HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
23. 05. 2011
Dnro/Dnr KSK 2010-1035
Tehtäväluokka 522 / K 173
Uppgiftsklass
M. Visanti

Helsingissä 23.5.2011

Kommentteja Östersundomin yleiskaavaluonnoksen suunnitteluun

Tämä on allekirjoittaneiden Dodo ry:n kaupunkisuunnittelua seuraavien aktiivien mielipide Östersundom-toimikunnalle Östersundomin alueen 24.2.2011 päivätystä yleiskaavaluonnoksesta. Olemme ryhmässämme keskustelleet säännöllisesti kestävästä kaupunkikehityksestä ja kaupunkikulttuurista ja pyrkineet perehtymään ajankohtaisiin hankkeisiin ja kommentoimaan niitä, jos löydämme niistä aiheita, joissa koemme tarpeelliseksi tuoda näkökohtiamme esille.

Emme palaa näissä kommenteissa Östersundomin alueliitoksen ja alueen kehittämispäätöksen taustoihin, vaan lähdemme olettamuksesta että itälaajentumiselle on perusteet. Tämä siitäkin huolimatta, että emme pidä riittävänä perusteena mainintaa seudun "tasapainoisesta kehittymisestä" eri ilmansuuntiin; tätä vastaan voisi argumentoida toteamalla, että juuri itäsuunnassa kaupungilla on ollut eurooppalaisen perinteen mukainen selkeä raja maaseutuun, joka on osaltaan luonut tarvetta rakentaa tiivistä ja maankäytöltään tehokasta kaupunkia olevien rajojen sisälle. Emme myöskään tässä käsittele erikseen alueen luontoarvoja, vaikka näemmekin tärkeäksi niiden huomioimisen ja kunnioittamisen väistämättömissä kompromissitilanteissa, joihin uudisrakentaminen johtaa. Sen sijaan keskitymme rakennettuun ympäristöön ja liikenneratkaisuihin. Näitäkin kommentoimme materiaalin laajuuden takia vain yleisesti.

Periaatteessa näemme yleiskaavaluonnoksen lupaavana pohjana alueen jatkosuunnittelulle. Suunnittelumateriaaliin liittyy ansiokasta pohdintaa, jonka toivoisi vaikuttavan suomalaisen kaupunkisuunnittelun valtavirtaan yleisesti (esimerkiksi selostuksen kohta "Muut suunnittelutavoitteet", sivulla 49 ja liitemateriaaliin kuuluva katuliikennefilosofiaselvitys). Muutamat suunnitelman yksityiskohdat kuitenkin vaatisivat mielestämme täsmennyksiä tai tarkistamista, jotta suunnitelman hyvät pyrkimykset toteutuisivat myös käytännössä. Haluamme tuoda esille seuraavat huomiot ja varaukset:

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

2. Kannatamme luonnoksessa esitettyä ajatusta tehdä kaupunkipientaloista eli ns. townhouseista alueen hallitseva talotyyppi. Kaupunkipientalojen kaavoittaminen runsain määrin haluttavalle alueelle antaa mallin, jonka jälkeen niitä on helpompi toteuttaa myös muilla alueilla, kun uusi konsepti on lyönyt itsensä läpi. Kaupunkipientaloalueiden tehokkuuteen on syytä sitoutua johdonmukaisesti, jotta alue ei vesity tavanomaiseksi tehottomaksi omakoti- tai rivitaloalueeksi.

3. Suhtaudumme varauksella Porvoonväylän pohjoispuolelle esitettyyn pientaloalueeseen. Alue on käytännössä täysin eristyksissä muusta rakennettavasta alueesta ja sen voi nähdä muodostuvan hyvin henkilöautopainotteiseksi. Olemassa oleva Landbon alue ei vaikuta esimerkiltä, jota Helsingin tulisi seurata. Jos rakentamiseen ryhdytään, alueesta olisi pyrittävä määrätietoisesti kehittämään ekologisen pientaloasumisen aluetta. Helsingin ei ole syytä lähteä itse toteuttamaan kritisoitua Nurmijärvi-mallia. Vähintään pitäisi varmistaa vaiheittain rakentamisen keinoin, että yleiskaava-alueesta eivät toteudu vain pienimmän tehokkuuden omakotialueet ja Porvoonväylän varren hallimaisten tilojen alue (kaavakartan keltainen alue).

