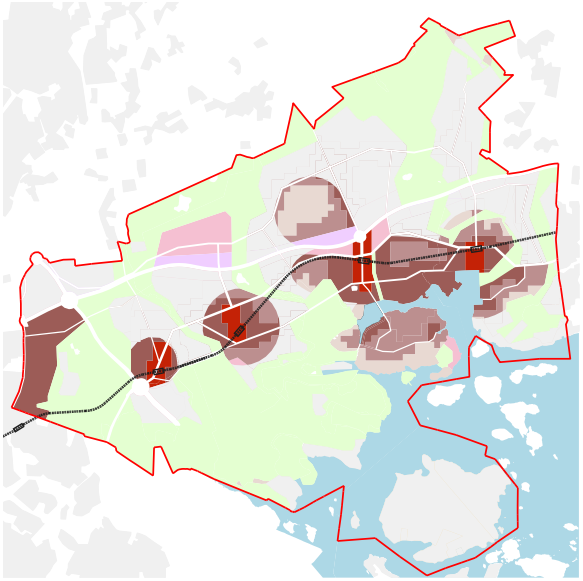


Bild 40. Fas 2: områden kring metrostationerna.

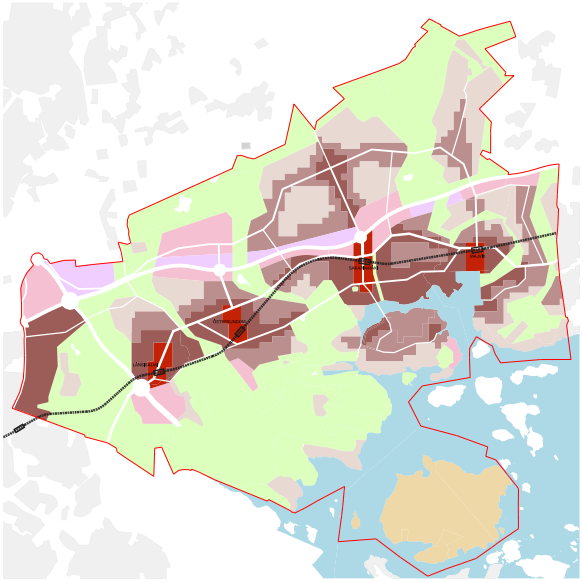


Bild 41. Fas 3: slutläget.

som grundar sig på den befintliga infrastrukturen. Generalplanens preliminära genomförandeprogram är baserat på att förlängningen av östmetron byggs på en och samma gång hela vägen till Majvik under åren 2030–2034. Genom att utveckla busstrafiken som samordnats med den nuvarande metrolinjen kan man starta områdesbyggandet i de första områdena innan metron förlängts. Byggandet av metron gör det möjligt att inleda områdesbyggandet samtidigt i Västersundom, Östersundom, Zachrisbacken och Majvik. Västersundom börjar eventuellt byggas senare med anledning av bestämmelsen om tidsplaneringen i generalplanen (det ska finnas en ekologisk förbindelse i nordlig-sydlig riktning i alla faser av generalplanens genomförande). 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. 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.

10.5 Program för hantering av jordmassor

En separat program har sammanställts om massekonomin i området (Massojenhallintaohjelma, Sito Oy, 20.10.2012). Syftet med programmet är 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 är 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.

10.6 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 generalplanen för Östersundom. Utöver den uppföljning som behandlas i skötsel- och användningsplanen föreslås en uppföljning av naturtyperna med fokus på södra delen av Natura-området i Sibbo storskog, 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.

10.7 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.

Helsingfors utvecklar ett kluster av företag som är inriktade på bioekonomi och cirkulär ekonomi i Östersundom som ett av spetsprojekten inom stadens smart&clean-program. Syftet är att åstadkomma en mångsidig 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.

10.8 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.

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

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

- Vaikutusten arviointiraportti, Östersundomin yhteinen yleiskaava, Helsingfors stad, stadsmiljösektorn, 19.6.2018.
- Östersundomin liikennejärjestelmäselvitys, suora metro, Strafica Oy, 31.3.2017.
- Teknistaloudellinen selvitys, Östersundomin yhteinen yleiskaava, Helsingfors stad, stadsmiljösektorn, 19.6.2018.
- Samt Bilaga 20: Östersundomin metron rakennettavuus- ja kustannustarkastelu, uudet linjaukset (suora ja maanalainen), Sito Oy 31.5.2017.
- Östersundomin yleiskaavaehdotus, taloudellisten vaikutusten arviointi, Ramboll Finland Ab 8.5.2017.
- Östersundomin yleiskaavaehdotus - Kaupan palveluverkon suunnittelu ja vaikutusten arviointi suoran metron vaihtoehdossa, WSP Finland Oy, 30.3.2017.
- Östersundomin yhteisen yleiskaava-alueen ekologisen verkoston tarkastelu, KSV, Ojala, Anna, 26.6.2017.
- Suora metro -kaavaehdotuksen luontovaikutusten arviointi, Sito Oy & Enviro Oy 31.3.2017.
- Samt Bilaga: Luontovaikutusten arvioinnin täydennys, Helsingfors stad, stadsmiljösektorn, Pakarinen Raimo och Koponen Heidi, 19.6.2018.
- 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
- Utlåtanden och anmärkningar som gäller det ändrade förslaget till generalplan, 19.6.2018.

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.

Utlåtanden och anmärkningar som gäller det 9.12.2014 daterade förslaget till generalplan, 15.12.2017.

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 yhteiseen yleiskaavaan liittyvät eritasoliittymien toteutettavuusselvitykset, Sito Oy, 2017

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 Oy, 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 Oy, 30.11.2015.

Östersundomin yleiskaavan yhteiskunta-

taloudelliset vaikutukset, Deloitte Oy, 2014.
Östersundomin metron rakennettavuus- ja kustannustarkastelu, Sito Oy, 10.9.2014.
Östersundomin yleiskaava-alueen hulevesien hallinnan yleissuunnitelma. FCG Finnish Consulting Group OY, 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.
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 OY, 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, 03-11-2011.
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, kaava-vaihtoehtojen 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.

Växelverkan

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja yleiskaavaluonnosta koskevat mielipiteet ja kannanotot sekä niihin annetut vastineet, 9.2.2012
Vuorovaikutus yleiskaavaehdotuksen valmistelun aikana, 4.11.2014
Yleiskaavaehdotusta 9.12.2014 koskevat lausunnot ja muistutukset, 15.12.2017
Muutettua yleiskaavaehdotusta koskevat lausunnot ja muistutukset, 19.6.2018.

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, Ympäristötoimisto 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

Jätevedenpuhdistamon sijoittaminen Östersundomin alueelle, Stadsmiljösektorn, Markanvändning och stadsstruktur, GEO20075, 2017.

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 Finnish 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 perustamisedellytyksistä, 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 Oy, 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. Insinööritoimisto Akukon Oy. Helsingfors 3/2008.

Vuosaaren satamahankkeen kasvillisuudenseuranta 2008, Helsingin 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 Suikkari. Nylands miljöcentrals rapporter 4/2007.

Sipoonkorpi – luontoselvitys ja nykyinen virkistyskäyttö. Jarmo Honkanen, 2006.

Kirjokertun, pikkulepinkäisen, ruisrääkän ja luhtahuitin habitaattikartoitus Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien 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, Itä-Uudenmaan liitto, 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 kan-

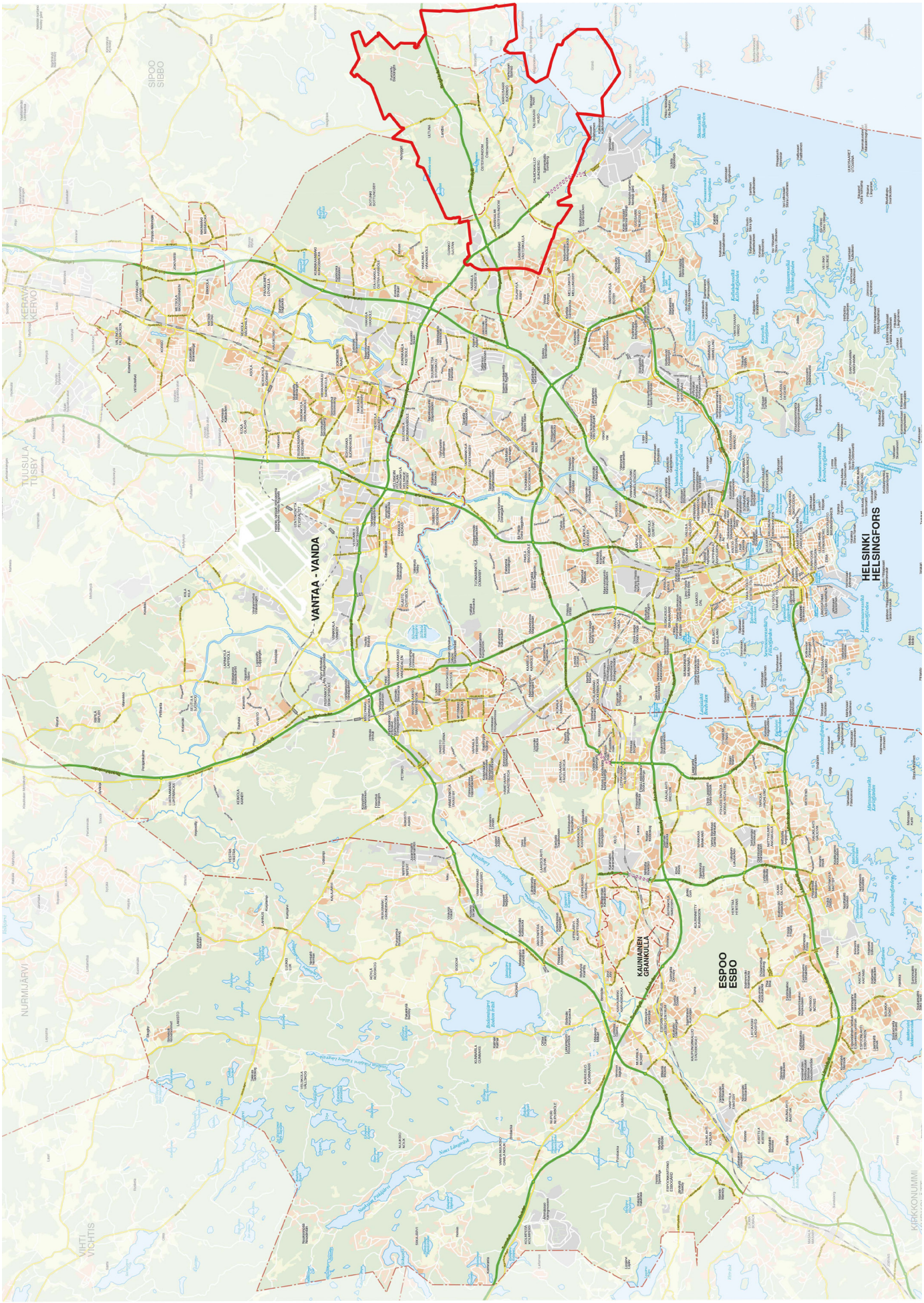
nalta erityisen tärkeät alueet, Vanda stad, stadsplanering. Anna Ojala, 2005. Vanda stad, stadsplanering, YK0023. C20:2005; Kaupsu 11/2005.
Teknisen huollon aluevaraukset. Vanda stad, stadsplanering, YK0007 / 10.5.2004.
Vantaan ratsastusreittien ja -keskusten tarveselvitys. Laura Muukka, 22.1.2004.
Koirien koulutusalueet. Vanda stad, Stadsplanering, YK0013/ 7.1.2004.
Luonnonsuojeluselvitys YK0019. Sinikka Rantalainen, 2004. Vanda stad, stadsplanering, C15:2004 KSY 11/2004.
Viheralueselvitys. Vanda 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 stadsmuseums 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.
Sipoo. Granö. Östersundomin yleiskaava-alueen arkeologinen osainventointi 25.-26.10.2011, Museiverket.
Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava, Luontoarvot, Yhteenveto. FCG Planeko Oy. Sipoon kunta, 2008.
Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava, Yhteenveto maisemallisista arvoista yleiskaavoitusta varten. FCG Suunnittelukeskus Ab. Sibbo kommun, 2008.
Yhteenveto Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava-alueen kulttuurihistoriallisista arvoista. FCG Suunnittelukeskus Oy & Putkonen, L. Sibbo kommun, 2008.
Ulkoilureittisuunnitelma ja luontoselvitys. Honkanen J., Sibbo kommun, 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. Julkaisematon. 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.

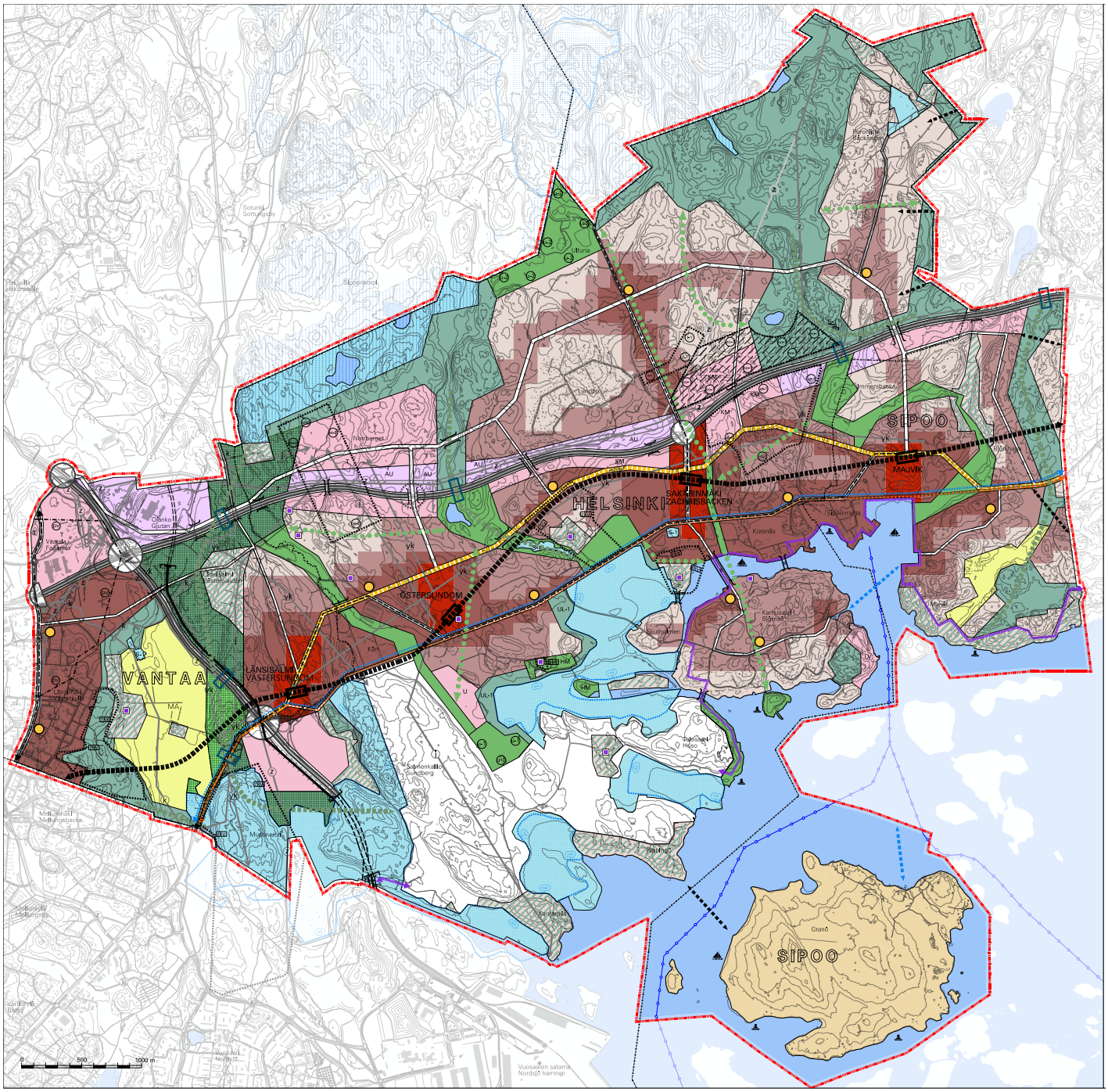
15 Bilagor till generalplanebeskrivningen

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
12. Myndigheternas samråd 19.4.2018, promemoria



Bilaga 1: Lägeskarta

Bilaga 2: Flygfoto



Bilaga 3: Förslag till generalplan, planbeteckningar och -bestämmelser

YLEISKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

KESKUKSET JA ASUNTOVALTAISET ALUEET

Toiminnoiltaan monipuoliset rakentamisalueet, joilla asuminen, palvelut, elinkeinotoiminta, 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 suurykseköt ovat sallittuja ainoastaan keskustatoimintojen alueilla.

Päivittäistavarakaupan yksiköt on mitoitettava paikallisen ja lähiympäristön liikenteeseen 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 suurykseköitä. 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.

Pysäköintö 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.

Kerrostaloval tainen alue.
Korttelitehokkuus on pääasiassa yli 0,8.

Keskeisten katujen varsilla rakennusten maantasokerroksiin on osoitettava liike- tai muuta toimitilaa, joka avautuu kadulle.

Kaupunkipientaloval tainen alue.
Korttelitehokkuus on pääasiassa 0,4-1,0.

Pientaloval tainen alue.
Korttelitehokkuus on pääasiassa 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.

GENERALPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER

CENTRA OCH BOSTADSDOMINERADE OMRÅDEN

Byggnadsområden med mångsidiga funktioner, där boende, service, näringsverksamhet, närrekreation, samhällsteknisk försörjning och olika färdsätt 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 uppgå 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 trafiknutpunkter. 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 finns med gatorna.

Område för närservice.
Koncentration med offentlig och/eller kommersiell närservice.

Detaljhandelsenheterna ska dimensioneras enligt den lokala efterfrågan.

Byggnadernas våningar i markplan ska anvisas som affärslokaler eller andra lokaler som öppnar sig mot gatan.

Område för domänerat 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 domänerat av stadssmåhus.
Kvarterseffektiviteten är i regel 0,4-1,0.

Område domänerat av småhus.
Kvarterseffektiviteten är i regel 0,2-0,6.

Område vars särdrag bevaras.
I den mer 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

Elinkeinotoiminnan alue.
Alueelle voidaan sijoittaa ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta tuotantoa, muita työpaikkatoimintoja, liikenne- ja varikkotoimintoja, varastointia sekä niihin liittyviä toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja. Myymälätilan koko saa olla enintään 2 000 k-m².

KM

Elinkeinotoiminnan / kaupan alue.
Alueelle voidaan sijoittaa ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta tuotantoa, muita työpaikkatoimintoja, liikenne- ja varikkotoimintoja, varastointia sekä niihin liittyviä toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja.

Alueelle voidaan lisäksi sijoittaa sellaisia merkitykseltään seudullisia paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan suurykseköitä, 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 2 000 k-m².

T

Elinkeinotoiminnan alue / teollisuusalue.
Alueelle voidaan sijoittaa ympäristöhäiriötä 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.

U

Urheilu- ja virkistyspalvelujen keskus.
Alueelle voidaan sijoittaa urheilua, liikuntaa ja virkistystä palvelevia rakennuksia ja rakenteita.

LV

Venesatama-alue
Alueelle voidaan sijoittaa sellaista veneilyä ja saariston asutusta ja virkistyskäyttöä palvelevaa toimintaa, joka voi sijaita asutuksen lähelsyydessä.

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.

AU

Yhdyskuntateknisen huollon alue.
Alue on varattu ensisijaisesti aurinkoenergian tuotantoon. Alueelle voidaan sijoittaa yhdyskuntateknisen huollon tiloja, laitoksia, laitteita ja alueita kuten voimaloita, vedenottamoita, vedenpuhdistamoita, jätteenkäsittelylaitoksia ja lumen vastaanottopaikkoja sekä liikenne- ja varikkotoimintoja.

BYGGNADSOMRÅDEN FÖR VERKSAMHETER SOM KRÄVER MYCKET UTRYMME

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

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 2 000 m² vy.

T

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

Centrum för idrotts- och rekreationsanläggningar.
I området får byggnader och konstruktioner som betjänar idrott, motion och rekreation placeras.

LV

Område för småbåtshamn.
I området tillåts sådan verksamhet som betjänar båtlivet samt bosättningen och rekreationsbruket i skärgården, och som kan vara belägen i närheten av bosättning.

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

Område för samhällsteknisk försörjning.
Området reserveras främst för produktion av solenergi. I området får byggnader, anläggningar, utrustning och områden för den samhällstekniska försörjningen såsom kraftverk, vattentäkter, avloppsreningsverk och snöupplag samt trafik- och depåfunktioner placeras.

VIHER- JA VIRKISTYSALUEET, -YHTEYDET JA -KOHTEET

Tarkemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön, maiseman ja luonnon arvot ja ekologiset yhteydet.

Maisemaa muuttava toimenpide edellyttää maisematyölupaa.

Virkistysalue.
Alueelle voidaan sijoittaa puistoja, ulkoilu-, liikunta- ja urheiluranta-alueita sekä viljelypaikoja. Alueelle voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoitusta palvelevia vähäisiä rakennuksia ja rakenteita.

U-1

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.
Alueelle voidaan sijoittaa pääosin ulkona tapahtuvia liikuntatoimintoja ja niitä palvelevia rakennuksia ja rakenteita.

U-2

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.
Alueelle voidaan sijoittaa leirintäalue, ratsastus- ja kotieläintoimintaa sekä Sipoonkorven kansallispuistoon liittyviä toimintoja, palveluita, rakennuksia ja rakenteita.

HM

Hautausmaa.

Ulkoilualue.
Alue varataan luonnon ja kulttuurimaiseman kokemiseen ja ulkoiluun.

Alueen luonne on pääosin säilytettävä. Aluetta on hoidettava luonto- ja kulttuuriarvoja tukevalla tavalla.

Alueelle voidaan sijoittaa vähäisiä ulkoilua palvelevia rakennuksia ja rakenteita.

UL-1

Ulkoilualue.
Alue varataan luonnon ja kulttuurimaiseman kokemiseen ja ulkoiluun.

Alueen luonne on pääosin säilytettävä. Aluetta on hoidettava luonto- ja kulttuuriarvoja tukevalla tavalla.

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava, ettei merkittävästi heikennetä Natura 2000 -verkostojon kuuluvan alueen "Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet" suojelun perusteena olevia luonnonarvoja, erityisesti ottaen huomioon lintudirektiivin liitteen I laji ruisräkkä.

Ulkoilureittejä ei tule sijoittaa alueen rannan puoleiselle osalle.

Virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan alue.
Alueelle voidaan sijoittaa loma-asutusta, majoituspalveluja, leirintäalueita, ryhmäpuutarhoja sekä muita virkistystä, matkailua ja lomailua palvelevia toimintoja. Alueelle voidaan vähäisessä määrin sijoittaa pysyvää asutusta olevaan kylärakenteeseen ja vesiliikenteeseen tukeutuen. Alueelle voidaan sijoittaa venesatamia, veneiden talvisäilytystä ja muita veneilyä palvelevia toimintoja. Alueelle voidaan sijoittaa hautausmaita. Alueelle saa sijoittaa pääkäyttötarkoitusta palvelevia rakennuksia ja rakenteita.
Alueelle ei saa sijoittaa uusia omarantaisia rakennuspaikkoja.

Maatalousalue.
Alueelle voidaan sijoittaa maatalouteen liittyvää asumista, elinkeino- ja harrastustoimintaa sekä edellä mainittuja toimintoja palvelevia rakennuksia ja rakenteita.

MA

Maisemallisesti arvokas peltoalue.
Alueen säilyminen avolmena ja viljelykäytössä on maisemakuvan kannalta tärkeää. Alueelle saa rakentaa maanpäällisen tai maanalaisen metroradan.

Viheralue.
Viheralue, joka turvaa maisemallisesti arvokkaan peltoalueen.

Alueelle saa rakentaa maanpäällisen tai maanalaisen metroradan. Aluetta ei ole tarkoitettu yleiseen virkistyskäyttöön.

Vihersilta tai -alikulku.
Ekologisen yhteyden osana toimiva silta tai alikulku.

Virkistysyhteystarve.
Kaupunkirakenteeseen sijoittuva kulkuyhteys, joka liittää laajempia viher- tai virkistysalueita toisiinsa. Virkistysyhteyksien luonne määritellään tarkemmassa suunnittelussa.

Ekologinen yhteys.
Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä ekologinen yhteys. Alueen hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon metsälajiston liikkumisen kannalta tärkeiden yhteyksien säilyminen.

Ekologisen yhteyden kehtettävä osa.

Alueelle on laadittava luonnonhoidon ja virkistyskäytön ohjauksen suunnitelma, 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.

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 "Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet" suojelun perusteena olevan lintudirektiivin liitteen I laji pyy.

Alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon kulttuurimaiseman arvot.

Seudullinen rantaraitt.
Tarkemmassa suunnittelussa on otettava huomioon maiseman ja luonnon arvot sekä suojelutarpeet. Nuoli merkinnän päässä osoittaa yhteystarpeen.

Uimaranta.

SUOJELUALUEET JA -KOHTEET

Maisemaa muuttava toimenpide edellyttää maisematyölupaa.

Luonnonsuojelualue.
Luonnonsuojelulain nojalla perustettu tai perustettavaksi tarkoitettu luonnonsuojelualue.

Sipoonkorven kansallispuisto.

S-1

Suojelualue (s-1).
Luonnonsuojelulain perusteella suojeltu luontotyyppi: jalopuumetsä tai -metsikkö.

FI0100065

Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue.
Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet (FI0100065).

Alueen suojeluarvojen huomioon ottamisesta on säädetty luonnonsuojelulaissa.

GRÖN- OCH REKREATIONSOMRÅDEN, -FÖRBINDELSER OCH -OBJEKT

I den mer detaljerade planeringen ska kulturmiljöns, landskapets och naturens värden samt ekologiska förbindelser beaktas.

Åtgärder som förändrar landskapet förutsätter tillstånd för miljöåtgärder.

Rekreationsområde.
I området får parker, frilufts-, motions- och badstrandsområden samt odlingslotter placeras. I området får mindre byggnader och konstruktioner som betjänar det huvudsakliga användningsändamålet placeras.

Område för idrotts- och rekreationsanläggningar.
I området får funktioner främst för utomhusmotion samt byggnader och konstruktioner som betjänar dessa placeras.

Område för idrotts- och rekreationsanläggningar.
I området får ett campingområde, ridnings- och husdjursverksamhet samt funktioner, tjänster, byggnader och konstruktioner som hänför sig till Sibbo storskogs nationalpark placeras.

Begravningsplats.

Friluftsområde.
Området reserveras för upplevande av naturen och kulturlandskapet samt för friluftsliv.

Områdets karaktär ska i huvudsak bevaras. Området ska skötas på ett sätt som stöder natur- och kulturvärdena.

I området får mindre byggnader och konstruktioner som betjänar friluftslivet placeras.

Friluftsområde.
Området reserveras för att uppleva naturen och kulturlandskapet samt för friluftsliv.

Områdets karaktär ska i huvudsak bevaras. Området ska skötas på ett sätt som stöder natur- och kulturvärdena.

I den mer detaljerade planeringen av området ska man se till att man inte avsevärt försvagar de naturvärden som ligger till grund för skyddet av området "Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom" som hör till nätverket Natura 2000, särskilt med beaktande av arten kornknarr som är intagen i fågeldirektivets bilaga I.

Friluftsleder ska inte placeras i den del av området som ligger på strandsidan.

Område for rekreation, turism och fritid.
I området får fritidsbebyggelse, inkvarteringstjänster, campingområden, gruppträdgårdar samt övriga funktioner som betjänar rekreation, turism och semesterfirande placeras. Fast bosättning som stöder sig på den befintliga bystrukturen och sjötrafiken tillåts i liten omfattning. I området får båthamnar, vinterförvaring av båtar och övriga funktioner som betjänar båtlivet placeras. I området får begravningsplatser placeras. I området får byggnader och konstruktioner som betjänar det huvudsakliga användningsändamålet placeras.
I området får inga nya byggnadsplatser med egen strand placeras.

Jordbruksområde.
I området får boende som hänför sig till lantbruk, närings- och hobbyverksamhet samt byggnader och konstruktioner som betjänar ovan nämnda funktioner placeras.

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.

Grönområde.
Grönområde som tryggar det landskapsmässigt värdefulla åkerområdet.

I området får byggas en metrobana ovan eller under jord. Området är inte avsett för allmän rekreation.

Grönbro eller gröntunnel.
En bro eller tunnel som utgör en del av en ekologisk förbindelse.

Behov av rekreationsförbindelse.
En gångförbindelse i stadsstrukturen som sammanlänkar större grön- eller rekreationsområden. Rekreationsförbindelsernas karaktär definieras i den mer detaljerade planeringen.

Ekologisk förbindelse.
En ekologisk förbindelse som är viktig med tanke på naturens mångfald. I skötseln, användningen och den mer detaljerade planeringen av området ska bevarandet av de förbindelser som är viktiga för att skogsarterna ska kunna förflytta sig tas i beaktande.

Del av en ekologisk förbindelse som ska utvecklas.
Det ska utarbetas en plan som styr naturvården och rekreationsbruket i området, i vilken närmare definieras de områden och åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen och tryggandet av den ekologiska förbindelsen. Friluftslederna ska placeras så att de inte försämrar områdets funktion som en ekologisk förbindelse.

I skötseln, användningen och den mer detaljerade planeringen av området ska bevarandet och/eller utvecklingen av de förbindelser som är viktiga för att skogsarterna ska kunna förflytta sig tas i beaktande så, att de är tillräckligt trädrika och breda. Detta gäller särskilt arten järpe, som är intagen i bilaga I till fågeldirektivet och som utgör grunden för skyddet av området "Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom" inom nätverket Natura 2000.

I planeringen av området ska kulturlandskapets värden beaktas.

Regional strandpromenad.
I den mer detaljerade planeringen ska landskapets och naturens värden och behov av skydd tas i beaktande. Pilen i slutet av beteckningen visar förbindelsebehovet.

Badstrand.

SKYDDSOMRÅDEN OCH -OBJEKT

Åtgärder som förändrar landskapet förutsätter tillstånd för miljöåtgärder.

Naturskyddsområde.
Naturskyddsområde som inrättats eller avses inrättas med stöd av naturvårdslagen.

Sibbo storskogs natfonalpark.

Skyddsområde (s-1).
Med stöd av naturvårdslagen skyddad naturtyp: skog eller dunge av ädla lövträd.

Område som hör till nätverket Natura 2000.
Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom (FI0100065).

Om beaktandet av områdets skyddsvärden stadgas i naturvårdslagen.

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.

Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö.
Alueita koskevissa toimenpiteissä ja alueen tarkemmassa suunnittelussa on otettava huomioon alueen kokonaisuus ja ominaispiirteet sekä kuultava museovirianomaisia.

RKY-alueiden rajaukset tarkistetaan tarkemman suunnittelun yhteydessä yhteistyössä museovirianomaisten kanssa.

Betydande byggd kulturmiljö, kulturlandskap eller byggnadsskyddsobjekt.
Objektets omfattning definieras i den mer detaljerade planeringen.
Om planer gällande området ska museovirianomaisia höras.

Merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, -maisema tai rakennussuojelukohde.
Kohteen laajuus määrittellään tarkemmassa suunnittelussa. Kohdetta koskevista suunnitelmista on kuultava museovirianomaisia.

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.

Eritasoliittymä.

Planskild anslutning.

Suuntaisliittymä.

Ensidig anslutning.

Varaus eritasoliittymälle.
Eritasoliittymän toteuttaminen edellyttää, että liittymä täyttää Euroopan laajuiselle TEN-T -ydinverkolle asetetut palvelutasotavoitteet.

Reservering för planskild anslutning.
För att den planskilda anslutningen ska kunna genomföras förutsätts att anslutningen uppfyller de mål för servicenivån som fastställts för det europeiska TEN-T-kärnnätet.

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.

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.
Loppusijoitusaalueeksi tarkoitetun alueen osan maisemointi on toteutettava luonnon monimuotoisuutta edistäen.

Esirakentamisalue.
Alueen maanpinnan korkeusasemaa voidaan muuttaa osana yleiskaavan mukaisen loppukäytön edellyttämää esirakentamista. Aluetta voidaan käyttää väliaikaisena aluerakentamista palvelevana tukikohta-, varastoint- tai vastaavana alueena.

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.

Voimajohto 400 kV.

Voimajohto 110 kV.

Maanalainen voimajohto 400 kV.
Nuoli merkinnän päässä osoittaa yhteystarpeen.

Poistuva voimajohto 400 kV.

Maakaasun runkoputki.
Siirtotarpeet tarkastellaan tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Yhdyskuntateknisen huollon tunneli.
Nuoli merkinnän päässä osoittaa yhteystarpeen.

Jätevesitunneli
Nuoli merkinnän päässä osoittaa yhteystarpeen.

Seudullinen vesijohto.
Helsinki-Porvoo -siirtovesijohto.
Nuoli merkinnän päässä osoittaa yhteystarpeen.

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.

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.

Grundberedningsområde.
Markens höjdnivå i området får ändras i anslutning till den grundberedning som slutanvändningen enligt generalplanen förutsätter. Område får användas som en temporär bas, ett temporärt lagerområde eller motsvarande som betjänar byggandet av området.

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 mer detaljerade planeringen på basis av konsekvensbedömningar och teknisk-ekonomiska utredningar.

Betydande miljöstörningar ska förhindras med tekniska lösningar och/eller genom att anvisa tillräckliga skyddsområden.

Kraftledning 400 kV.

Kraftledning 110 kV.

Underjordisk kraftledning 400 kV.
Pilen i slutet av beteckningen visar förbindelsebehovet.

Kraftledning 400 kV som ska avlägsnas.

Stamledning för naturgas.
Behovet av att flytta ledningar granskas i anslutning till den mer detaljerade planeringen.

Tunnel för samhällsteknisk försörjning.
Pilen i slutet av beteckningen visar förbindelsebehovet.

Tunnel för avloppsvatten.
Pilen i slutet av beteckningen visar förbindelsebehovet.

Regional vattenledning.
Transportvattenledning Helsingfors-Borgå.
Pilen i slutet av beteckningen visar förbindelsebehovet.

MUUT MERKINNÄT

Selvitysalue, jolla on erityisiä luontoarvoja.
Alueella on selvitysalueeseen rajautuvan Natura-alueen suojelun perusteena olevia luontoarvoja.

Alueen hoidossa, käytössä ja tarkemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, ettei arvoja merkittävästi heikennetä.

Alueelle on välittömästi yleiskaavan voimaantulon jälkeen laadittava ja toteutettava luonnonhoidon ja virkistyskäytön ohjauksen suunnitelma sekä käynnistettävä alueen luontoarvojen seuranta.

Alueen maankäyttö ja tarvittavat suojelualueet ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa. Tätä ennen alueelle el saa sijoittaa uusia rakennuksia ja maisemaa muuttava toimenpide edellyttää maisematyölupaa.

Vesialue.

Vattenområde.

30 m kaava-alueen ulkopuolella oleva vfva.

Linje 30 m utanför planområdet.

Kunnan raja.

Kommungräns.

Alueen raja.

Områdesgräns.

Osa-alueen raja.

Gräns för delområde.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Riktgivande gräns för område ellel delområde.

SIP **Kunnan nimi.**

Kommunens namn.

SAKAR **Metroaseman nimi.**

Namn på metrostation.

Salmenkallio Sundberg **Muu palkannimi**

Annat ortnamn.

AJOITUSMÄÄRÄYKSET

Keskusten, asuntovaltaisten alueiden ja vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttaminen edellyttää metroyhteyden sitovaa toteuttamisperiaatteista. Määräys ei koske Kehä III:n länsipuolista aluetta.

Ennen metroyhteyden toteuttamisperiaatteista 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 ohjauksen suunnitelman toteuttamista.

Lähivirkistysalueet on toteutettava samanaikaisesti alueen asuntotuotannon kanssa.

Selvitysalueelle on laadittava tarkempi suunnitelma ja perustettava tarvittavat luonnonsojelualueet ennen kuin asukasmäärä kilometrin etäisyydellä selvitysalueesta ylittää 10 000 asukasta.

Länsisalmen asuntoalueen tarkemmassa suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee varmistaa metsäläjiston liikkumisen kannalta toimivan ekologisen yhteyden säilyminen Sipoonkorven kansallispuiston ja Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen "Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet" välillä. Yhteyttä ei saa heikentää ennen kuin Länsisalmen alueen länsipuolinen uusi ekologinen yhteys on käytettävissä.

BESTÄMMELSER OM TIDSPLANERINGEN

Genomförandet av områden för centrumfunktioner, bostadsdominerade områden och stora detaljhandelsenheter förutsätter att det fattats ett bindande beslut om att genomföra metro-förbindelsen. Bestämmelsen gäller inte området väster om Ring III.

Innan det finns ett genomförandebeslut för metroförbindelsen kan befintliga bostadsområden i Ring III man kompletteras med stöd av busstrafiken för att upprätthålla servicen i området.

Genomförandet av bostadsdominerade områden förutsätter genomförande av huvudfrilufts-leden i de omgivande frilufts- och rekreationsområdena samt genomförande av en plan som styr naturvården och rekreationsbruket i utredningsområdet.

Områdena för närrekreation ska genomföras samtidigt med bostadsproduktionen i området.

För utredningsområdet ska en mer detaljerad plan utarbetas och behövliga naturskyddsområden inrättas innan antalet invånare på ett avstånd av 1 kilometer från utredningsområdet överstiger 10 000.

Vid den mer detaljerade planeringen och genomförandet av bostadsområdet i Västersundom bör man säkerställa att en fungerande ekologisk förbindelse, längs vilken skogsarterna kan förflytta sig, bevaras mellan Sibbo storskogs nationalpark och Natura 2000 nätverkets område "Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom". Förbindelsen får inte försämras innan en ny ekologisk förbindelse blivit tillgänglig väster om Västersundom.