4. Kerrostaloalueet asemien lähellä on suunniteltava kunnianhimoisiksi pienalueen keskuksiksi ja on pidettävä huolta että niihin syntyy liiketilaa myös pienille yrityksille. Eron nykyisenkaltaisiin tyypillisiin lähiökeskuksiin pitää olla selkeä. Elävän ja houkuttelevan kaupunkiympäristön saavuttamiseksi olisi varmistettava, että liiketoiminta-alue ulottuu myös parhaille paikoille rannan läheisyyteen, toisin kuin on käynyt esimerkiksi Vuosaaressa. Rannoista ei saa tulla nukkumalähiöitä. Liittymäpysäköinti ja jatkoyhteydet asemien lähellä ovat tärkeitä järjestää, mutta niitä ei saa järjestää siten, että asemien ympäristöt ovat pysäköinnin ja liikenneinfran hallitsemia.

5. Liikenneratkaisuissa tuntuisi ihanteelliselta nopean, kaupungin keskustaan suuntautuvan julkisen raideyhteyden yhdistäminen paikalliseen, alueen sisäistä liikkumista ja hahmotettavuutta palvelevaan joukkoliikenteeseen. Mielestämme olisi vielä syytä tutkia, olisiko alueen sisäinen liikenne toteutettavissa parhaiten pikaraitiotienä. Korostetusti metron varaan rakentuva liikenne luo vaaran alueen hahmottamisesta tavanomaiseksi lähiöketjuksi. Pikaraitiotien paikallinen rengaslinja tukisi tavoitetta hajauttaa liiketoimintaa alueen sisälle - raideverkon varrelle. Vaihto metrosta pikaraitiotielle voidaan toteuttaa yhtä sujuvana kuin vaihto metrolinjalta toiselle metroverkoston sisällä. Hyviä esimerkkejä alueellisista liikennejärjestelmistä löytyy ulkomaisista kaupungeista.

Yos

6. Yleiskaavan tie- ja pääkatujen pääkatuverkkoselvityksen mukaan liikenne-ennusteet olettavat autoistumiskehityksen kasvavan yleisesti. Samalla selvityksessä kannetaan huolta oikeasta kapasiteetin mitoittamisesta. Uusia eritasoliittymiä ei toteuteta "ainakaan alkuvaiheessa". Selvityksessä käytetyt arviot liikennekäyttäytymisestä vaikuttavat varsin konservatiivisilta. Tavoitteena tulee olla niin hyvä alue, että autonkäyttöaste ei ainakaan kasva nykyisiin alueisiin verrattuna, vaan pikemmin pienenee. Lisäksi liikenneväylien mitoittamisen perusteena käytetyt ennusteet yksityisautoilun kasvusta ovat pikemminkin itseään toteuttavia.

7. Kannatamme pyrkimystä luoda ja ylläpitää selkeä kaupungin ja maaseudun raja ilman epämääräisiä vaihettumisvyöhykkeitä (selostus s. 52), tämän voi katsoa tukevan myös toimivia lähivirkistysmahdollisuuksia.

8. Ajatus reunustaa valtatien (Porvoonväylän) varret aurinkopaneeleilla vaikuttaa tuoreelta ja kuulostaa hyvältä, näin saadaan jotain hyötyä irti ongelmasta, jonka valtatie meluvalleineen ja suojavyöhykkeineen lähialueelleen aiheuttaa (s. 68).

Toivomme, että palautteemme voi osaltaan olla tukemassa pyrkimyksiä kehittää Östersundomista houkutteleva, toimiva ja ekologisesti tasapainoinen alue ja että keskustelu uuden Östersundomin kehityksestä jatkuu vielä vilkkaana ja avoimena.

[redacted]

Dodo ry:n kaupunkiryhmän jäseniä

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kannanotto <Dnro UUDELY/1810/07.01/2010

9.6.2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
13. 06. 2011
Dnro/Dnr KS/K 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K240
Uppgiftsklass M. Visanti

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom toimikunta
PL 10, 00099 Helsingin kaupunki

Viite Kannanottopyyntö 26.4.2011

Kannanotto Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistoon

Yhteisellä yleiskaavalla suunnitellaan merkittävä uusi kaupunginosa. Lähtökohtana on suunnitella pientalokaupunki metron varaan. Yleiskaava-alueeseen kuuluu Sipoosta Majvikin ja Gränön alueet, Vantaalta Länsisalmi ja Länsimäki sekä Helsingin Östersundom. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 45 k-m^2. Tästä Helsinkiin kuuluu noin 30 k-m^2. Merkittäviä kysymyksiä ovat mitoitus, raideliikennejärjestelmä sekä rajaus suhteessa Sipoonkorpeen ja rannikon Natura-alueisiin. Myöhemmin voidaan laatia myös osayleiskaavoja asemakaavoituksen pohjaksi.