YLEISET MÄÄRÄYKSET

Yleiskaava on oikeusvaikutteinen. Se koostuu kartasta mittakaavassa 1:20 000 merkinnöineen ja määräyksineen. Tämä yleiskaava korvaa samaa aluetta koskevat alkaisemmin hyväksytyt yleiskaavat.

Yleiskaava osoittaa alueiden pääasiallisen käyttötarkoituksen. Kalliille alueille saa sijoittaa sellaisia liikennettä ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia toimintoja, tiloja, verkostoja ja laitteita, joista ei aiheudu haittaa pääkäyttötarkoitukselle.

Yleiskaavan merkinnät ovat sijainnitaan ohjeellisia.
Tarkemman suunnittelun yhteydessä sekä ympäristövaikutusten arvioinnin ja teknistaloudellisten selvitysten perusteella ratkaistaan mm. seuraavien sijainnit:
- uudet katuosuudet
- tileilittymät
- seudullinen rantaraitti
- metrorata asemineen
- pikaratiotie
- uudet voimajohdot
- maakaasun runkoputket
- yhdyskuntateknisen huollon tunneli
- seudullinen vesijohto.

Yleiskaava-alueella rakentaminen edellyttää pääsäännöisesti asemakaavaa.

Ennen asemakaavoitusta voidaan alueen käyttötarkoituksesta riippumatta sallia olemassa olevien rakennusten kunnossapito, korvaaminen uudella ja vähäinen laajentaminen siten, että asuntojen lukumäärä ei lisäänny.

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 pehmekkäoloalueille yleiskaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaista esirakentamista varten
- toimenpiteet esirakentamisalueella (et-1)
- toimenpiteet teollisuus- ja varastosilueella (t-1) sekä
- toimenpiteet maa-aineksen otto- ja käsittelyalueella (eo-1)

Toimenpiteille on tarvittaessa haettava asianmukainen lupa.

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.

Betecknningarna i generalplanen är riktgivande vad gäller placeringen. I anslutning till den mer detaljerade planeringen samt bedömningen av miljökonsekvenserna och de teknisk-ekonomiska utredningarna avgörs bland annat placeringen av följande:
- nya gatuavsnitt
- vägarslutningar
- regional strandpromenad
- metrobana med stationer
- snabbspårväg
- nya kraftledningar
- stamledningar för naturgas
- tunnlar för samhällsteknisk försörjning
- 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.

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. Åtgärderna kan vara:
- genomförande av frilufts-/rekreationsleder och konstruktioner för friluftslib/rekreation
- åtgärder som betjänar den samhällstekniska försörjningen
- åtgärder som ändrar 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 låglända 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.

ÖVRIGA BETECKNINGAR

Utredningsområde med särskilda naturvården.
Området har naturvärden som ligger till grund för skyddet av ett angränsande Natura-område.

I skötseln, användningen och den mer detaljerade planeringen av området ska man se till att dessa värden inte avsevärt försämras.

Omedelbart efter att generalplanen trätt i kraft ska en plan som styr naturvården och rekreationsbruket utarbetas och genomföras, samt en uppföljning av naturvärdena i området startas.

Markanvändningen och behövliga skyddsområden avgörs vid den mer detaljerade planeringen.
Dessförinnan får inga nya byggnader placeras i området, och åtgärder som förändrar landskapet förutsätter tillstånd för miljöåtgärder.

Vattenområde.

Linje 30 m utanför planområdet.

Kommungräns.

Områdesgräns.

Gräns för delområde.

Riktgivande gräns för område ellel delområde.

Kommunens namn.

Namn på metrostation.

Annat ortnamn.

YLEISKAAVASELOSTUS

Yleiskaavaan liittyy kaavaselostus, jossa on esitetty tärkeimmät kaavan lähtökohtiin ja tavoitteisiin liittyvät tiedot, kaavaratkaisujen perustelut, suositukset sekä kuvaus yleiskaavan vaikutuksista.

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, uhanalaiset luontotyypit sekä erityisesti suojeltavat lajit.
- Selostuksen liitekartta "Arvokkaat luontokohteet".
- Melusta, liikenteen päästöistä sekä raideliikenteen tärinästä ja runkoäänestä johtuvat rajoitukset maankäytön sijoittumiselle sekä suojaustarpeet.
- Muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet, rakennus- ja kulttuuri-historialisesti arvokkaat kohteet ja alueet, sekä maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuri-ympäristöt. Kohteet on esitetty kaavakartalla ja/tai selostuksen liitekartassa.
- Muinaismuistolain suojaamia sekä rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita ja alueita koskevista suunnitelmista on kuultava museovirianomaisia.
- Mahdollisten täydentävien selvitysten tarve arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.
- Vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitystarve suunniteltaessa rakentamista vesialueelle.
- Selostuksen liitekartat "Tavoitteellinen virkistysverkkosuunnitelma" ja "Tavoitteellinen vihe- ja virkistysverkosto".
- Aluekohtaisen hulevesien hallintasuunnitelman laatiminen.
- Rilltävät aluevaraukset huleveslen luonnonmukaiseen käsittelyyn.
- Suojeltujen luontotyyppien säilyminen suojeltujen kosteikoiden reunoilla.
- 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 liittyville elinkeinotoiminnalle.
- Aurinkoenergian hyödyntäminen rakentamisessa ja energiahuollossa: luotava edellytykset aurinkosähkön tuottamiseen ja hyödyntämiseen keskitetysti ja hajautetusti, aurinkolämmön tuottamiseen ja hyödyntämiseen hajautetusti ja kaukolämpö- tai kaukojäähdytysjärjestelmissä sekä aurinkolämmön varastoimiseen maaperään.

Stenmaterialsförsörjningen och slutdeponeringen av överskottsmassor ska i första hand ordnas innanför planområdet.

I den mer detaljerade planeringen ska följande beaktas:
- Arter enligt bilaga II till habitatdirektivet, förökning- och rastplatser för arter enligt bilaga IV a, hotade naturtyper samt arter som kräver särskilt skydd.
- Beskrivningens kartbilaga "Värdefulla naturobjekt".
- 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 områdesreserveringar för naturlig hantering av dagvatten.
- Bevarande av skyddade naturtyper i utkanten av skyddade våtmarker.
- Bevarande av bäckars och rännilars fåror och utopp i befintligt skick eller så att skyddsmålen för viktiga naturobjekt beaktas.
- Översvämningsrisken vid havsstranden och andra låglända 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 vårnings-verksamhet 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.

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.

HELSINKI
HELSINGFORS

SIPOO
SIBBO

VANTAA
VANDA

ÖSTERSUNDOMIN YHTEINEN YLEISKAAVA
1:20 000

GEMENSAM GENERALPLAN FÖR ÖSTERSUNDOM
1:20 000

Yleiskaavaehdotus 19.6.2018

KAUPUNKIYMPÄRISTÖN TOIMIALA
STADSMILJÖSEKTORN

MAANKÄYTÖN YLEISSUUNNITTELU
ALLMÄN PLANERING AV MARKANVÄNDNINGEN

ÖSTERSUNDOMIN SUUNNITTELU
ÖSTERSUNDOMS PLANERING

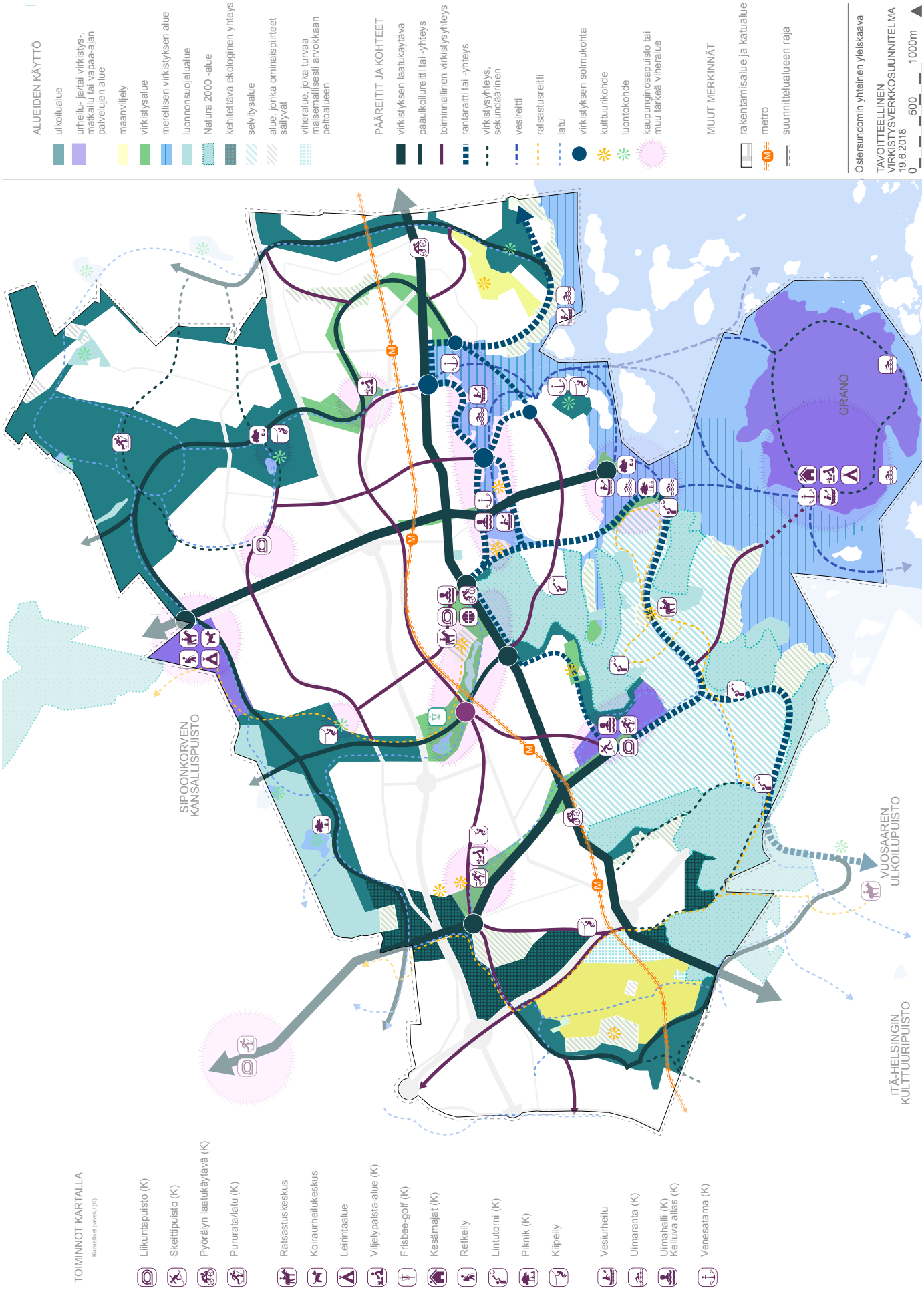
HELSINKI SIPOO VANTAA
12320, G19, YK0035,

PIRUSTUS RITNING		
PÄÄYS BEVIS		
LAATIMUT UPPGJORD AV	Ilkka Laike	
PIRTÄNYT RITAD AV	Tuomas Lehtonen	
MIKKO AHO		
PEKKA SÖYRILÄ		
TARJA LAINE ÖSTERSUNDOM-TOIMIKUNTA ÖSTERSUNDOMKOMMITTEN		

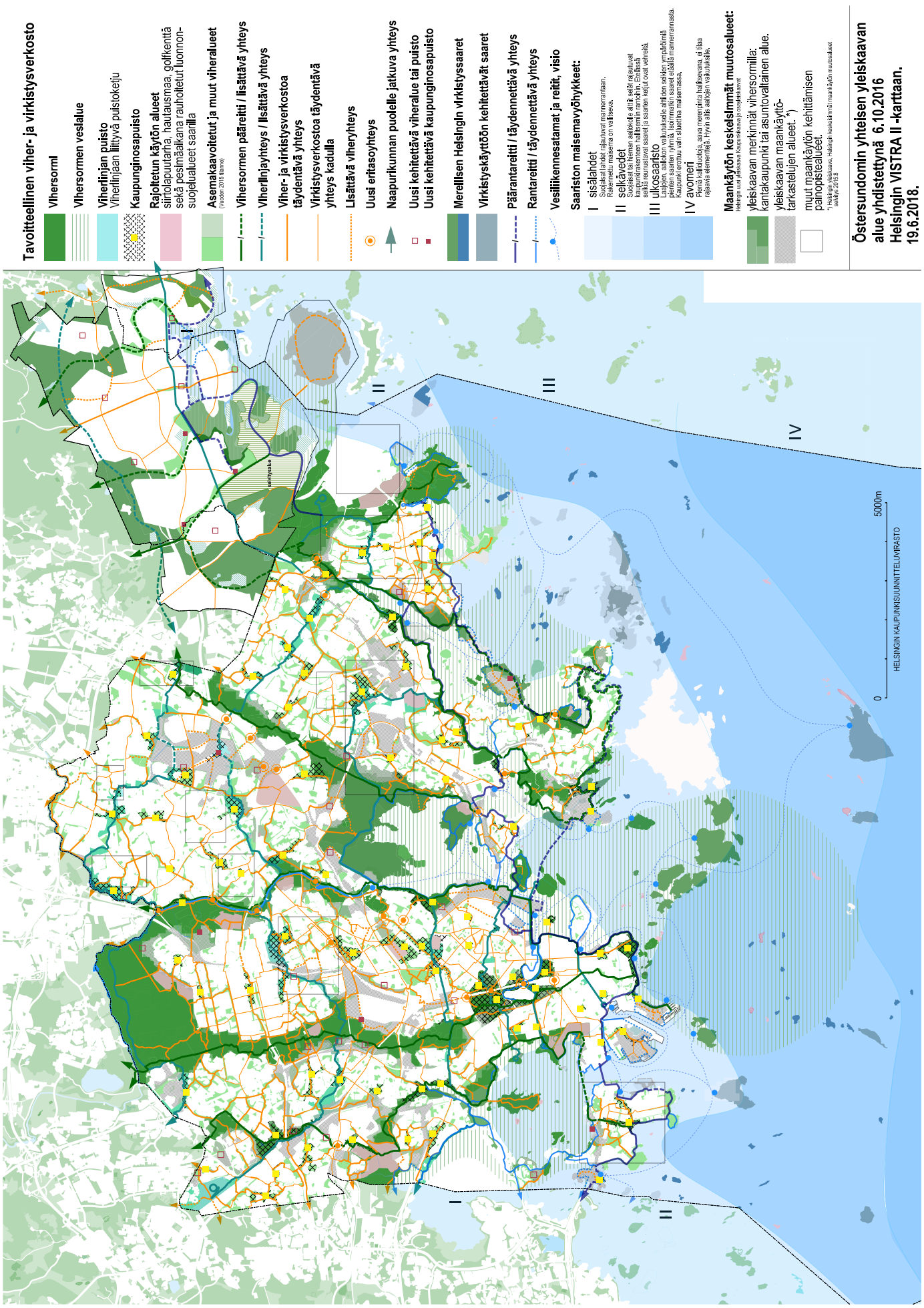
ÖSTERSUNDOM-TOIMIKUNTA ÖSTERSUNDOMKOMMITTEN	9.12.2014
NÄHTÄVILLÄ FRAMLAGD	26.1.–4.3.2015
MUUTETTU ÖSTERSUNDOM-TOIMIKUNTA ÄNDRATS, ÖSTERSUNDOMKOMMITTEN	15.12.2017
UUDELLEEN NÄHTÄVILLÄ FRAMLAGD PÅ NYTT	11.1.–9.2.2018
MUUTETTU ÖSTERSUNDOM-TOIMIKUNTA ÄNDRATS, ÖSTERSUNDOMKOMMITTEN	19.6.2018
HYVÄKSYTTY, KAUPUNGINVALTUUSTO, HELSINKI GODKÄND, STADSFULLMÄKTIGE, HELSINGFORS	
HYVÄKSYTTY, KAUPUNGINVALTUUSTO, VANTAA GODKÄND, FULLMÄKTIGE, VANDA	
HYVÄKSYTTY, VALTUUSTO, SIPOO GODKÄND, FULLMÄKTIGE, SIBBO	
HYVÄKSYTTY, ÖSTERSUNDOM-TOIMIKUNTA GODKÄND, ÖSTERSUNDOMKOMMITTEN	
HAO FD	
KHO HFD	
TULLUT VOIMAAN IKRAFTTRÄDDT	

Bilaga 4: Illustration, generalplanen infälld i en snedflygbild

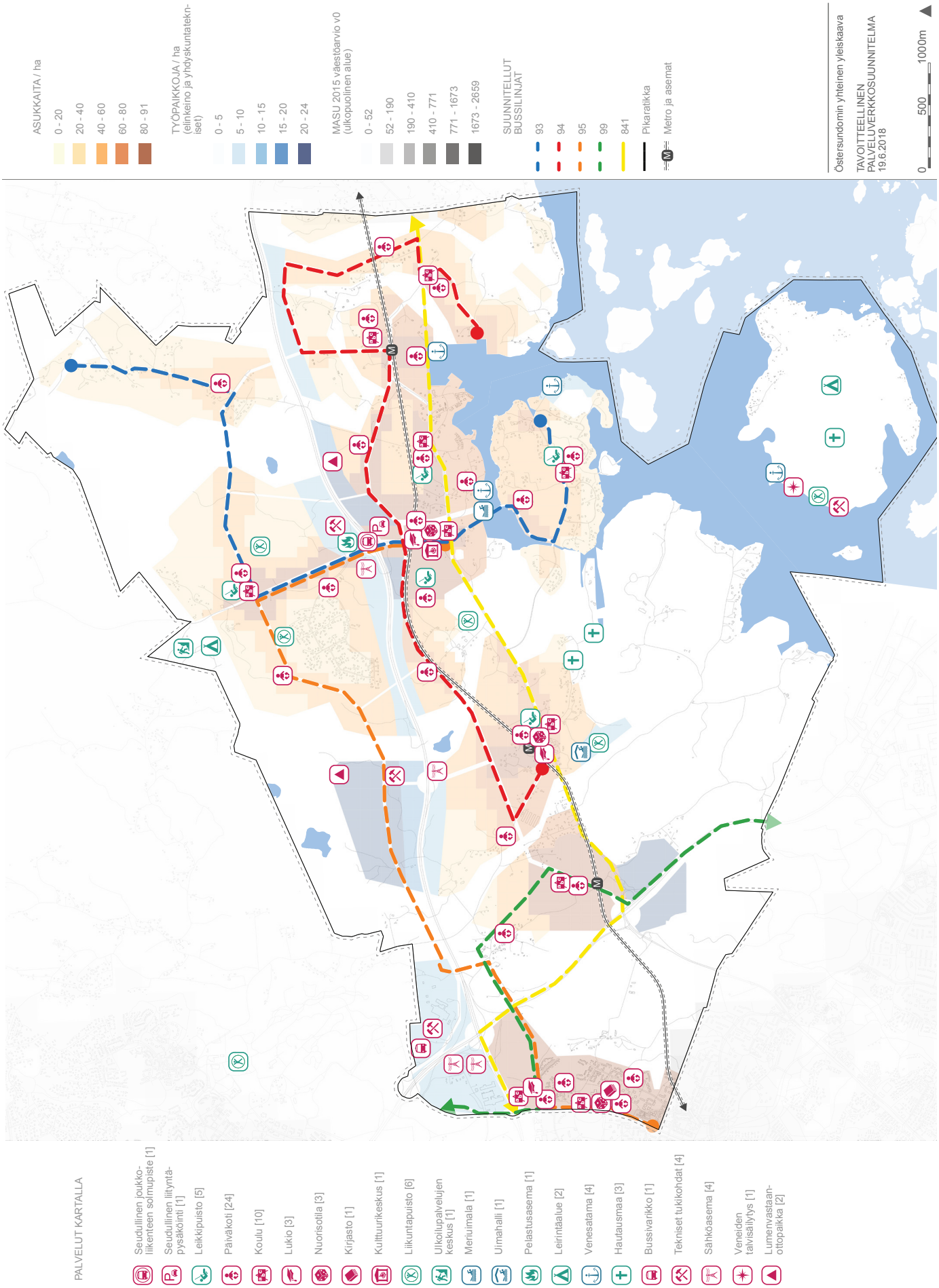
Bilaga 5a: Målinriktad plan för grönstrukturen