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

Viheralueiden sisäistä jakoa on osoitettu vain viitteellisesti. Selostuksen mukaan viheryhteydet palvelevat pääasiassa ihmisten siirtymistä ulkoillessaan paikasta toiseen.

Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura -2000 kohteen alueet muuttuvat selostuksen mukaan vaiheittain, vuosikymmenien kuluessa maaseudun luonnonsuojelualueista kaupungin ulkoilu- ja virkistysalueiksi.

Liiketoiminnan ja julkisten palveluiden kannalta merkittäviä alueista on kolme: Östersundomin ja Sakarinmäen metroasemien ympäristöt sekä Kehä III ja Uuden Porvoontien liittymä. Yleiskaavalla on selostuksen mukaan varmistettu sellainen maankäytön tiheys, että lähipalveluille syntyy liiketoiminnalliset edellytykset.

Uudenmaan ELY -keskuksen lausunto:

Yleiskaavaa varten on tehty paljon perusteellista ja hyvää selvitystyötä. Rakennemalleista on valittu yksi pohjaksi luonnokselle. Uudenmaan ELY katsoo, että koska kyseessä on merkittävä kaava merkittävine seudullisine vaikutuksineen, tulee tässä vaiheessa olla useampia

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
Kutsunumero 020 636 0070 Asemapäällikönkatu 14 PL 36
www.ely-keskus.fi/uusimaa 00520 Helsinki 00521 Helsinki

Y05

vaihtoehtoja, joiden vaikutuksia osalliset voivat arvioida. Vaihtoehtotarkastelulla on merkitystä Natura -kysymyksen ja YVA tarpeen harkinnan kannalta.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Lähestulkoon kaikki valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet koskevat suunnittelualuetta. Selostuksessa on arvioitava, miten suunnitelmat näitä tavoitteita toteuttavat.

Maakuntakaava

Voimassa olevia maakuntakaavoja ollaan uudistamassa. Maakuntakaavaluonnos on lausunnolla elokuun 2011 loppuun asti. Uudenmaan liiton arvion mukaan Uudenmaan väkiluku tulee seuraavan 25 vuoden aikana kasvamaan noin 430 000 asukkaalla. PKS:lle tästä sijoittuisi 60 % eli 258 000 asukasta. Uuden maakuntaluonnoksen keskeisiä kysymyksiä ovat alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, metropolimaakunnan kilpailukyvyn vahvistaminen, kaupan palveluverkon suunnittelu osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta sekä kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen.

ELY-keskus kiinnittää kaupungin huomiota siihen, että maakuntakaavoitus ohjaa yleiskaavoitusta. Perustellusta syystä voidaan poiketa maakuntakaavasta, jos huolehditaan myös siitä, että yhteinen yleiskaava sopeutuu maakuntakaavan kokonaisuuteen. Vaikka selostuksessa mainitaan vaikutusten olevan ennen kaikkea seudullisia, selostuksessa ei ole riittävästi arvioitu yhteisen yleiskaavan vaikutusta suhteessa seutuun mm. mitoituksen, liikenneverkon, viheryhteyksien ja kaupan palvelujen osalta.

Natura

Yleiskaavaluonnos ei sisällä lainkaan arviointia esitetyn maankäyttöratkaisun vaikutuksista Sipoonkorven tai Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura 2000 –alueiden luonnonarvoihin.

Natura-arviointi on tehtävä, jos hanke tai suunnitelma joko yksinään tai yhdessä muiden hankkeiden ja suunnitelmien kanssa todennäköisesti merkittävästi heikentää Natura -alueen suojelun perusteena olevia luontoarvoja. (LsL 65 §).

Jos hanke tai suunnitelma merkittävästi heikentää luontoarvoja viranomainen ei saa myöntää lupaa tai hyväksyä tai vahvistaa suunnitelmaa. Poikkeamisen tästä voi myöntää valtioneuvosto yleisistunnossaan mikäli (LsL 66 §):

1. hanke tai suunnitelma on toteutettava erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavasta syystä
2. muita vaihtoehtoja ei ole

Edellä mainittujen kohtien on oltava yhtä aikaa voimassa. Kaikki vaihtoehdot on siis tutkittava samanveroisesti.