Bilaga 5b: Målinriktad plan för rekreationsnätet

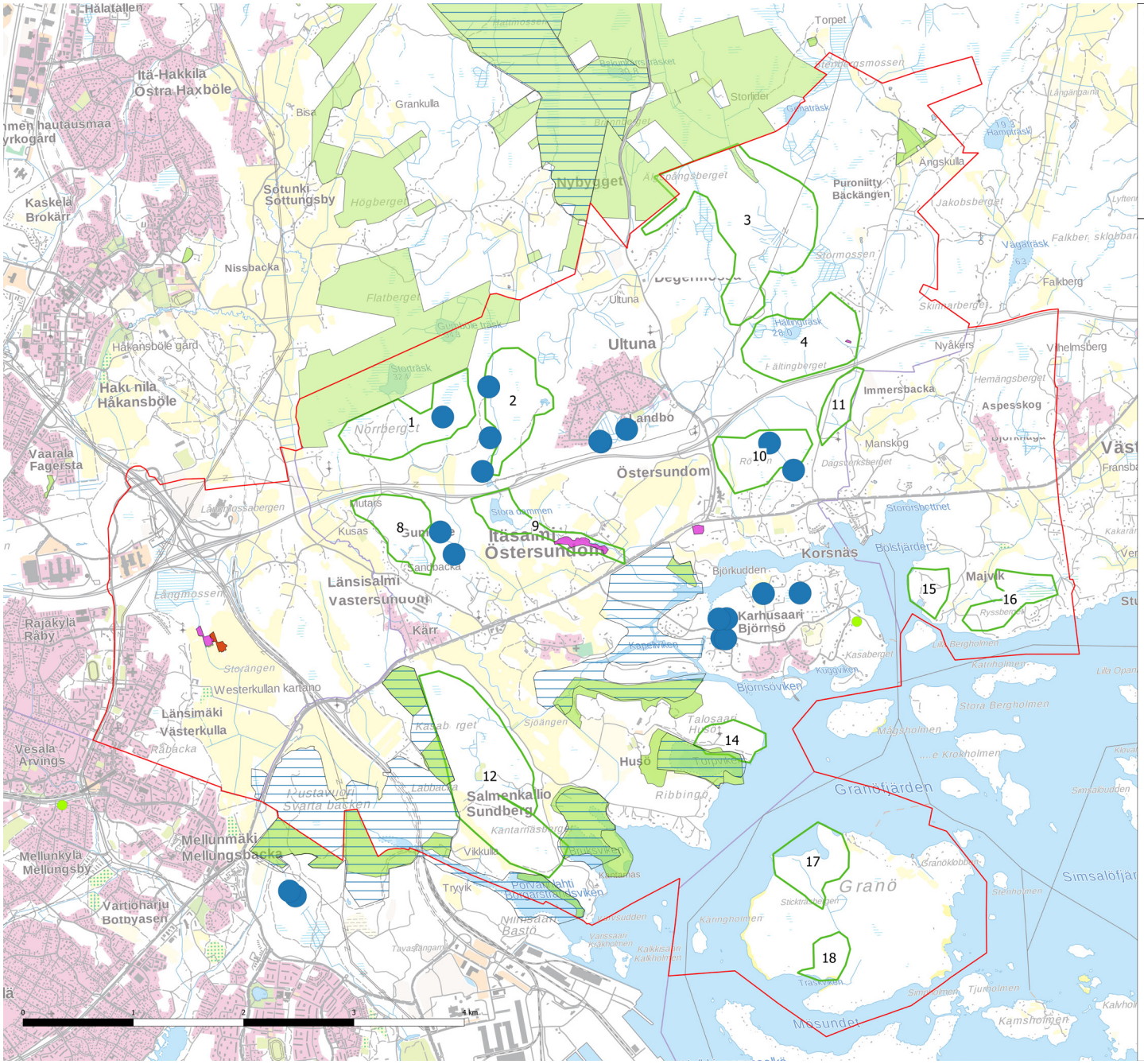


Bilaga 5c: Målinriktad plan för grön- och rekreationsnätet (den gemensamma generalplanen för Östersundom sammanställd med Helsingfors VISTRA II-karta)



Bilaga 6: Målinriktad plan för servicenätet

Bilaga 7: Områden och objekt som är värdefulla med tanke på den biologiska mångfalden



- Luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas alue (LUO-alue)
- Luonnonsuojelualue
- Natura 2000 -alue
- Luonnonsuojelulailla suojeltu luontotyyppi
- Lahokaviosammalen kasvupaikat
- Luonnonmuistomerkki
- Kaava-alueen raja

Luo-rajaukset ovat suuntaa antavia. Alueiden rajauksissa on hyödynnetty olemassa olevia investointitietoja, jotka eivät ole yhteismitallisia koko alueen osalta.

Seuraavalla sivulla on kerrottu tarkemmin aluerajausten tiedot.

Beskrivning av områden som är viktiga med tanke på den biologiska mångfalden

Naturvärdena i de olika områdena har i huvudsak uppkommit som helheter snarare än att de skulle handla om enskilda arter eller enskilda små objekt. Inventeringsuppgifterna är splittrade i hela generalplaneområdet och materialet är inte jämförbart sinsemellan. Därför har de områden som är viktiga med tanke på den biologiska mångfalden avgränsats ungefärligt. Uppgifterna om naturmiljön bör uppdateras i nästa planeringsskede.

Värdeklassificeringarna kommer från Helsingfors naturdatasystem om inte annat anges. Numreringen på områdena refererar till kartan nedan. Objektsbeskrivningarna härrör från flera olika källor. Uppgifterna om Majvik och Granö grundar sig endast på MALU-utredningen (Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt, 2010.

1. Norrberget

- Merparten av livsmiljöerna är skogsklädda klippor. Området är representativt och till största delen i ett tillstånd som liknar ett naturligt tillstånd, särskilt i klippområdena. Artbeståndet är typiskt för livsmiljöerna.
- I området finns det trädfattiga myrar som avses i skogslagen. Myrarna har bevarat sitt naturliga tillstånd bra. I den nordöstra delen finns en tregrenig dalsänka som består av flera olika myrtyper (värdeklass II). På grund av de mångsidiga myrtyperna är vegetationen tämligen rik och omfattar också arter som i Helsingfors betraktas som sårbara.
- Mitt i området växer en skogsdunge längs en bäck.

2. Östersundombäcken, norra

- Det sammanhängande skogsområdet består främst av hällmarksskog i ett tillstånd som liknar naturligt tillstånd samt äldre och mycket gamla moskogar som varvas med ett antal små skogskärr och tallmyrar och den frodiga bäcksbrinken i områdets västra del.
- Området har klassificerats som ett värdefullt område avseende tickor (värdeklass II). Vid en kartläggning observerades inalles 52 arter av ticka. Av dessa påträffades 28 arter som indikerar en värdefull livsmiljö (23 tickor, 5 andra svampar av släktet Aphyllophorales), och bland dem fanns det arter som klassificerats som regionalt hotade på den sydboreala zonen. I området har man därtill påträffat andra arter som är sällsynta i Helsingforsområdet. Utifrån utredningen om tickarter kan man bedöma att området med tanke på förhållandena i Helsingfors har en stor betydelse för de tickarter som är beroende av murkna tallar och granar samt en måttlig betydelse för de arter som är beroende av murkna björkar. När det gäller de övriga trädslagen är det främst den lövträdsdominerade lunden längs bäcken där det finns rikligt med tunt gallringsavfall.
- I området finns det två myrar som är betydande med hänsyn till vegetationen (värdeklasser II och III).
- Ett för fågelbeståndet viktigt område (värdeklass I) med ett mångsidigt bestånd av skogsarter.
- Träsket i Landbo är viktigt för kräldjur och groddjur (värdeklass I).

3. Ultuna

- Området består av olika typer av livsmiljöer.
- Lund- och kärrdalen i Kurängen är ett värdefullt vegetationsobjekt (värdeklass I). I området växer det många beaktansvärda lundörter och stiliga ormbunkar, men också vanligare krävande örtväxter. I bäckdalen växer bl.a. spädstarr, som i Finland har klassificerats som en nära hotad art, och andra sällsynta arter. Att platsen är så väl bevarad (även det grova trädbeståndet), att den är så vacker (kombinationen av bäckdal, kärrdal och stup) och att vegetationen och mikromiljöerna är så mångsidiga ger området ett mervärde.
- Ett för fågelbeståndet viktigt område (värdeklass I) där det bl.a. förekommer rovfåglar och ett flertal skogsarter.

4. Hältinberget

- Området är representativt och till största delen i ett tillstånd som liknar ett naturligt tillstånd, särskilt i klippområdena. Skogsklätt berg är den vanligaste livsmiljötypen.
- Hältingträsk är ett värdefullt vegetationsobjekt (värdeklass I) med ett mångsidigt bestånd av myrväxter. Miljötyperna är de för Helsingfors mycket sällsynta "träsk med gungflystränder" och "alluvialmosse". Förekomsten av hotade och sårbara arter ger området ett mervärde.
- En för fågelbeståndet viktig miljö (värdeklass III), som skiljer ur i närområdet
- Värdefullt objekt för kräldjur och gjorddjur (värdeklass I), där det förekommer rikligt med vanliga grodor och bland dem även åkergrodor.
- Geologiskt eller geomorfologiskt värdefullt objekt (värdeklass II), flera höga stup.

5. Kvarnbacken

- Skogsområdet i Västerkulla omfattar en mångsidig natur och värdefulla biotoper: en gammal, grandominerad skog i en sluttning, där det även förekommer frisk lund samt i de sydöstra delarna fuktig ormbunkslund.
- I en utredning som täckte hela Vanda har det klippiga området i Kvarnbacken och östsluttningen som gränsar till Westerkullas åkrar (Långåkern) klassificerats som värdefulla med hänsyn till vegetationen.
- I området påträffas nära hotade fågel- och lavarter.

6. Westerkullas f.d. betesmarker

- Värdefull vårdbiotop av landskapsintresse

7. Västerskog

- Områdets västra del är i huvudsak en skogsklädd bergås. På toppen finns det gles tallskog och på sluttningarna skog av blåbärstyp. I det klippiga området finns det små sanka ställen. Skogarna på östsluttningen har drag av gammal skog.
- Östra delen är en skog i ett tillstånd som påminner om naturligt tillstånd och där finns det också rötskadade träd. I den södra delen påträffas naturtypen fuktig lund. Här växer det klibbalar och lönnar. I den sydvästra delen finns en geologiskt intressant och vacker, liten "sockertoppsklippa".
- I området påträffas tickarter som klassificerats som sårbara och nära hotade på riksplan.

8. Gumböle

- Norra delen av området består främst av skogsklädda klippor. De klippiga områdena är representativa och till största delen i ett tillstånd som liknar ett naturligt tillstånd.
- De två små träsken, örtkärret mellan klipporna (naturtypen "örtrikt skogskärr" har bedömts vara starkt hotad i Södra Finland) och madkärret (särskilt viktig livsmiljö enligt skogslagen) är värdefulla

vegetationsobjekt.
- Värdefullt med tanke på fågelbeståndet (värdeklass III)
- Stenåkern är ett geomorfologiskt värdefullt objekt (värdeklass I).

9. Östersundombäcken, södra
- Värdefull lund längs en bäck (värdeklass II) som avgränsas av en klippbrant. Längs bäcken har man påträffat en regionalt hotad och en i Helsingfors sårbar art. Att delar av området är i naturligt tillstånd ger det ett mervärde.
- Längs bäcken växer en ädelträdsdunge som skyddats med stöd av 29 § i naturvårdslagen. Skogsdungen kan jämställas med ett område i naturligt tillstånd där det växer rikligt med ädla träd i ett avgränsat, sammanhängande område. I inventeringen av naturobjekten i Södra Sibbo och Hindsby konstaterades ädelträdsskogen i Östersundom vara ett betydande objekt av landskapsintresse.
- Värdefullt med tanke på fågelbeståndet (värdeklass III)
- Fladdermusområde (värdeklass I)

10. Rödjan
- Området består av skogsklädda klippor som är representativa och till största delen i ett tillstånd som liknar ett naturligt tillstånd.
- Värdefullt med tanke på fågelbeståndet (värdeklass II), arter som är typiska för klippiga områden och skogar.

11. Fallbäcken
- Området längs bäcken är av naturtypen lund, högre upp på sluttningarna finns lundartad mo. Lundarna har bevarat sitt naturliga tillstånd tämligen bra.
- Värdefullt med tanke på vegetationen (värdeklass II) I området växer det arter som i Helsingfors klassificeras som nära hotade. Arter som för övrigt är beaktansvärda för förhållandena i Helsingfors samt att området har bevarats så väl, att det är så mångsidigt (lundtyper, flora) och att vegetationstyperna är så representativa ger området ett mervärde.
- Värdefullt med tanke på fågelbeståndet (värdeklass III), mångsidigt fågelbestånd
- Geologiskt/geomorfologiskt objekt (värdeklass I), i bäckfåran förekommer meander och korvsjö.

12. Sundberg
- Flera värdefulla vegetationsobjekt. I den norra delen finns en myr (värdeklass II) vars värden ligger i att den har bevarats väl, den är vacker och består av mångsidiga och representativa myrtyper. I mitten av området finns ett bäckavsnitt som bevarats i sin naturliga fåra (värdeklass II). Kring den växer en representativ, fuktig lund. Längst nere i södra kanten finns de branta stupen Kantarnäsbergets södra sluttning (värdeklass I) med mångfacetterad vegetation. Här växer en art som klassificerats som nära hotad på det nationella planet och som hotad på det regionala planet samt andra beaktansvärda arter.
- Livsmiljötyperna är främst lundartade och friska moskogar, tämligen torra och torra moskogar samt skogsklädda klippor. Det allmänna intrycket är mångsidigt och omväxlande. Skogarna är mer representativa i de södra delarna av området.
- Värdefullt med tanke på fågelbeståndet (värdeklass III) I området lever arter som är typiska för vidsträckta, torra hällmarksskogar. Här häckar också arter som ingår i fågeldirektivet.
- Södra delen av Kantarnäsberget är ett värdefullt objekt med hänsyn till tickor (värdeklass II). Vid en kartläggning påträffades 55 tickarter, varav 22 är arter som indikerar värdefulla livsmiljöer. Med tanke på förhållandena i Helsingfors har området ett klart skyddsvärde med tanke på de arter som är beroende av murkna tallar, granar och björkar. Området har också en viss betydelse för de arter som favoriserar murkna rönnar och aspar.

13. Betesmarker på Husö
- Värdefullt med tanke på fågelbeståndet (värdeklass I), då flera sårbara arter häckar eller rastar regelbundet i området.
- Viktigt område som ger flera direktivarter föda.
- Betydande rastplats för andfåglar och vadare.
- Klibbalslund i den sydöstra delen av området.

14. Husö udd
- Lundartad och frisk mo, i de inre delarna karg skog på fastmark, stup
- Hällmarksområde och äng som klassificerats som värdefulla.
- Här häckar arter som ingår i fågeldirektivet.
- Värdefullt med tanke på fågelbeståndet (värdeklass III)
- Fladdermusområde (värdeklass II)

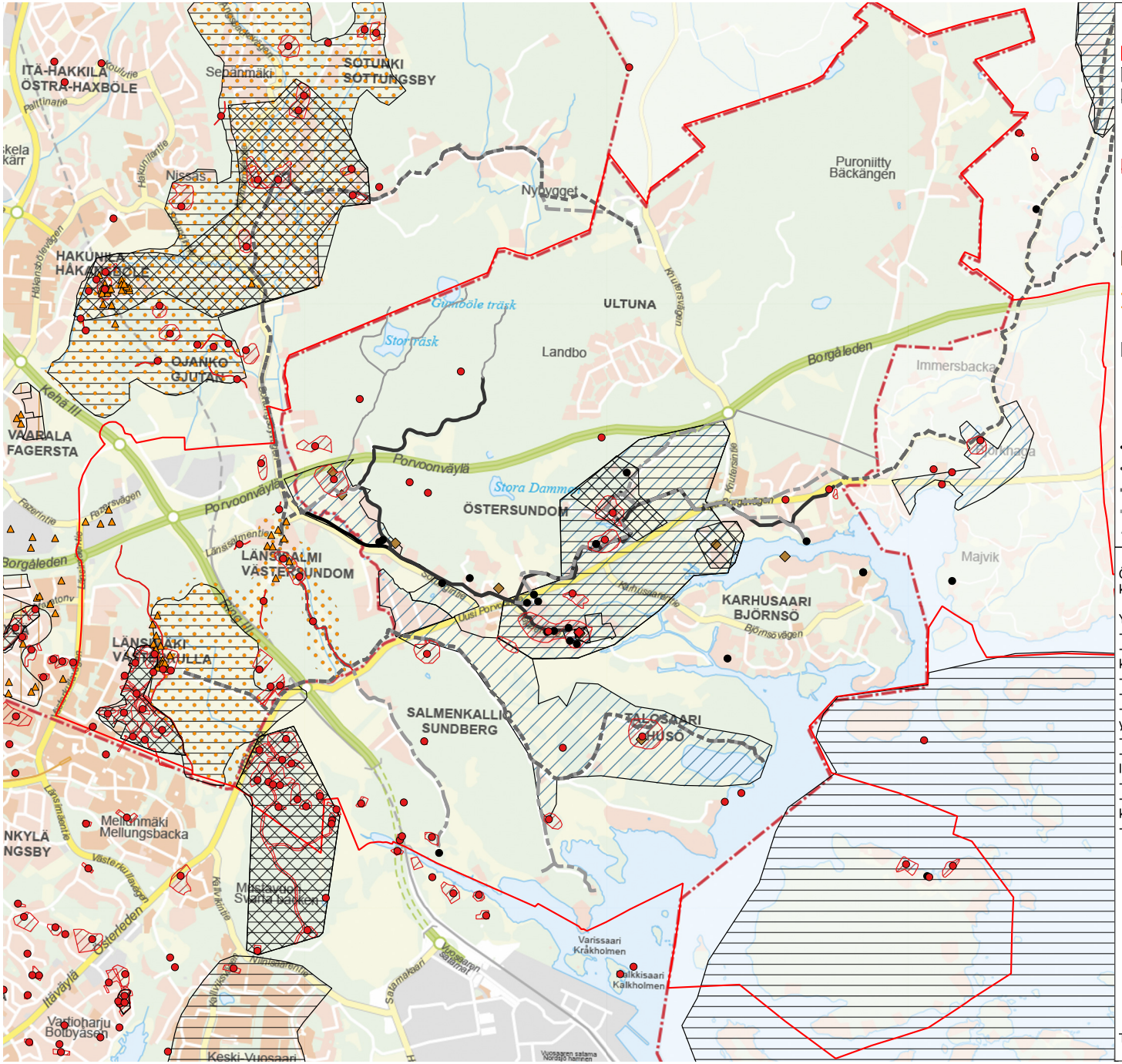
15. Majviks strand
- Talldominerad hällmarksskog i naturligt tillstånd, klibbalsdominerat lundkärr, skogshage
- Rikligt med ädla träd.

16. Majvik östligare
- I den södra delen är naturtypen en fuktig och frisk lund som har rikligt med rötskadat virke, men det finns också en mycket gammal skog i naturligt tillstånd.
- Katrimossen är ett fattigkärr med vitmossa.

17. Granö norra
- Vassmad, klibbalsmad, frisk lund, ormbunkslund.

18. Granö södra
- Frisk lund med murkna träd, lundkärr, en fläck av hällmarksskog i naturligt tillstånd som består av ett gammalt trädbestånd.

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

Helsingin kaupunki

SIPOON KUNTA
SIBBO KOMMUN

Vantaa

Östersundomin yhteinen yleiskaava

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Tarkistettu 21.4.2011

Östersundom-toimikunta

Bilaga 10: Program för deltagande och bedömning

Sisältö

Johdanto ... 3

1 Yleiskaavan sisältö ... 4

Suunnittelualue ... 4
Suunnittelun tavoitteita ... 5
Yleiskaavan sisältö ja tarkkuus ... 5

2 Suunnittelun lähtökohtia ... 6

Helsingin seudun erityistavoitteita ... 6
Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet ... 6
Maakuntakaavatilanne ... 7
Yleiskaavatilanne ... 7
Asemakaavatilanne ... 7
Muita suunnitelmia ja päätöksiä ... 8
Selvityksiä ... 8
Maanomistus ... 9

3 Vaikutusten arviointi ... 10

Vaikutusalue ... 10
Arvioitavia vaikutuksia ... 10

4 Kaavoitusprosessi ... 11

5 Osallistuminen ja tiedottaminen ... 12

Valmisteluvaiheen osallistuminen ... 12
Ehdotusvaiheen osallistuminen ... 12
Viranomaisyhteisyö ... 13
Tiedottaminen ... 13
Osalliset ... 13

Yhteystiedot ... 14

Kannen kuva: SkyFoto Group

Johdanto

Pääkaupunkiseudun alue- ja yhdyskuntarakenteen laajeneminen itään edellyttää tiivistä seudullista yhteistyötä maankäytön ja liikenteen ratkaisujen yhteensovittamiseksi. Östersundomin alueen ja sen lähiympäristön toiminnalliseen kokonaisuuteen kuuluu alueita Helsingistä, Sipoosta ja Vantaalta, jolloin merkittävät ratkaisut on suunniteltava yhdessä. Helsinki, Sipoo ja Vantaa sekä maakunnan liitot ovat yhdessä laatineet vuoden 2009 aikana kehyssuunnitelman, jossa tarkastellaan Helsingin ja Porvoon välisen alueen maankäyttöä ja liikennejärjestelmää.

Yhteiset ratkaisut edellyttävät yhteisiä päätöksiä. Östersundomin alueelle ja sen lähiympäristöön laaditaan maankäyttö- ja rakennuslain 6. luvun mukainen kuntien yhteinen yleiskaava. Yleiskaavan laatii ja hyväksyy kuntien yhteinen toimielin, Östersundom toimikunta. Kaava laaditaan oikeusvaikutteisena yleiskaavana ja se saatetaan ympäristöministeriön vahvistettavaksi.

Maakuntakaava ohjaa yhteisen yleiskaavan laadintaa. Yhteinen yleiskaava voidaan perustellusta syystä laatia voimassa olevista maakuntakaavoista poikkeavana. Tällöin yhteisen yleiskaavan on kuitenkin sopeuduttava maakuntakaavan kokonaisuuteen, ja on otettava soveltuvin osin huomioon, mitä maakuntakaavan sisältövaatimuksista on säädetty (MRL 28 §). Nykyiset maakuntakaavat on laadittu ennen päätöksiä pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteen laajentamisesta itään, joten ne eivät ole ajantasaisia. Maakuntakaavoja uudistetaan parhaillaan. On hyvä, että kaavoitusprosessit etenevät samaan aikaan, jotta maakuntakaavan uudistaminen ja yhteisen yleiskaavan laatiminen voidaan sovittaa yhteen.

Käsillä olevassa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetään suunnittelun tavoitteet ja menettelytavat. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tarkistetaan ja päivitetään tarvittaessa.

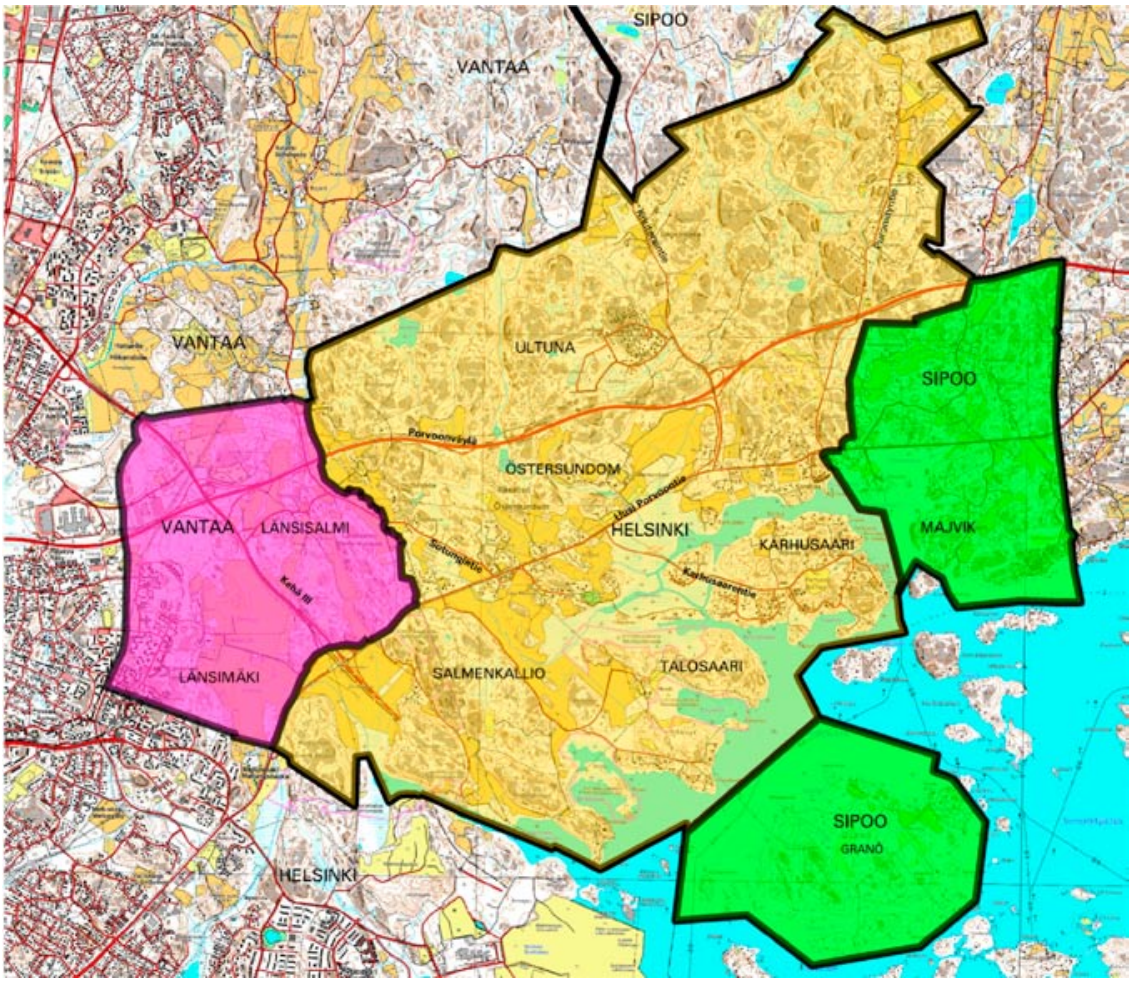
1 Yleiskaavan sisältö

Suunnittelualue

Tässä osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa tarkasteltavaan suunnittelualueeseen kuuluu Helsingin alueella Ultunan, Östersundomin, Karhusaaren, Talosaaren ja Salmenkallion kaupunginosat; Sipoon alueella Granön saari ja Majvikin alue (osia Östersundomin ja Immersbyn kylistä) sekä Vantaan alueella Länsisalmen kaupunginosa sekä osia Länsimäen, Vaaralan ja Ojangon kaupunginosista.

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 45 km^2, josta kuuluu Helsinkiin 30 km^2, Vantaaseen 6 km^2 ja Sipooseen 9 km2 (Granö 5 km^2 ja Majvik 4 km^2). Pinta-alasta noin 5 km^2 on vesialuetta.

Kuva 1 Suunnittelualue



Suunnittelun tavoitteita

Östersundomin alueelle suunnitellaan kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti monipuolinen, pääosin pientalovaltainen kaupunginosa.

Suunnittelualueelle tulee tämän hetken arvion mukaan 50 000–80 000 asukasta. Luvussa ovat mukana alueen nykyiset asukkaat.

Kaupunginosista tulee luonteeltaan erilaisia. Suunnittelun lähtökohtana ovat paikalliset ominaispiirteet. Metroasemien tai pikaraitiotiepysäkkien lähiympäristössä rakentaminen tulee olemaan tehokkaampaa kuin kauempana olevilla alueilla. Tavoitteena on, että alueesta tulee ekotehokas.

Alueelle suunnitellaan ainakin yksi kaupallisesti vetovoimainen ja palveluiltaan monipuolinen keskusta.

Alueen joukkoliikenteen perusratkaisuna tulee olemaan Mellunmäestä jatkuva metro ja siihen liittyvä bussiliityntälinjasto. Alueen pikaraitiotievarausten tarve selvitetään. Suunnittelussa huomioidaan myös Kehä III:n ja Porvoon suunnan joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen. Tavoitteena on palvelutasoltaan hyvä joukkoliikennejärjestelmä. Jalankululle ja pyöräilylle luodaan toimivia, turvallisia ja laadukkaita liikkumisympäristöjä. Katu- ja tieverkon suunnittelussa hyödynnetään mahdollisimman paljon olemassa olevia väyliä ja selvitetään uusien liittymien tarve etenkin Porvoonväylälle ja Kehä III:lle.

Suunnittelualueella on 370 ha Natura 2000 -verkostoon kuuluvaa aluetta, jotka sisältyvät Mustavuorenlehto ja Östersundomin lintuvedet -kohteeseen (FI0100065). Natura 2000 -alueet ovat keskeinen suunnittelun lähtökohta. Natura 2000 -alueet huomioidaan kaupunkirakenteeseen kiinteästi liittyvinä luonto- ja virkistysalueina. Natura 2000 -alueille laadittavan hoito- ja käyttösuunnitelman mukaisten toimenpiteiden tavoitteena on turvata ja jopa parantaa alueen luontoarvoja.

Tärkeitä suunnittelukysymyksiä ovat Sipoonkorven kansallispuiston rajaus ja laajuus. Ne määritellään yhteistyössä valtion ja kuntien kesken. Samalla suunnitellaan virkistyskäytön painopisteet. Tärkeitä yhteistyökumppaneita ovat myös yksityiset maanomistajat. Sipoonkorpea suunnitellaan alueen keskeisenä Nuuksion kaltaisena seudullisena retkeilykohteena.

Suunnittelualueella on rantaviivaa noin 24 km, josta on noin puolet Natura 2000 -alueilla tai muilla suojelualueilla. Tämän vuoksi tavoitteena on, että muita ranta-alueita on huomattavasti nykyistä enemmän yleisessä käytössä esimerkiksi venesatamina, uimarantoina ja rantapuistoina.

Granöllä tulee olemaan roolinsa merellisen virkistyksen järjestämisessä. Granö voi tarjota mahdollisuuksia myös merelliseen asumiseen.

Yleiskaavan sisältö ja tarkkuus

Yleiskaavassa keskitytään kaupunkirakenteen kannalta keskeisiin asioihin, kuten asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumiseen sekä liikenteeseen ja virkistykseen. Yleiskaavan tarkkuus ja luonne hahmottuvat suunnittelun aikana.

Kuntien yhteinen yleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena yleiskaavana, jonka vahvistaa ympäristöministeriö.

Yleiskaava ohjaa kuntien asemakaavojen laatimista.

2 Suunnittelun lähtökohtia

Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

Tarkistetut valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet ovat tulleet voimaan vuonna 2009. Östersundomin suunnittelun kannalta keskeisiä tavoitteita ovat muun muassa:

- yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja edellytysten luominen hyvälle taajamakuvalle
- henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä
- lähtökohtana on perusteltu väestönkehitysarvio ja tarkastellaan pitkällä aikavälillä väestömäärän kehityksen erilaisia vaihtoehtoja
- kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön ja luonnon kannalta arvokkaiden alueiden monimuotoisuuden sekä ekologisten yhteyksien säilymisen edistäminen suojelualueiden sekä tarpeen mukaan niiden ja muiden arvokkaiden luonnonalueiden välillä
- luonnon virkistyskäytön ja luonto- ja kulttuurimatkailun edistäminen ja valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen säilymisen varmistaminen
- ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävien ja yhtenäisten luonnonalueiden huomioiminen
- edellytysten luominen seudullisten virkistysalueiden muodostamiselle
- rannikkoalueen säilymisen edistäminen luontoja kulttuuriarvojen kannalta erityisen merkittävinä aluekokonaisuuksina ja samalla varmistaa, että asumisen ja elinkeinotoiminnan harjoittamisen edellytykset säilyvät
- varautuminen tarvittaviin liikenneyhteyksiin kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja verkostoja
- säilytetään mahdollisuudet toteuttaa uusi rautatieyhteys Helsingistä Pietarin suuntaan
- energiahuollon valtakunnallisten tarpeiden turvaaminen sekä uusiutuvien energialähteiden ja kaukolämmön käyttöedellytyksien edistäminen.

Näiden tavoitteiden lisäksi Östersundomin suunnittelua koskevat Helsingin seudun erityistavoitteet.

Helsingin seudun erityistavoitteita

Yhdyskuntarakenne:

- riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on varmistettava tonttimaan riittävyys
- merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle
- mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia
- tulee ehkäistä olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista ja tukea olemassa olevaa kyläverkostoa ohjaamalla rakentamista kylien yhteyteen
- rakentaminen tulee ajoittaa siten, että mahdollisuudet joukkoliikenteen hyödyntämiseen varmistetaan

Liikennesuunnittelu:

- tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia
- on turvattava edellytykset metroverkoston laajentumiselle itään ja varautua raideliikenteen laajenemiseen rakentamisen niin edellyttäessä
- raideliikenneverkostoa laajennettaessa on otettava huomioon ympäröivä alueidenkäyttö ja lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet sekä maiseman erityispiirteet.

Virkistys:

- on turvattava väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet ja niitä yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuus

Maakuntakaavatilanne

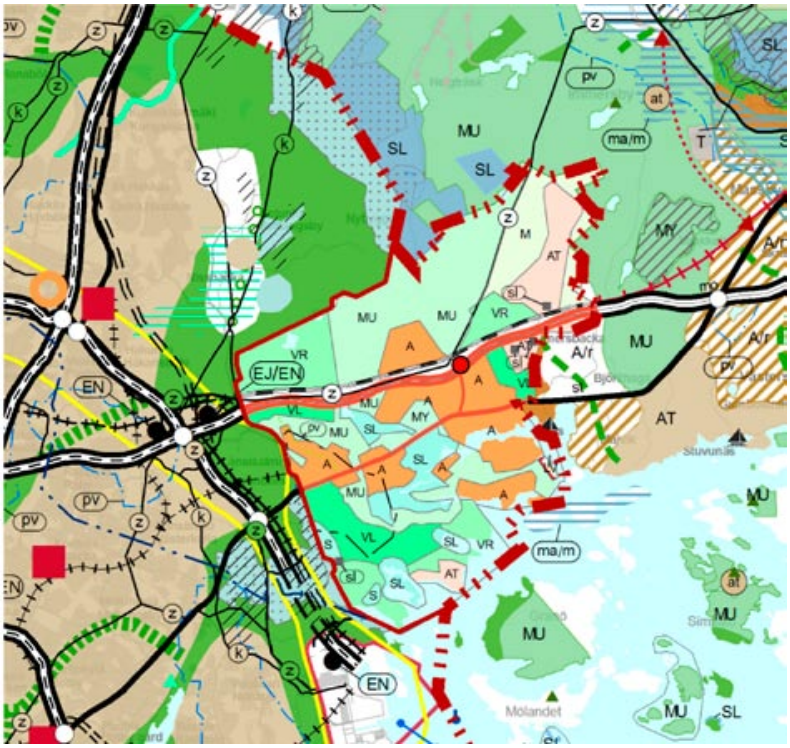
Suunnittelualueella on voimassa useita maakuntakaavoja: Uudenmaan maakuntakaava, Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava, Itä-Uudenmaan maakuntakaava ja Itä-Uuden-maan 1.,2.,3. ja 4. vaiheen seutukaavat sekä Maakuntakaava 2000.

Maakuntakaavoja uudistetaan parhaillaan.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntahallitukset hyväksyivät joulukuussa 2010 Uudenmaan maakuntakaavan 2035 perusrakenteen, jonka pohjalta kaavaluonnosta valmistellaan. Maakuntakaavan luonnos valmistuu vuonna 2011 ja maakuntavaltuusto päättää kaavasta vuonna 2012.

Maakuntakaavan tarkistuksen ja yhteisen yleiskaavan valmistuessa aikataulujensa mukaan vuoden 2012 lopulla, ympäristöministeriö tutkii ensin maakuntakaavan vahvistamisedellytykset.

Yksittäisen kunnan ryhtyessä laatimaan yleiskaavaa omalle alueelleen, ohjaava rooli on maakuntakaavalla, ei yhteisellä yleiskaavalla.