Natura -alue siis jää olemaan, mutta heikentävä toimenpide sallitaan. Heikentämisen sallimiseen liittyy luontoarvojen menetyksiä kompensoivan alueen osoittaminen. Kompensaation sisältö ja laajuus määräytyvät heikentämisen laadun, laajuuden ja sisällön mukaan. Usein vaaditaan vähän enemmän kompensoimaan menetystä, koska ei päästä sataprosenttiseen vastaavuuteen. Maantieteellisen sijainnin tulee olla suunnilleen sama. Kompensaatiosuunnitelma menee lausunnolle komissioon.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että yleiskaavaluonnoksessa esitetyt rakentamisalueet ovat niin mittavia, että LsL 65 §.n mukainen täysimääräinen Natura-arviointi on tarpeen sekä Sipoonkorven että Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien osalta.

Yleiskaavaluonnoksen maankäyttöratkaisussa tehokas ja laajamittainen rakentaminen on tuotu eri suunnista Natura-alueiden välittömään läheisyyteen. Tämän vuoksi voidaan jo ilman luonnonsuojelulain 65 §:n mukaista arviointiakin suoraan tehdä johtopäätös, että se esitetty kaavaratkaisu heikentäisi merkittävästi ainakin niitä luonnonarvoja, joiden perusteella Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet on nimetty Natura 2000 –verkostoon. Yleiskaavaluonnoksen maankäyttöratkaisu ei siten nykymuodossaan ole hyväksymiskelpoinen (LsL 66 §).

Uudenmaan ELY –keskus on useissa yhteyksissä tuonut esiin, että arviointeja Natura-alueiden luontoarvoihin on syytä tehdä koko kaavaprosessin ajan eri vaihtoehdoista pyrkien valitsemaan sellaiset kaavaratkaisut ja kaavamääräykset, joilla haitalliset vaikutukset luontoarvoihin joko poistetaan tai minimoidaan. Suunnittelutyötä on jatkettava selvittämällä eri kaavavaihtoehtojen vaikutukset.

Ekologiset yhteydet ja viheraluejärjestelmä

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole osoitettu riittävällä tavalla ekologisia yhteyksiä rannikolta Sipoonkorpeen, eikä myöskään rannikon suuntaisesti. Luonnoksessa osoitetut käytävät ovat toimiakseen liian kapeita sekä lisäksi rakentamisalueiden ja liikenneyhteyksien pirstomia. Riittävät ekologisten yhteydet ja viheralueet ovat myös olennainen tekijä Natura-alueisiin kohdistuvien haitallisten vaikutusten torjunnassa. Luonnoksessa ei toteudu VAT:n vaatimukset ekologisten yhteyksien säilymisen edistämisestä suojelualueiden ja tarpeen mukaan niiden ja muiden arvokkaiden luonnonalueiden välillä.

Kaavaluonnokseen on merkitty Sipoonkorven ohjeellinen eteläraja ilman asianmukaisia selvityksiä lähinnä rakentamiseen varattuja alueita mukaillen. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa paremmin huomioon Sipoonkorven yhtenäisyys ja ekologiset yhteystarpeet. Rajan

määrittäminen edellyttää myös arviointia suunnitellun rakentamisen vaikutuksista Sipoonkorven kansallispuistoon ja Natura-alueeseen.

Viheraluejärjestelmää suunniteltaessa tulee toteuttaa valtakunnallista alueidenkäyttötavoitetta turvata suunnittelussa väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat, riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet sekä niitä yhdistävä viheralueverkoston jatkuvuus.

Määräys hevostilojen sallimisesta alueelle on ongelmallinen. Mikäli selvitykset niin osoittavat maatalouteen liittyvä rakentaminen voidaan sallia, muttei rajata sitä tiettyyn tilatyyppiin.

YVA-lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi raideyhteydestä Östersundomiin

Östersundomin yhteistä yleiskaavaa ja siihen liittyen kysymystä raideyhteyden YVA-menettelyn tarpeesta on käsitelty Helsingin ja Uudenmaan ELY-keskuksen kuukausikokouksessa 24.3.2010. Tällöin päädyttiin palaamaan YVA-menettelyn tarvetta koskevaan kysymykseen osayleiskaavan laadinnan aloitusvaiheessa järjestettävässä viranomaisneuvottelussa.