Kuva 2 Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmä (Uudenmaan maakuntakaava, Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava, Itä-Uudenmaan maakuntakaava ja Itä-Uudenmaan 1.,2.,3. ja 4. vaiheen seutukaavat sekä Maakuntakaava 2000). Lähde: http://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/index.html

Yleiskaavatilanne

Suunnittelualueella Helsinkiin kuuluvalla alueella on voimassa useita yleiskaavoja. Sipoon kunnanvaltuuston hyväksymiä yleiskaavoja ovat:

- Etelä-Sipoon yleiskaava (1979)
- Itäsalmen keskustan, Landbon, Korsnäsin, Karhusaaren ja Storörenin osayleiskaava (1992)
- Ribbingön osayleiskaava (1996).

Lisäksi alueella on voimassa Sipoon kunnan haja-asutusalueiden yleiskaava (Uudenmaan ympäristökeskus vahvistanut 1997).

Vantaaseen kuuluvilla alueilla on voimassa Vantaan yleiskaava 2007 (tullut voimaan 2010). Helsinkiin liitetyn Västerkullan kiilan osalta on voimassa Kaakkois-Vantaan osayleiskaava (KV hyväksynyt 2002).

Sipooseen kuuluvalla Majvikin alueella on voimassa Söderkullan osayleiskaava (2005) ja alue on mukana Sipoon yleiskaavassa 2025 (KV hyväksynyt 2008, ei vielä lainvoimainen).

Granön saaressa ei ole voimassa olevaa yleiskaavaa. Majvik ja Granö on poistettu Saariston ja rannikon osayleiskaava-alueesta. Osayleiskaavaehdotus oli nähtävillä kesällä 2010.

Suunnittelualueeseen rajautuvat Helsingin yleiskaava 2002 (tullut voimaan 2007), Helsingin maanalainen yleiskaava (KV hyväksynyt 2010, päätöksestä on valitettu) ja Sipoon yleiskaava 2025 (KV hyväksynyt 2008, päätöksestä on valitettu).

Asemakaavatilanne

Suurin osa suunnittelualueesta on asemakaavoittamatonta. Helsinkiin kuuluvilla alueilla on voimassa oleva asemakaava Landbon, Karhusaaren sekä Östersundomin kartanon ja Knutersintien välisellä alueella, Sakarinmäen koulun, Sakarintien ja Kraputien alueilla sekä Korsnäsissä.

Vantaalla on voimassa asemakaava Länsimäen länsiosassa, suuressa osassa Ojankoa ja pienessä osassa Länsisalmea.

Sipooseen kuuluvalla Storörenin (Sipoonrannan) alueella on voimassa oleva asemakaava.

Muita suunnitelmia ja päätöksiä

Suunnittelualuetta koskevia päätöksiä:

- Valtioneuvoston päätös Natura 2000-verkostosta (20.8.2998), EU komission päätös Natura 2000 -verkostosta (22.12.2010).
- Valtioneuvoston päätös liittää Östersundomin alue ja ns. Västerkullan kiilan alue Helsinkiin (28.6.2007). Alue liitettiin Helsinkiin 1.1.2009.
- Rakennuskielto ja toimenpiderajoitus yleiskaavan laatimista varten (Helsingin Khs 23.6.2008, voimassa 23.6.2013 asti).
- Vantaan Energia Oy:lle myönnetty lupa Långmossebergenin jätevoimalan toimintaa varten (Uudenmaan ympäristökeskus 30.12.2009).
- Hallituksen esitys (21.12. 2010) laiksi Sipoonkorven kansallispuistosta.

Suunnitteluprosessiin liittyviä päätöksiä:

- Östersundomin alustavat suunnitteluperiaatteet (Helsingin Kslk 11.12.2008).
- Granön saaren suunnitteluperiaatteet, lopputyö " Omavaraisuus maankäytönsuunnittelun lähtökohtana - Esimerkkinä Granön saari Sipoossa" (Sipoon Khs 16.2.2010).
- Kasvustrategian toteuttamiseksi käynnistettävät osayleiskaavahankkeet (Sipoon Khs 16.2.2010).
- Karhusaaren suunnitteluperiaatteet (Helsingin Kslk 18.2.2010).
- Päätökset kuntien yhteisen Östersundomin yleiskaavatyön käynnistämisestä. (Helsingin KV 6.10.2010, Vantaan KV 15.11.2010 ja Sipoon KV 1.11.2010).
- Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteet. (KH 9.11.2010).

Suunnitteluun liittyviä seudullisia suunnitelmia ja selvityksiä ovat muun muassa:

- Maankäyttö- ja raideliikenneselvitys MARA. HSL 2010.
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (valmistuu vuonna 2011).
- Kehyssuunnitelma Helsinki–Porvoo -välille. Kehyssuunnitelma on laadittu yhteistyössä Helsingin, Vantaan, Sipoon, Porvoon sekä Uudenmaan liiton ja Itä-Uudenmaan liiton kanssa. (Helsinki Kslk 3.12.2009, Sipoo Khs kaavoitusjaosto 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 meneillä oleva projekti.
- Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa. Uudenmaanliitto. 2010.
- Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt. 2010.
- Ekologiset verkostot Itä-Uudenmaan alueella. 2002.

Täydellisempi luettelo suunnittelussa hyödynnettävistä selvityksistä esitetään yleiskaavaluonnoksen selostuksessa.

Selvityksiä

Suunnittelua varten on tehty ja tehdään erilaisia selvityksiä. Nimenomaan yleiskaavaluonnosta varten on tähän mennessä tehty:

- 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 (tarkennetaan keväällä 2011).

Suunnittelualuetta koskevat myös osa Vantaan yleiskaava 2007:n sekä Sipoon Saariston ja rannikon osayleiskaavan laadinnan yhteydessä tehdyistä selvityksistä.

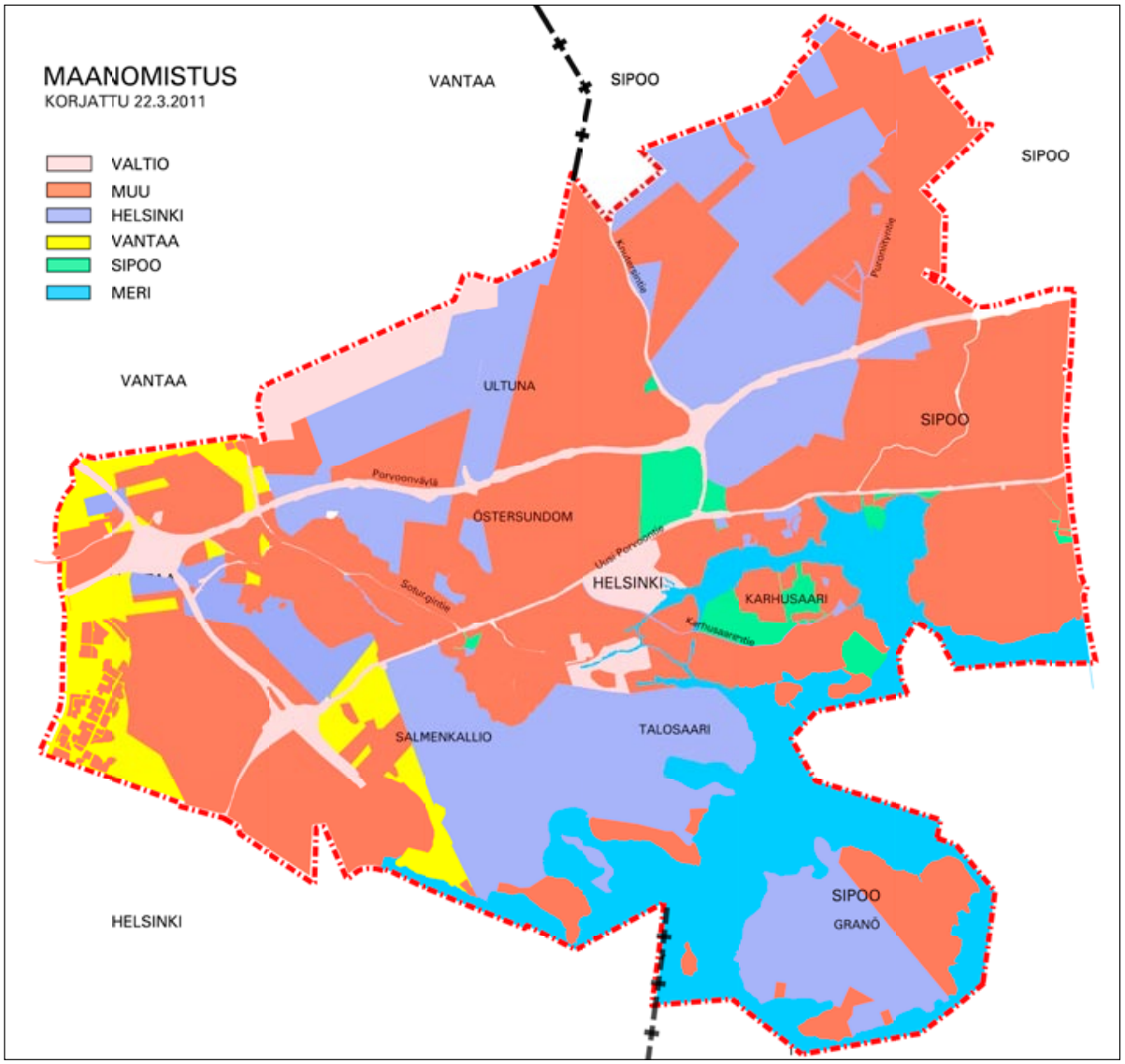
Lisäksi suunnittelualuetta koskien on tehty myös muita selvityksiä. Täydellisempi luettelo selvityksistä esitetään yleiskaavaluonnoksen selostuksessa. Selvitykset löytyvät myös nettisivuilta osoitteessa www.hel.fi/ksv kohdassa Ajankohtaiset alueet, Östersundom.

Tehdyt ja suunnittelun aikana tehtävät selvitykset sekä tutkitut vaihtoehdot toimivat vaikutusten arvioinnin pohjana ja aineistona.

Maanomistus

Suunnittelualueen maanomistus (tilanne 29.6.2010)					
	Maanomistaja				
Kunta	Valtio	Helsinki	Vantaa	Sipoo	Muu
Helsinki	218 ha	996 ha	51 ha	80 ha	1313 ha
Vantaa	58 ha	72 ha	125 ha	-	347 ha
Sipoo	6 ha	151 ha	-	7 ha	492 ha

Kuva 3. Maanomistuskartta



3 Vaikutusten arviointi

Vaikutusalue

Kaavan vaikutusalueeseen kuuluu suunnittelualue ympäristöineen. Kaavaratkaisun vaikutukset ovat merkittäviltä osin myös seudullisia. Esimerkiksi alueiden käytön suunnittelulla, mitoituksella, riittävällä asuntotuotannolla ja liikennejärjestelmällä on vaikutuksia koko seudulle.

Valtakunnallisia vaikutuksia voidaan olettaa syntyvän muun muassa valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden soveltamisen sekä suurten liikenneratkaisujen kautta. Alueet, joille olennaisia vaikutuksia syntyy, tarkentuvat kaavatyön aikana.

Arvioitavia vaikutuksia

Yleiskaavatyön yhteydessä arvioidaan vaikutuksia ainakin seuraaviin aihealueisiin:

Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Arvioidaan asutuksen ja työpaikkojen alueellinen sijoittuminen, asuntojen, työpaikkojen palvelujen sekä virkistysalueiden määrä ja sijoittuminen, yhdyskuntarakenteen toimivuus ja eheys sekä olemassa olevan rakenteen hyväksikäyttömahdollisuus.

Liikenteeseen

Selvitetään ja arvioidaan vaikutukset liikenteen järjestämiseen ja kustannuksiin, eri liikennemuotoihin, liikennemääriin, liikenteen toimivuuteen, ympäröivän kaupunkirakenteen tie-, katu- ja kevyen liikenteen verkkoon sekä joukkoliikennejärjestelmään.

Yleiskaavaprosessin kuluessa ratkaistaan erikseen se, riittävätkö kaavan yhteydessä tehtävät vaikutusten arvioinnit liikennejärjestelmäratkaisusta vai edellytetäänkö erillistä ympäristövaikutusten arviointia.

Yhdyskunta- ja energiatalouteen

Tehdään kaavataloustarkastelut koko alueesta, yksittäisistä osa-alueista sekä liikennejärjestelmästä. Selvitetään maaperän rakentamisen, energia-, vesi- ja jätehuollon järjestämisen kustannukset sekä maan hintaan vaikuttavat tekijät.

Teknisen huollon järjestämiseen

Laaditaan yleistasauksen ja teknisen huollon verkostojen alustavat yleissuunnitelmat.

Luontoon, luonnonvarojen hyödyntämiseen ja luonnon monimuotoisuuteen

Arvioidaan rakentamisen ja lisääntyvän virkistyskäytön vaikutukset luonnonympäristöön, luonnonsuojelualueisiin ja Natura 2000 -verkostoon kuuluville alueille. Natura 2000 -alueille tehdään luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen luontotyyppi- ja lajikohtainen arviointi, jotta suunnittelun valmistelussa ja päätöksenteossa varmistetaan, ettei niitä luonnonarvoja, joiden vuoksi alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon, merkittävästi heikennetä.

Maisemaan, kaupunkikuvaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Arvioidaan vaikutukset valtakunnallisesti ja paikallisesti merkittäviin maisemaalueisiin, kulttuuriympäristöön, muinaismuistolain mukaisiin muinaisjäännöksiin ja rakennettuihin ympäristöihin, muun muassa nykyisin rakentamattoman alueen muuttumisesta rakennettavaksi alueeksi.

Ilmastoon, veteen, ilmaan, maa- ja kallioperään

Sevitetään rakentamisen vaikutukset ilmastoon, veteen, ilmaan, maa- ja kallioperään sekä niiden antamat mahdollisuudet rakentamiselle.

Terveyteen

Liikenteen melu ja päästöt, ilman laatu ja päästöjen terveysvaikutukset, muut ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot sekä mahdollinen maaperän kunnostustarve. Tehdään tulvariskitarkasteluja.

Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Arvioidaan asuinympäristöjen viihtyisyyttä ja toimivuutta, ratkaisujen synnyttämää asuntotarjontaa sekä eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksia. Vaikutukset nykyisiin asuinalueisiin ja asukkaiden olosuhteisiin.

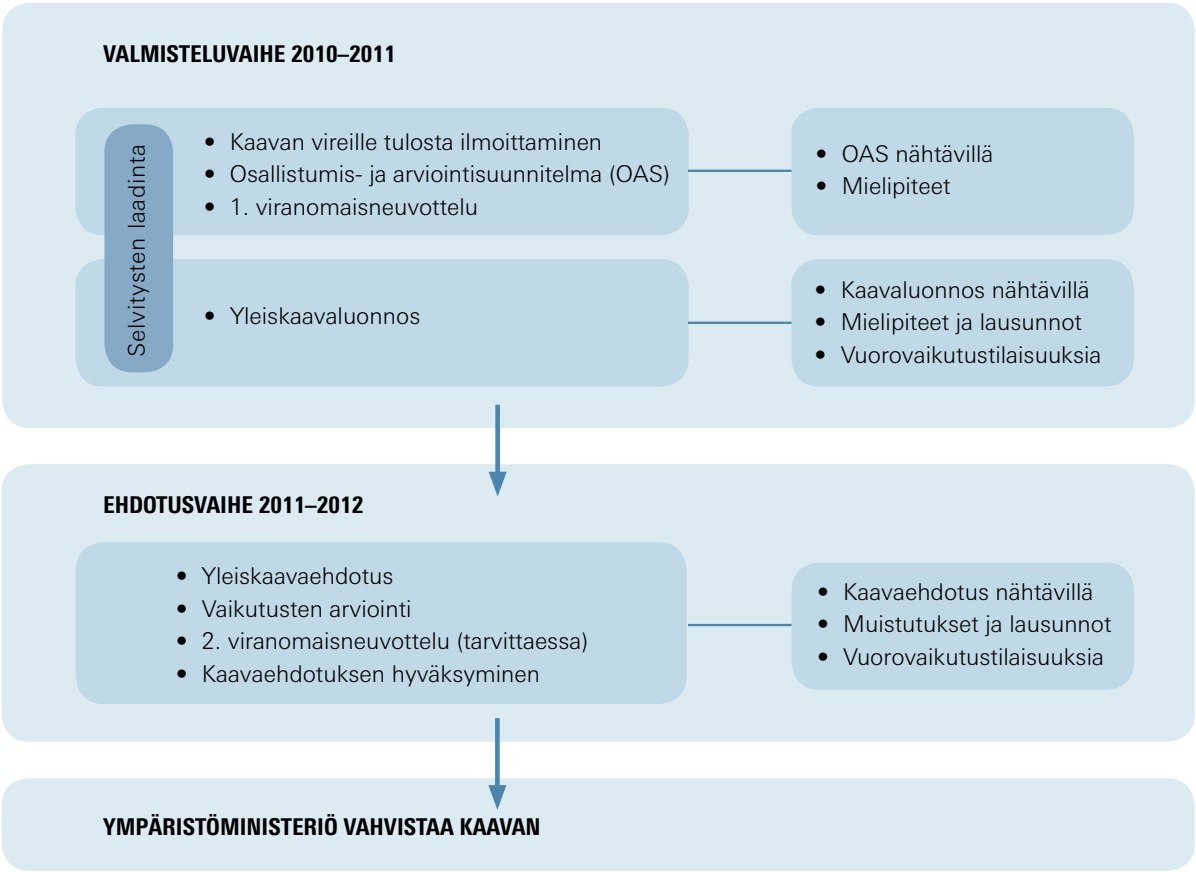
Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin

Kaavan valmistelijat arvioivat vaikutuksia osana kaavoitustyötä. Vaikutusten arviointeja teetetään myös muilla asiantuntijoilla.

Vaikutusten arviointi on mukana kaikissa suunnitteluvaiheissa. Vaikutuksia koskevaa tietoa tuotetaan ja hyödynnetään läpi koko kaavaprosessin. Tieto vaikutuksista syventyy ja täydentyy suunnittelun edetessä. Vaikutusten arvioinnissa otetaan huomioon myös muut alueelle mahdollisesti vaikuttavat hankkeet ja niiden yhteisvaikutus yleiskaavan kanssa.

Vaikutuksen arvioinnin tuloksia esitellään suunnittelun kuluessa osana kaavamateriaalia. Arvioinneista laaditaan yhteenveto kaavaselostukseen.

4 Kaavoitusprosessi



Kuva 4. Kaavoitusprosessi

Yhteisen yleiskaavan suunnittelutyö tehdään *Östersundomin suunnittelijatyöryhmässä*, jossa on Helsingin, Vantaan ja Sipoon suunnittelijoita. Työryhmä valmistelee asiat käsittelyyn päättävää elintä eli *Östersundom-toimikuntaa* varten sekä kuntakäsittelyihin. Ennen toimikuntakäsittelyä suunnitelmat käsitellään työtä ohjaavassa *kaupunginjohtajaryhmässä*.

Ennen kaavaehdotuksen laatimista tulee yleiskaavan luonnos hyväksyä jatkosuunnittelun pohjaksi kaikissa kunnissa vähintään kaupungin- tai kunnanhallitustasolla.

Samoin ennen kaavaehdotuksen varsinaista hyväksymiskäsittelyä Östersundom- toimikunnassa se tulee käsitellä samansisältöisenä kaikkien kuntien valtuustoissa. Kaavaehdotusta ei esitellä toimikunnalle, ellei kunkin kunnan valtuusto ole puoltanut sitä oman alueensa osalta.

Östersundomin yhteinen yleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena. Östersundom-toimikunnan hyväksymisen jälkeen yleiskaava saatetaan ympäristöministeriön vahvistettavaksi.

5 Osallistuminen ja tiedottaminen

Yleiskaavan laatimisesta ja osallistumismenettelyistä ja -mahdollisuuksista tiedotetaan avoimesti koko kaavaprosessin ajan. Tärkeimpiä osallistumismenettelyjä ovat lakisääteiset nähtävillä olot, viranomais- ja sidosryhmäneuvottelut, esittely- ja keskustelutilaisuudet sekä vapaamuotoinen keskustelu valmistelijoiden kanssa. Tavoitteena on, että osalliset ja muut kiinnostuneet saavat tietoa suunnittelun etenemisestä ja tuovat valmisteluun näkemyksiään. Tilaisuuksiin liittyy aina mahdollisuus antaa palautetta.

Kunkin kunnan suunnittelijat vastaavat omalta osaltaan oman alueensa kaavoitusta koskevasta vuorovaikutuksesta.

Valmisteluvaiheen osallistuminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 3.–28.2.2011 välisenä aikana Helsingin, Vantaan ja Sipoon asiakaspalvelupisteissä, näyttelytila Laituri, kirjastoissa (Länsimäki, Nikkilä, Söderkulla ja Itäkeskus) sekä kuntien nettisivuilla (www.hel.fi/ksv, www.vantaa.fi/kaupunkisuunnittelu ja www.sipoo.fi/fi/asuminen_ja_rakentaminen/kaavoitus). Kaavan valmistelijat olivat tavattavissa erikseen sovittuina aikoina. Mielipiteet suunnittelun lähtökohdista ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin esittämään 28.2.2011 mennessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on täydennetty ja päivitetty palautteen johdosta.

Kaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto ovat nähtävillä 21.4.–23.5.2011 välisenä aikana seuraavissa paikoissa:

Helsinki
- Virka Info, Helsingin kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13
- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Kansakoulukatu 3, 1 krs
- Esittelytila Laituri, Narinkka 2
- Itäkeskuksen kirjasto, Turunlinnantie 1
- Östersundomin nuorisotalo, Knutersintie 95
- Winberg & Winberg, Karhusaarentie 34

Vantaa
- Vantaa Tikkurila, maankäyttötoimen asiakaspalvelu, Kielotie 28 (katutaso)
- Länsimäen kirjasto, Suunnistajantie 2

Sipoo
- Sipoon Kuntala, Iso Kylätie 18, 1 krs
- Nikkilän kirjasto, Pohjoinen koulutie 2
- Söderkullan kirjasto, Amiraalintie 2

Nettisivut
- yhteinenostersundom.fi
- www.hel.fi/ksv
  kohdassa Nähtävänä nyt
- www.vantaa.fi/kaupunkisuunnittelu
- www.sipoo.fi/fi/asuminen_ja_rakentaminen/kaavoitus

Keskustelutilaisuudet järjestetään seuraavina ajankohtina:
- to 5.5. klo 17–20 Laituri, Narinkka 2
- ma 9.5. klo 17–20 Kuntokallio, Kuntokalliontie 6
- ke 11.5. klo 17–20 Sakarinmäen koulu, Knutersintie 924
- to 12.5. klo 17–20 Länsimäen koulu/Ylläs, Pallastunturintie 27

Sipoon kunnan alueiden osalta kaavaluonnoksesta voi keskustella kaavoittajien kanssa to 5.5. klo 10–18 Kuntokallion kappelissa. Ohjelmassa on klo 10 Uuden Porvoontien pohjoispuoli, klo 13 Uuden Porvoon tien eteläpuoli ja klo 15 Granö, mutta kaikista alueista voi tulla keskustelemaan itselle sopivaan aikaan.

Osallisten kanssa tehdään myös tiiviimpää yhteistyötä esimerkiksi erillisissä neuvotteluissa tai perustamalla tarvittaessa työryhmiä joistain tietystä aiheesta tai alueesta. Suunnittelijat ovat tavattavissa erikseen sovittuina ajankohtina.

Mielipiteet kaavaluonnoksesta ja muusta valmisteluaineistosta pyydetään esittämään viimeistään 23.5.2011. Kirjalliset mielipiteet lähetetään johonkin seuraavista osoitteista:
- Helsingin kaupunki, Kirjaamo, Östersundom-toimikunta, PL 10, 00099 Helsingin kaupunki, (käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13), sähköposti: helsinki.kirjaamo@hel.fi

Kaavaluonnoksen ja saadun palautteen pohjalta laaditaan tarkennettu yleiskaavaluonnos. Se hyväksytään jatkosuunnittelun pohjaksi kaikissa kunnissa vähintään kaupungin- tai kunnanhallitustasolla ennen kaavaehdotuksen laatimista.

Ehdotusvaiheen osallistuminen

Kaavaehdotus on arvion mukaan nähtävillä vuonna 2012. Nähtävilläoloaikana järjestetään kaikille avoimia keskustelutilaisuuksia ja kaavaehdotuksesta voi jättää muistutuksia ja siitä pyydetään lausunnot.

Kaavaehdotus asetetaan nähtäville ainakin seuraaviin paikkoihin:
- Virka Info, Helsingin kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13
- Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston ala-aula, Kansakoulukatu 3, 1 krs
- Tikkurila, maankäyttötoimen asiakaspalvelu, Kielotie 28 (katutaso)
- Sipoon Kuntala, Iso Kylätie 18, 1 krs
- www.hel.fi/ksv
  kohdassa Nähtävänä nyt
- www.vantaa.fi/kaupunkisuunnittelu
- www.sipoo.fi/fi/asuminen_ja_rakentaminen/kaavoitus

Kaavaehdotus käsitellään samansisältöisenä kaikkien kuntien valtuustoissa ennen Östersundom-toimikunnan hyväksymiskäsittelyä. Kaavaehdotusta ei esitellä toimikunnalle, ellei kunkin kunnan valtuusto ole puoltanut sitä oman alueensa osalta.

Tavoitteena, on että kaavaehdotus on Östersundom-toimikunnan hyväksyttävänä vuonna 2012.

Viranomaisyhteisyö

Suunnittelun aikana viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillisiä neuvotteluja. Kaavatyön aikana tehdään yhteistyötä esimerkiksi maakuntakaavoitukseen liittyen Uudenmaan liiton kanssa ja Sipoonkorven eteläreunan suunnitteluperiaatteisiin liittyen perustetaan erillinen työryhmä. Lisäksi järjestetään muita neuvotteluja tarpeen mukaan. Viranomaisilta pyydetään kannanotot kaavaluonnoksesta ja lausunnot kaavaehdotuksesta.

Kaavaprosessin aikana järjestetään vähintään yksi lakisääteinen viranomaisneuvottelu Uudenmaan ELY -keskuksen, ympäristöministeriön, kuntien sekä muiden tarvittavien sektoriviranomaisten kesken. Ensimmäinen viranomaisneuvottelu järjestettiin 13.12.2010. Toinen viranomaisneuvottelu järjestetään tarvittaessa sen jälkeen, kun kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä ja sitä koskevat muistutukset ja lausunnot on saatu.

Tiedottaminen

Kaavoituksesta ja osallistumismahdollisuuksista tiedotetaan kaavoituksen eri vaiheissa lehti-ilmoituksella seuraavissa lehdissä:

- Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet, Metro -lehti, Helsingin Uutiset
- Sipoon Sanomat ja Borgåbladet
- Vantaan Sanomat.

Lisäksi tiedotetaan nettisivuilla osoitteissa:

- yhteinenostersundom.fi
- www.hel.fi/ksv
  kohdassa Nähtävänä nyt
- www.vantaa.fi/kaupunkisuunnittelu
- www.sipoo.fi/fi/
  asuminen_ja_rakentaminen/kaavoitus

Tietoa kaavoituksesta saa myös suunnittelijoilta sekä kerran vuodessa ilmestyvistä kuntien kaavoituskatsauksista sekä kaupunkisuunnittelulehdestä, joka julkaistaan ainakin kerran kaavoituksen aikana.

Osalliset

Kaavan valmisteluun toivotaan osallistuvan kaikkien asiasta kiinnostuneiden. Osallisia ovat kaava-alueen ja sen vaikutusalueen maanomistajat ja -haltijat, asukkaat ja asuinosake- ja kiinteistöyhtiöt, alueella toimivat yritykset ja elinkeinon harjoittajat ja työssäkäyvät eli kaikki ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.

Osallisia ovat yhdistykset, järjestöt ja yhteisöt, jotka toimivat alueella tai joiden toimialaa kaavassa käsitellään.

Osallisia ovat viranomaiset, joiden toimialaa kaavoituksessa käsitellään. Näitä ovat ainakin:

- **Kuntayhtymät:** Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY), Uudenmaan liitto, Keski-Uudenmaan vesiensuojelun kuntayhtymä
- **Helsingin kaupungin hallintokunnat:** hallintokeskus, Helsingin Energia, Helsingin kaupunginmuseo, Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL), Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsingin Satama, Helsingin ympäristökeskus, kaupunginkirjasto, kiinteistövirasto, liikuntavirasto, nuorisoasiainkeskus, opetusvirasto, pelastuslaitos, rakennusvalvontavirasto, rakennusvirasto, sosiaali- ja terveysvirasto, talous- ja suunnittelukeskus
- **Sipoon kunnan hallintokunnat:** sosiaali- ja terveydenhuolto-osasto, sivistysosasto, talous- ja hallintokeskus, tekniikka- ja ympäristöosasto
- **Vantaan kaupungin hallintokunnat:** Keskushallinnon toimiala, Maankäytön ja ympäristön toimiala, Sivistystoimen toimiala, Sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala, Vapaa- ajan ja asukaspalveluiden toimiala
- **Valtion viranomaiset:** Etelä-Suomen aluehallintovirasto, Helsingin poliisilaitos, Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Museovirasto, Metsähallitus, Metsäkeskus Rannikko, Metsäkeskus Häme-Uusimaa, puolustusvoimien Helsingin aluetoimisto, Porvoon museo, Suomen ympäristökeskus (SYKE), Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY), Uudenmaan kalastuspiiri, Ympäristöministeriö
- **Muut viranomaiset ja julkisyhteisöt:** Etelä-Suomen Energia Oy, Fingrid Oy, Helen sähköverkko Oy, Helsingin seurakuntayhtymä, Itä-Uudenmaan pelastuslaitos, Porvoon kaupunki, Porvoon museo, Sipoon seurakuntayhtymä, Säteilyturvakeskus, Tukes, Vantaan seurakuntayhtymä, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Vantaan energia

Yhteystiedot

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Östersundom -projekti
PL 2100 (Kansakoulukatu 1)
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
www.hel.fi/ksv

Sähköpostit ovat muotoa
etunimi.sukunimi@hel.fi

Projektipäällikkö
Matti Visanti, p. 09 310 37291

Projektisihteeri
Kristiina Koistinen, p. 09 310 37454

Maankäytön suunnittelu
Teemu Holopainen, p. 09 310 37154, Salmenkallio
Maria Isotupa, p. 09 310 37303, Ultuna
Teija Patrikka, p. 09 310 37374, Karhusaari
Sakari Pulkkinen, p. 09 310 37276, Östersundom
Kaisa Yli-Jama, p. 09 310 37056, Talosaari, maisemasuunnittelu
Tapani Rauramo, p. 09 310 37071
Marja Leino, p. 09 310 37290

Liikennesuunnittelu
Sari Piela, p. 09 310 37447
Heikki Hälvä, p. 09 310 37142, ratasuunnittelu

Tekniikka, talous ja ympäristötekniikka
Pekka Leivo, p. 09 310 37388
Tuula Pipinen, p. 09 310 37269
Eija Kivilaakso, p. 09 310 37247

Vuorovaikutus
Maija Mattila, p. 09 310 37435

Helsingin kiinteistövirasto

Maanhankintatoimisto
PL 2200, (Katariinankatu 1)
Peter Haaparinne, p. 09 310 31864

Helsingin talous- ja suunnittelukeskus

Aluerakentamisyksikkö
PL 2200, (Aleksanterinkatu 24)
Ari Karjalainen, p. 09 310 70686

Vantaan kaupunki

Kaupunkisuunnittelu
Kielotie 28, 01300 Vantaa
www.vantaa.fi

Sähköpostit ovat muotoa
etunimi.sukunimi@vantaa.fi

Maankäytön suunnittelu
Länsisalmi, Länsimäki, Vaarala, Ojanko
Matti Pallasvuo, p. 09 8392 2745, yleiskaavapäällikkö
Vesa Karisalo, p. 09 8392 2684
Markku Immonen, p. 09 8392 2742

Liikennesuunnittelu
Leena Viilo, p. 09 8392 4262

Sipoon kunta

PL 7 (Kuntala, Iso Kylätie 18)
04131 Sipoo
www.sipoo.fi

Sähköpostit ovat muotoa
etunimi.sukunimi@sipoo.fi

Maankäytön suunnittelu
Majvik, Granö
Mikko Aho, p. 09 2353 6700, kehitysjohtaja
Sirkku Huisko, p. 09 2353 6702
Eveliina Harsia, p. 09 2353 6727

Östersundomin yhteisen yleiskaavan omat sivut osoitteessa:
http://yhteinenostersundom.fi

Seuraa valmistelua, tutustu kaavaan ja kerro näkemyksesi suunnitelmista.

Voit myös tilata uutiskirjeen sähköpostiisi!

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

HELSINKI, SIPOO JA VANTAA
ÖSTERSUNDOM-TOIMIKUNTA

Muistio
19.4.2018

Viranomaisneuvottelu koskien Östersundomin yhteistä yleiskaavaa

Aika 19.4.2018 klo 13:00-14:00
Paikka Helsinki, Kansakoulukatu 3, Lautakunnan Sali

Läsnä:

Östersundom-toimikunta
Helsingin kaupunki
Mikko Aho, pj.
Rikhard Manninen
Vantaan kaupunki
Mari Siivola

Uudenmaan ELY-keskus
Satu Pääkkönen
Aimo Huhdanmäki
Anna Puolamäki
Johanna Järvinen
Brita Dahlqvist-Solin

Ympäristöministeriö
Matti Laitio
Nunu Pesu

Liikennevirasto
Jukka Peura

Metsähallitus
Mikael Nordström
Annukka Rasinmäki

Uudenmaan liitto
Inka Kytö

HELSINKI, SIPOO JA VANTAA
ÖSTERSUNDOM-TOIMIKUNTA

Muistio
19.4.2018

Vantaan kaupunki
Tiina Hulkko

Helsingin kaupunki
Kaupunkiympäristön toimiala

Irene Varila	Hallinto- ja tukipalvelut
Raimo Pakarinen	Ympäristöpalvelut
Ilkka Laine	Östersundomin suunnittelu
Saija Miettinen-Tuoma	Östersundomin suunnittelu
Sanna Jauhiainen	Östersundomin suunnittelu
Heidi Koponen	Östersundomin suunnittelu
Tuula Pipinen	Östersundomin suunnittelu (siht.)

1. Kokouksen järjestäytyminen ja esittely

Mikko Aho avasi kokouksen. Kokouksen puheenjohtajana toimi Mikko Aho ja sihteerinä Tuula Pipinen. Läsnäolijat esittäytyivät.

2. Östersundomin yhteisen yleiskaavan muutettu kaavaehdotus ja viranomaisten puheenvuorot

Ilkka Laine esitteli yleiskaavan valmistelutilanteen ja tavoiteaikataulun. Kokouksen tavoitteena on yleiskaavaehdotuksen lausunnoissa ja muistutuksissa esiin nousseiden ydinkysymysten läpikäynti. Näitä ovat Porvoonväylän uusi eritasoliittymä, Länsisalmen vaiheistettu rakentamisalue/ ekologinen metsäyhteys, lahokaviosammal ja Salmenkallion selvitysalue.

A. Porvoonväylän uusi eritasoliittymä

Uudenmaan ELY-keskus ja Liikennevirasto eivät hyväksy yleiskaavassa esitettyä uutta eritasoliittymää Porvoonväylälle Kehä III:n ja Landbon liittymien väliin. Laine esitti, että merkintä muutetaan varaukseksi, jota täydentää kaavamääräys ”Eritasoliittymän toteuttaminen Porvoonväylälle (E18) edellyttää, että liittymä täyttää Euroopan laajuiselle TEN-T -liikenneverkolle asetetut palvelutasotavoitteet.”

<u>Uudenmaan ELY-keskus, Liikennevirasto/ Johanna Järvinen</u>

Porvoonväylälle (valtatie 7) osoitetulle uudelle eritasoliittymälle on muutetun yleiskaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen muodostettu kaavamerkintä ja -määräys Helsingin kaupungin ja liikennehallinnon yhteistyönä. Yhteisnäkemys on, että eritasoliittymä voidaan osoittaa maankäytön varauksena kaavakartalla. Määräyksen sisältö, jonka mukaan eritasoliittymän toteuttaminen Porvoonväylälle edellyttää, että liittymä täyttää Euroopan laajuiselle TEN-T liikenneverkolle asetetut palvelutasotavoitteet, on hyvä. Kaavamääräystä tulee kuitenkin vielä tarkentaa siten, että siinä käytetään termiä TEN-T ydinverkko. Myös kaavaselostuksessa tulee tuoda esille, että kyseessä on maankäytön varaus, jolla ei tällä hetkellä ole toteuttamisedellytyksiä. Tämä viesti tulee välittää myös alueesta kiinnostuneille yrityksille. Järvinen toimittaa kommentit kirjallisesti muistion liitteeksi.

Keskustelussa todettiin, että kaavamääräystä tarkennetaan ELY-keskuksen esityksen mukaan.

B. Länsisalmen vaiheistettu rakentamisalue/ ekologinen yhteys

Laine esitti, että Länsisalmen vaiheistettu rakentamisaluemerkintä poistetaan ja korvataan sanallisena ajoitusmääräyksenä. Periaatteena on, että toimiva metsäinen ekologinen yhteys turvataan rakentamisen kaikissa vaiheissa. Lisäksi käynnistetään ekologisen yhteyden toimivuudesta seuranta, jossa selvitetään mm. pyyn liikkumista Sipoonkorven ja Mustavuoren välillä.

Uudenmaan ELY-keskus/ Brita Dahlqvist-Solin

Kyseessä on erittäin tärkeä ekologinen yhteys. Kaavamääräysmenettely lienee riittävä. Uudenmaan ELY-keskus tarkistaa määräyksen ja vahvistaa kantansa.

Keskustelussa sovittiin, että kaavamääräys viimeistellään Vantaan toimesta yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa.