Yleiskaavatyön aloitusvaiheeseen liittyvä, maankäyttö- ja rakennuslain mukainen viranomaisneuvottelu käytiin 13.12.2010. Viranomaisneuvottelussa sovittiin, että Östersundomin osayleiskaavatyöstä vastaava Östersundom-toimikunta yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen edustajien kanssa käyvät läpi YVA-menettelyn soveltamisen tarpeeseen liittyvät seikat, jonka jälkeen Uudenmaan ELY-keskus tekee YVA-lain 6 §:n mukaisen päätöksen YVA-menettelyn soveltamisen tarpeesta.

Raideyhteyden YVA -menettelyn tarpeen selvittämiseksi pidettiin 7.4.2011 neuvottelu. Neuvottelumuistiossa ELY keskus toteaa, että sen työhypoteesina on tässä, että harkinnanvarainen YVA on tarpeen , koska se on kooltaan merkittävä hanke, jolla on laaja vaikutusalue. Lisäksi vaikutukset ovat verrattavissa hankeluettelon hankkeiden vaikutuksiin. Tärkeä näkökulma on lisäksi se, että kaavan valmisteluaineistossa on vain yksi vaihtoehto.

ELY-keskus korostaa, että kysymys Östersundomin alueen ratayhteydestä ja sen vaikutusten arvioinnista kytkeytyy tiiviisti osaksi alueen joukkoliikennejärjestelmän ja alueen maankäytön kehittämistavoitteita ja näiden suunnittelua, vaikutusten arviointia ja vuorovaikutusta.

Liikenne

Liikennejärjestelmän suunnittelua on jatkettava ottaen huomioon meneillään olevat HLJ sekä Uudenmaan maakuntakaavan suunnittelu selvityksineen sisältäen riittävän vaihtoehtotarkastelun ja vaikutusten

arvioinnin. Suunnittelun maankäyttö- ja tavoiteverkko on vuodelle 2050, myös liikennejärjestelmän suunnittelussa tulee tähdätä 2050 tilanteeseen.

Osayleiskaavassa on kuvattava suunniteltu liikennejärjestelmä ja varmistettava sen toimivuus kaikissa alueen toteuttamisvaiheissa.

Kaikkien Östersundomin toteuttamisvaiheiden aikana tapahtuvat ja vaadittavat liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet tulisi osoittaa järjestelmätasolla kustannuksineen sekä Östersundomin välittömällä vaikutusalueella kulkumuodoittain mukaan lukien joukkoliikenne- ja tavaraliikenneterminaalit.

Tie- ja katujärjestelyt on suunniteltava palvelemaan kaikkien alueen toteuttamisvaiheiden joukkoliikenneratkaisuja.

Moottoritien rinnakkaisväylä mt 170 välillä Itäkeskus-Majvik tulee olla koko jaksolla katua. Koko jakson parantamistoimenpiteet tulee määrittää osayleiskaavan jatkosuunnittelussa ottaen huomioon yhteyden toimiminen erikoiskuljetusten runkoverkkona. Myös alueen eri osa-alueille tulee turvata rakennusten toteuttamisen edellyttämät erikoiskuljetusten kuljetusmahdollisuudet.

Tulevalla katuosuudella tulee turvata tavaraliikenteen ja pitkänmatkan joukkoliikenteen toimivuus. Tiiviin rakentamisen vuoksi on kadun varrella kiinnitettävä erityistä huomiota liikenneturvallisuusnäkökohtiin.

Tie- ja katuyhteydet on tehtävä viivamerkinnöin osayleiskaavojen ja asemakaavojen jatkosuunnittelun edistämiseksi. Yleiskaavassa tulee esittää alustava kevyen liikenteen verkko.

Kaavamerkintään "Ohjeellinen eritasoliittymä" on lisättävä teksti: Liittymän tarve ja toteutusmahdollisuudet määritellään tarkemmissa maankäyttö- ja tiensuunnitteluvaiheissa.

Uusien alueiden käyttöönottaminen on sidottava raideliikenteen toteutumiseen.

Östersundomin joukkoliikenteen pieni (20%) kulkutapaosuuden ennuste ei vastaa alueen suunnittelun tahtotilaa (raidejoukkoliikenteeseen tukeutuva alue) sekä ilmastonmuutoksen ehkäisyä ja kestävän kehityksen mukaista kaupunkisuunnittelua.