C. Lahokaviosammal

Yleiskaava-alueella on lahokaviosammalen elinympäristöjä. Laine esitti, että kaavakarttaan ei tehdä muutoksia, mutta täydennetään selostuksen liitekarttaa, luontovaikutusten arviointia sekä kaavamääräystä seuraavasti: ”Tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava: Luontodirektiivin liitteen II lajit, liitteen IV a lajien lisääntymis- ja levähdyspaikat, uhanalaiset luontotyypit sekä *erityisesti suojeltavat lajit*.” Lisäksi tarkempaa suunnittelua varten on teetettävä lisäselvityksiä, jotta saadaan kokonaiskuva lajin esiintymisestä alueella. Kaikkien esiintymien tiukka suojelu ei ole välttämätöntä, mikäli lajin alueellinen säilyminen voidaan turvata.

Uudenmaan ELY-keskus/ Brita Dahlqvist Solin

Neuvotteluissa on päästy yhteisymmärrykseen.

D. Selvitysalue

Uudenmaan ELY-keskus tuo muistutuksessaan esille näkemyksensä, että Salmenkallion alueet on osoitettava kaavassa suojelualueena ja muutoin rakentamattomina pääosin virkistyskäytön tarpeisiin varattuina alueina. Laine esitti, että kaavakarttaa ei muuteta, mutta tarkennetaan selvitysalueen kaavamääräyksiä. Perusteluja ovat:

- Kaavamääräykset ohjaavat tarkempaa suunnittelua ja turvaavat luontoarvojen säilymisen.
- Selvitysalueen rajaus perustuu järkevään suunnittelualuekokonaisuuteen, ei Natura-vaikutuksiin, ja säilyttää rakentamattomana huomattavasti laajemman alueen, kuin Natura-arviointien yhteydessä on katsottu tarpeelliseksi.
- Tarkemmassa suunnittelussa on enemmän mahdollisuuksia. Yleiskaavatasolla Natura-arvioinnissa käytännössä ainoaksi merkittäväksi tekijäksi on osoittautunut asuntoalueen etäisyys suojeltavasta kohteesta. Tarkemman suunnitelman perusteella voidaan ottaa huomioon useampia tekijöitä, vaikutusten arviointi on tarkempaa ja lieventämiskeinot voidaan kohdentaa tarkemmin.

- Selvitysalueen maankäytön ratkaiseminen palauttaisi yleiskaavan valmistelun vuoden 2016 tilanteeseen, jolloin päädyttiin selvitysalueeseen, jotta kaava saataisiin muilta osin eteenpäin.

Uudenmaan ELY-keskus/ Brita Dalqvist-Solin

Uudenmaan ELY-keskus joutuu toistamaan selvitysalueen osalta muistutuksessaan esittämänsä. Muistutuksen mukaan selvitysalueen maankäyttö tulisi osoittaa yleiskaavassa. Tämä siitä syystä, että Natura-arvioinnin johtopäätökset perustavat lähtökohtaan alueiden säilymisestä nykyisenkaltaisessa tilassa eli pääosin rakentamattomana. Selvityksen johtopäätöksen on välityttävä yleiskaavaratkaisuun. Natura-alueeseen kohdistuvat merkittävästi heikentävät vaikutukset voidaan riittävällä varmuudella sulkea pois vain osoittamalla ns. Salmenkallion-Kantarnäsbergetin metsäalueet kaavassa suojelualueena ja muutoin alueet rakentamattomina pääosin virkistyskäytön tarpeisiin. Selvitysaluemerkintä ei tule kyseeseen, koska mitään lisäselvitettävää Natura-alueen ominaispiirteiden säilyttämisen edellytyksistä ei ole käytettävissä olevien selvitysten perusteella. Yleiskaavan maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n sisältövaatimukset luonnonarvojen vaalimisen ja ekologisen kestävyyden osalta eivät Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan täyty, mikäli maankäyttöä ei ratkaista suhteessa Natura-alueeseen.

Ympäristöministeriö/ Matti Laitio, Nunu Pesu

Ympäristöministeriö ei ole antanut lausuntoa yleiskaavasta. Erilaisten intressien yhteensovittamisessa on edistytty hyvin. Yhdyskuntarakenteen laajenemisen ja merkittävien luontoarvojen yhteensovittamisessa suojelukysymykset tulee turvata juridisesti. YM tukee ELY-keskuksen näkemystä tässä. Keskustelua tulisi käydä, voiko selvitysalue olla pienempi kuin nyt kaavassa esitetty.

ELY-keskus on toimivaltainen viranomainen Natura-alueista. Olennainen kysymys on, voidaanko liikkumista rajoittaa Natura-alueen lähellä. Maakuntakaavaprosessin aikana löydettiin ratkaisu, jossa Natura-alueen viereen osoitettiin suojelualuemerkintä.

Metsähallitus / Annukka Rasinmäki

Metsähallitus ei ole ollut mukana työneuvotteluissa, mutta tukee ELY-keskuksen kantaa. Metsähallituksen näkemyksen mukaan edelleen on mahdollista löytää yhteinen ratkaisu. Edellä esitettyjen asiakohtien lisäksi tulee huomioida Sipoonkorven kansallispuiston läheisyys. Virkistyskäyttö tulee ohjata kaava-alueen virkistysalueille. Norrbergetin alueen ja kansallispuiston välissä tulee olla riittävä puskurivyöhyke, jotta virkistysreitit voidaan toteuttaa niin, etteivät luonnonarvot häiriinny.

3. Keskustelu

Inka Kytö kertoi maakuntakaavan aikataulun. Östersundomin 2. vaihemaakuntakaava on maakuntavaltuustossa kesäkuussa.

Käytiin keskustelua Salmenkallion selvitysalueesta.

Laine: Selvitysalueen kaavamääräystä on hiottu eteenpäin, eikä erityisiä luontoarvoja heikennetä. Alueen hoito- ja käyttösuunnitelma laaditaan välittömästi kaavan voimaantulon jälkeen tai käytännös-

sä voidaan laatia jo aikaisemmin. Maankäyttö ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa, jolloin Natura-arviointi voidaan tehdä tarkemmalla tasolla ja lieventämistoimenpiteet kohdennettua paremmin. Näin voidaan varmistaa oikeiden ratkaisujen löytyminen ja alueen kaikilta osin tarkoituksenmukainen maankäyttö.

Huhdanmäki: Onko selvitysalueen osayleiskaavaa aikataulutettu?

Laine: Selvitysalueen osalta ei ole aikataulua. Esityksessä esitetty tavoiteaikataulu koskee metrovyöhykkeen suunnittelua ja yleiskaavan edellyttämien luonnonhoito- ja kulunohjaussuunnitelmien valmistelua.

Aho: Yleiskaavan työkaluilla ei voida lyödä lukkoon alueen maankäyttöä. Kaavassa tulee huomioida myös taloudellinen näkökulma.

Manninen: Suosituksia jatkotoimenpiteistä, syntyykö ristiriitaa maakuntakaavan kanssa, mikäli selvitysaluerajausta muutetaan?

Dahlqvist-Solin: Maakuntakaavan mukaisesti (valkoinen alue) selvitysalueella voi olla vain paikallisesti merkittävää maankäyttöä. Maakuntakaava on ohjeena yleiskaavan laatimiselle, Östersundomin alueen 2. vaihemaakuntakaavan tulee olla hyväksytty ennen yleiskaavan hyväksymistä.

Laitio: Tässä kaavassa tulee turvata, että merkittävää haittaa ei synny. Jatkosuunnittelussa rajauksia voidaan tarkastella uudelleen. Nyt esitetty kaavaratkaisu jättää liikaa ilmaa.

Aho: Tulevaisuuden suunnittelulle tulee jättää tilaa.

Dahlqvist-Solin: Strategisen yleiskaavan rajaukset tulevat muuttumaan ja tarkentumaan tarkemmassa suunnittelussa, miksi ei siis myös tässä.

Pääkkönen: On löydettävissä ratkaisu, jossa kumpikin osapuoli on tyytyväinen.

Mikko Aho totesi, että näkemysero selvitysalueen osalta on olemassa ja juridinen riski näin ollen myös. Kaavaa viedään eteenpäin esitetyn aikataulun mukaisesti. Keskusteluyhteyttä ei katkaista.

4. Jatkotoimenpiteet

Porvoonväylän eritasoliittymä merkintä muutetaan varaukseksi ja määräys muotoon: ”Eritasoliittymän toteuttaminen Porvoonväylälle (E18) edellyttää, että liittymä täyttää Euroopan laajuiselle TEN-T -ydinverkolle asetetut palvelutasotavoitteet.”

Vaiheistettu rakentamisalue -määräys toimitetaan Vantaan toimesta kommenteille Uudenmaan ELY-keskuksen Brita Dahlqvist-Solinille.

Kaava-aineistoa ja määräystä täydennetään lahokaviosammalen osalta.

Johanna Järvinen toimittaa Uudenmaan ELY-keskuksen kommentit pöytäkirjan liitteeksi.

Kaavaa viedään eteenpäin esitetyn aikataulun mukaisesti.

Keskusteluyhteyttä pidetään yllä.

5. Kokouksen päättäminen

Mikko Aho päätti kokouksen klo 14.00

LIITTEET
1. Uudenmaan ELY-keskus (L-vastuualue) ja Liikennevirasto, kommentit
2. Uudenmaan ELY-keskuksen kommentit
3. Kokouksen Powerpoint-esitys

HELSINKI, SIPOO JA VANTAA ÖSTERSUNDOM-TOIMIKUNTA

Muistio
19.4.2018

LIITE 1. Uudenmaan ELY-keskus (L-vastuualue) ja Liikennevirasto kommentit

Porvoonväylälle (valtatie 7) osoitetulle uudelle eritasoliittymälle on muutetun yleiskaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen muodostettu kaavamerkintä ja -määräys Helsingin kaupungin ja liikennehallinnon yhteistyönä.

- eritasoliittymä voidaan osoittaa maankäytön varauksena kaavakartalla
- määräyksen sisältö, jonka mukaan eritasoliittymän toteuttaminen Porvoonväylälle edellyttää, että liittymä täyttää Euroopan laajuiselle TEN-T liikenneverkolle asetetut palvelutasotavoitteet, on hyvä. Kaavamääräystä tulee vielä tarkentaa siten, että siinä käytetään termiä **TEN-T ydinverkko**.

Kaavaselostuksessa on tärkeää kuvata, että kyseessä on maankäytön varaus. Östersundomin uudelle eritasoliittymälle ei ole toistaiseksi toteuttamisedellytyksiä, koska Porvoonväylä on osa TEN-T ydinverkkokäytävää. Verkolla kulkevalla liikenteellä on kansallisen ja kansainvälisen tason merkitystä, joten väylän hyvästä palvelutasosta on huolehdittava. Tämä on tärkeää viestiä myös mm. Norrbergetin alueesta kiinnostuneille yrityksille.

Östersundomin suoran metrolinjauksen liikennejärjestelmäselvityksen (2017) mukaan uusi eritasoliittymä lisäisi Porvoonväylän länsiosan liikennettä. Uusi eritasoliittymä lisäisi myös väylän häiriöherkkyyttä. Molemmat tekijät heikentäisivät väylän liikenteen sujuvuutta.

Eritasoliittymän toteuttamisedellytyksiä on tarkasteltu selvityksessä Östersundomin yhteiseen yleiskaavaan liittyvässä eritasoliittymän toteutettavuusselvityksessä (2017). Selvityksen mukaan liittymä olisi teknisesti toteuttamiskelpoinen, mutta se edellyttäisi Porvoonväylän tavoitellun nopeustason laskua eli tinkimistä sujuvuustavoitteista ja nopeusrajoituksen alentamista. Porvoonväylä on osa TEN-T ydinverkkoa, jolla tavoiteltu palvelutaso on moottoritie nopeusrajoituksella 120 km/h.

Porvoonväylälle osoitettu uusi eritasoliittymä ei ole välttämätön, jotta Östersundomin alueen maankäyttöä voidaan kehittää. Alueella on jo useita olemassa olevia eritasoliittymiä, joiden kautta alueelta pääsee liittymään valtakunnalliseen liikenneverkkoon.

Östersundomissa aluetta ollaan laajentamassa uudelle alueelle. Tällainen alue tulee toteuttaa tehokkaaseen joukkoliikenteeseen perustuvana ratkaisuna eikä asuinalueilta tule luoda uusia yhteyksiä pitkämatkaisen ja nopean autoliikenteen väylille mikä kannustaisi henkilöauton käyttöön.

Lisäksi kaavasta voisi todeta seuraavaa (voi kirjata muistioon, vaikkei otettu esille neuvottelussa):

Muutetussa yleiskaavaehdotuksessa maankäyttöä on tehostettu ja maankäyttö tukeutuu aiempaa vahvemmin metroasemiin. Tätä muutosta pidetään hyvänä.

Muutetussa yleiskaavaehdotuksessa ajoitusmääräyksiä on muokattu sitovammiksi. Keskusten, asuntovaltaisten alueiden ja vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttaminen edellyttää määräyksen mukaan metroyhteyden sitovaa toteuttamispäätöstä. Tätä muutosta pidetään hyvänä ja välttämättömänä.

Östersundomin alue rakentuisi kaava-aineiston mukaan 2030-luvulle saakka ilman raideliikenneyhteyttä. Pelkän bussiliikenteen varassa alueen liikennejärjestelmän toimivuuden rajat tulevat vastaan. Bussiliikenne ei siis takaisi Östersundomin alueelle toimivaa liikennejärjestelmää. Asia on selvitetty Östersun-

domin suoran metrolinjauksen liikennejärjestelmäselvityksessä (2017). Jatkosuunnittelussa on tärkeää noudattaa liikennejärjestelmäselvityksen suositusta laatia alueelle maankäytön, joukkoliikenteen ja katuverkon kehittämissuunnitelma alueen rakentamisesta ennen metron valmistumista.

Metron kapasiteetti ruuhkasuuntaan riittää, mutta on lähellä maksimia. Tämän vuoksi metron välityskyvyn riittävyyttä pitkällä aikavälillä tulee tarkastella jatkosuunnittelun yhteydessä.

HELSINKI, SIPOO JA VANTAA
ÖSTERSUNDOM-TOIMIKUNTA

Muistio
19.4.2018

LIITE 2. Uudenmaan ELY-keskuksen kommentit

ELY on muistutuksessaan 7.2.2018 nostanut esille neljä seikkaa

1. Selvitysaluemerkintä on korvattava kaavamerkinnöillä
2. Pohjois-eteläsuuntainen ekologinen yhteys on osoitettava leveämpänä
3. Lahokaviosammalen suotuisan suojelutason takaamiseksi tarvitaan lisäselvityksiä
4. Porvoonväylälle osoitettu eritasoliittymä on poistettava (L-vastuualue)

Kohdat 2 ja 3 on esitetyn perusteella kaavassa otettu huomioon riittävästi.

Uudenmaan ELY-keskus joutuu toistamaan selvitysalueen osalta muistutuksessaan esittämänsä. Selvitysaluemerkintä on korvattava kaavamerkinällä, joka osoittaa mihin maankäyttötarkoitukseen ko. alue on kaavoitettu:
Tämä siitä syystä, että Natura-arvioinnin johtopäätökset perustavat lähtökohtaan alueiden säilymisestä nykyisenkaltaisessa tilassa eli pääosin rakentamattomana.
Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueeseen kohdistuvat merkittävästi heikentävät vaikutukset voidaan riittävällä varmuudella sulkea pois vain osoittamalla ns. Salmenkallion-Kantarnäsbergetin metsäalueet kaavassa suojelualueena ja muutoin alueet rakentamattomina pääosin virkistyskäytön tarpeisiin. Selvitysaluemerkintä ei tule kyseeseen, koska mitään lisäselvitettävää Natura-alueen ominaispiirteiden säilyttämisen edellytyksistä ei ole käytettävissä olevien selvitysten perusteella.
Yleiskaavan maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n sisältövaatimukset luonnonarvojen vaalimisen ja ekologisen kestävyyden osalta eivät täyty, mikäli maankäyttöä ei ratkaista suhteessa Natura-alueeseen.
Yleiskaava mahdollistaa niin suuren väestömäärän lisäyksen (80 000 - 100 000), että yleiskaavassa on esitettävä maankäyttöratkaisu ja lieventämistoimenpiteet, joilla Natura alueen suojelun perusteena oleville luonnonarvoille ei aiheudu merkittävää heikentymistä.
Luonnonhoidon ja virkistyskäytön ohjaussuunnitelma ei ole pätevä turvaamaan Natura-alueen ominaispiirteitä ilman kaavassa suunniteltua ja osoitettua maankäyttöä.
Kaavamääräykseen perustuvalla luonnonhoidon ja virkistyskäytön ohjaussuunnitelmalla ei voida sitovasti ohjata, eikä varsinkaan rajoittaa maastossa liikkumista kulumiselle tai häiriöille herkillä alueilla, kuten erityisesti kehrääjän tärkeillä elinympäristöillä. Sitovien ja riittävien rajoitusten asettaminen on mahdollista vain luonnonsuojelualueen rauhoitussäännöksillä.
Yleiskaavassa nämä alueet tulee tämän vuoksi osoittaa luonnonsuojelualueena. Luonnonsuojelualueelle voidaan sitten tarvittaessa laatia ja vahvistaa hoito- ja käyttösuunnitelma, jossa esitetään luonnonhoidon ja virkistyskäytön ohjaamisen kannalta tarpeelliset toimenpiteet.
Yhteenvetona voi todeta, ettei yleiskaava täytä sille maankäyttö- ja rakennuslaissa asetettuja sisältövaatimuksia. Samassa kaavassa, jossa osoitetaan maankäyttöä, jolla on haitallisia vaikutuksia, on myös kaavamääräyksin ja maankäyttövarauksin minimoitava tai poistettava ne. Selvitysalue, jonka maankäyttö ratkaistaan osayleiskaavalla, jättää haitallisten vaikutusten minimoimisen seuraavaan yleiskaavaan. Natura-selvitys lähtee siitä, että alue säilyy nykyisen kaltaisessa tilassa. Selvityksen johtopäätöksen on välityttävä yleiskaavaratkaisuun.
Koska maakuntakaava on ohjeena yleiskaavan laatimiselle, Östersundomin alueen 2. vaihemaakuntakaavan tulee olla hyväksytty ennen yleiskaavan hyväksymistä.
Maantiet on käsitelty yleiskaavassa tienpitäjän käsitystä vastaavalla tavalla.

16 Kontaktuppgifter

www.yhteinenostersundom.fi

Östersundomkommittén
Sektorchef Mikko Aho, stadsmiljösektorn vid Helsingfors stad
Stadsplaneringschef Tarja Laine, Vanda stad
T.f. utvecklingsdirektör Pekka Söyrilä, Sibbo kommun

Helsingfors
Projektchef Ilkka Laine
ilkka.laine@hel.fi

Projektsekreterare Kristiina Hyväri
Planeringsbiträde Tuomas Lehtonen

Planering av markanvändningen
Saija Miettinen-Tuoma
Heidi Koponen
Sanna Jauhiainen

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