Tarvittavat liityntäpysäköintialueet ja liikenteen palvelualueet sekä joukkoliikenteen hoidon vaatimat varikko- ja linjastojen aikataulutasausalueet tulee suunnitella ja osoittaa osayleiskaavassa.

Liityntäpysäköintialueet on osoitettu kaavaluonnoksessa, mutta osoitetut määrät eivät ole riittäviä. Tilapäistä liityntäpysäköintiä tulee rakentaa myös bussiliikenteelle suuntautuvaan liikenteeseen, jos alue rakentuu ennen metron valmistumista.

Landbon/Sakarinmäen alue tulee olemaan tärkeä joukkoliikenteen solmupiste, jossa bussiliikenteen toimivuuteen ja yhteyksiin metroasemalle tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Tulvat

Suunnittelualueelle kohdistuu tulvariskialueita. Tässä vaiheessa ei ole kovinkaan tarkkaan pohdittu tulvasuojelua. Selostuksessa todetaan, että ELY:n kanssa tehdään tulevaisuudessa yhteistyötä. Kaavakartan mukaan näyttäisi väljempää rakentamista sijoittuvan mahdollisille tulvariskialueille. Rakennusten sijoittelusta ei voi vielä sanoa mitään. Hulevesien poisjohtaminen saattaa edellyttää joidenkin alueiden varaamista vesien pidättämiseen/viivyttämiseen. On hyvä, että hulevesien hallintasuunnitelma on tarkoitus laatia. Hankkeessa pitää jatkosuunnittelussa varmistaa riittävät rakentamiskorkeudet ja ottaa huomioon myös aaltoilun vaikutus sekä luonnonsuojelun edellytysten turvaaminen.

Vesistövaikutukset

Kaavaselostuksessa ei ole esitetty vesistövaikutusarviota. Koska suunnittelualueella on paljon rantaa ja sokkeloista vesialuetta, on erityisen tärkeitä tehdä vesistövaikutusarviot riittävän perusteellisesti ennen kuin suunnittelussa edetään. Vesialueella tehtävät toimenpiteet ja niiden vaikutusten arviointi tulee esittää kaavaselostuksessa selkeänä kokonaisuutena. Kaavassa on paljon toimenpiteitä vesialueella mm. kanava ja muita rantaviivan muutoksia, useita osin uusia venesatamia ja vesistösiltoja. Ranta-alueista osa on suunniteltu myös voimakkaasti rakennetuiksi. Vesistövaikutusten arvioinnissa tulee selvittää, voidaanko suunnitelmat kaikkine tarvittavine rakenteineen toteuttaa heikentämättä vedenvaihtoa tai vaikuttamatta muuten haitallisesti virtauksiin ja toisaalta arvioida vesialueiden avaamisen ja rantaviivan muokkausten ja niihin liittyvien vesistötöiden vaikutukset. Satamien osalta vaikutusten arvioinnissa on muistettava ottaa huomioon myös tuleva ruoppaustarve, erityisesti jos on ennakoitavissa että se tulee olemaan usein toistuvaa. Mahdolliset likaantuneet sedimentit on syytä ottaa huomioon muutoinkin kuin ruoppauksiin liittyen.

Kaavassa on esitetty, että hevostallitoiminta alueella laajenee tuntuvasti. Myös sen vesistövaikutukset kuten muutkin luontovaikutukset tulee selvittää. Ratsastusreittien perustaminen alueelle on varmasti tarpeen, koska siellä on jo nyt paljon hevosharrastustoimintaa, mutta ei juuri ollenkaan ratsastusreittejä.

Melu ja tärinä

Melu- ja tärinäasiat on otettu huomioon valmistelussa. Teknis-taloudellisen selvityksen melun ja tärinän tarkastelu tulee liittää osaksi kaavaehdotuksen asiakirjoja.

Kaavassa on määräys:

"Asemakaavoituksessa on otettava huomioon melun sekä raideliikenteen tärinän ja runkoäänen torjunta."

ELY keskus esittää käytettäväksi edellistä kattavampaa määräystä:

"Liikenneväylän tai muun melulähteen tuntumaan sijoitettavan asuinrakennuksen, hoito- tai oppilaitoksen piha - alueen melutaso ei saa ylittää päiväohjearvoa 55 dB(A) eikä yöohjearvoa 45 dB(A) (vanhat alueet 50 dBA).

Asuinrakennuksen sisällä melutaso ei saa ylittää päiväohjearvoa 35 dB(A) eikä yöohjearvoa 30 dB(A). Loma - asuntoalueella sekä taajamien ulkopuolisilla virkistys- ja luonnonsuojelualueilla ei saa ylittää päiväohjearvoa 45 dB(A) eikä yöohjearvoa 40 dB(A).

Laadittaessa asemakaavaa liikenneväylän tai muun melulähteen tuntumaan on tarkistettava melutaso ja tarvittaessa edellytettävä riittävää etäisyyttä melulähteestä. Mikäli joudutaan kuitenkin rakentamaan melualueelle, on asemakaavassa edellytettävä sellaisten meluntorjuntatoimenpiteiden toteuttamista, että edellä mainitut ohjearvot eivät ylity. Rakennettaessa asemakaava alueen ulkopuolelle meluntorjunta on vastaavasti otettava huomioon lupien käsittelyn yhteydessä."

Kulttuuriympäristö

Kulttuuriympäristön näkökulmasta tehdyt selvitykset, kuten inventoinnit ja maisemaselvitys ovat mallikkaat ja riittävät. Toisaalta niissä todettuja kulttuuriympäristö- ja maisema-arvoja ei ole huomioitu aluerajausten perusteella kaavassa riittävästi. Selvitykset tarjoaisivat siihen hyvät ja perustellut edellytykset. Vaikutukset arvokkaaseen kulttuuriympäristöön tulisi arvioida tarkemmin ja ottaa selkeämmin huomioon kaavaratkaisuissa.

Östersundomin kartanon osalta vanhojen laidun- ja peltoalueiden / avoimien maisematilojen säilyminen osana alueen ajallisesti pitkän maankäytön (viljely, laidun) historiaa olisi tärkeää. Tämä on myös maisema-arvo sekä tärkeä alueen identiteettiin kuuluva ominaispiirre. Seikat on tuotu esiin myös inventoinneissa ja maisemaselvityksessä sekä mainittu myös kaavaselostuksessa. Pelto-/viheraluetta tulisi laajentaa Östersundomin kartanon osalta. Västerkullan kartanoa ympäröivät laajahkot viljelyalueet, jotka ovat tärkeitä maiseman ja maankäytön historian näkökulmasta. Myös kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kantatilojen osalta on tärkeää, että niiden agraari luonne pystytään säilyttämään.

Alueella sijaitsevat valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt tulee merkitä kaavakarttaan aluerajauksina. Kaavamääräyksissä tulee todeta, että kyseessä on valtakunnallisesti merkittävä

kulttuuriympäristö, jota koskevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Maakunnallisesti merkittävät kohteet tulee merkitä joko kaava- tai erilliseen liitekarttaan.

Historialliset, arvokkaat tiealueet tulisi joko merkitä tai vähintään mainita, että ne tulee huomioida yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.

Länsisalmen kylän historiallinen kerrostuneisuus on tärkeä samoin kuin Granön vanha kylämiljöö osana saaristokulttuuria. Niiden säilyminen tulee turvata tulevassa suunnittelussa ja rakentamisessa.

Muinaisjäännökset ja muut tiedossa olevat historialliset rakenteet tulee merkitä kaavaan.

Kaavamerkinnät

Natura 2000-verkostoon ja valtakunnallisiin suojeluohjelmiin (LVO, LHO) kuuluvat alueet sekä luonnonsuojelulain nojalla perustetut luonnonsuojelualueet (YSA-alueet, Sipoonkorven kansallispuisto) on merkittävä kaavaan SL –merkinnällä. Kaava-alueella sijaitseva luonnonsuojelulain nojalla rajattu LsL 29 §:n mukainen luontotyyppialue on merkittävä S-1 –merkinnällä.

Jatkosuunnittelussa on työstettävä myös muita merkintöjä ja määräyksiä Ympäristöministeriön 31.3.2000 antaman asetuksen mukaisiksi.

Yhteenveto

Valmisteluaineisto antaa hyvän pohjan jatkosuunnittelulle.

Yhtä aikaa laadittava maakuntakaava antaa lähtökohtia yleiskaavalle ja kaavaprosessit on mahdollista yhteen sovittaa.

Esitetty kaavaratkaisu heikentää merkittävästi ainakin niitä luonnonarvoja, joiden perusteella Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet on nimetty Natura 2000 –verkostoon. Myös viheraluejärjestelmä ekologisine käytävineen ja Sipoonkorven etelärajaus kaipaa vielä lisäsuunnittelua.

Jatkosuunnittelussa on esitettävä erilaisia kaavavaihtoehtoja, joiden vaikutukset on samanveroisesti arvioitava. Tällä on merkitystä mm. Natura -kysymyksen ja liikennejärjestelmäratkaisujen YVA -tarpeen arvioinnin kannalta.

Johtaja Marketta Virta

Ylitarkastaja Brita Dahlqvist-Solin

Aluehallintovirasto

Etelä-Suomi

Peruspalvelut, oikeusturva ja luvat -vastuualue

LAUSUNTO ESAVI/2678/00.02.00/2011

30.5.2011 PU1560A

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-1. 06. 2011
Dnro/Dnr Ksik 2010-1035
Tehtäväluokka 522; k202
Uppgiftsklass M. Visanti

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

kannanottopyyntönne 26.4.2011

ÖSTERSUNDOMIN YHTEINEN YLEISKAAVA

Östersundomin alueelle ja sen lähiympäristöön laaditaan Helsingin, Sipoon ja Vantaan yhteinen yleiskaava. Suunnittelualueeseen kuuluvat Helsingin alueella Ultunan, Östersundomin, Karhusaaren, Talosaaren ja Salmenkallion kaupunginosat. Lisäksi alueeseen kuuluu Sipoossa Granön saari ja Majvikin alue sekä Vantaalla Länsisalmen kaupunginosa sekä osia Länsimäen, Vaaralan ja Ojangon kaupunginosista. Östersundom toimikunta on pyytänyt aluehallintoviraston kannanottoa valmisteluaineistosta.

Lausunto

Etelä-Suomen aluehallintoviraston peruspalvelut, oikeusturva ja luvat vastuualueen ympäristöterveydenhuoltoyksikkö esittää lausuntonaan seuraavaa:

Yleiskaavaluonnoksessa tehokkainta asuntorakentamista on osoitettu Porvoonväylän eteläpuolelle Uuden Porvoontien molemmin puolin, joiden joukkoliikenne tukeutuisi metroon. Näiden alueiden ympärille on esitetty laajat alueet kaupunkimaisille pientaloalueille. Metroasemia rakennettaisiin Helsinkiin kolme, Vantaalle kaksi ja Sipooseen yksi. Helsingin Östersundomin ja Sakarinmäen metroasemien ympäristöt olisivat liiketoiminnan ja julkisten palveluiden kannalta keskeisiä alueita samoin kuin Kehä III:n ja Uuden Porvoontien liittymä. Alueelle tulisi asuntoja noin 65 000 – 70 000 ihmiselle sekä noin 10 000 - 15 000 työpaikkaa. Aluetta suunnitellaan myös jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkina, jossa pyöräily toteutetaan tasavertaisena autoliikenteen kanssa. Tehokkaasta joukkoliikenteestä huolimatta asukasmäärän huomattava kasvu lisää merkittävästi autoliikennettä.

ETELÄ-SUOMEN ALUEHALLINTOVIRASTO
puh. 020 636 1040
fax 03 570 8002
kirjaamo.etela@avi.fi
www.avi.fi/etela

Hämeenlinnan päätoimipaikka
Birger Jaarlin katu 15
PL 150, 13101 Hämeenlinna

Helsingin toimipaikka
Ratapihantie 9
PL 110, 00521 Helsinki

Kouvolan toimipaikka
Salpausselänkatu 22
PL 301, 45101 Kouvola

Yos

Alueen merkittävimmät melulähteet ovat Porvoonväylä, Kehä III, Uusi Porvoontie ja Itäväylä. Melua aiheuttavat myös satamaradan tavarajunaliikenne sekä Vuosaaren sataman toiminnot. Tehokkaasta joukkoliikenteestä huolimatta asukasmäärän huomattava kasvu lisää merkittävästi autoliikennettä näillä väylillä, mikä lisää liikenteen aiheuttamaa meluhaittaa. Kaavaluonnoksessa on esitetty tiivistä asumista myös pääkatujen varteen.

Aluehallintovirasto ei pidä hyvänä, että asuntorakentamista keskitetään liikenneväylien varteen niiden aiheuttamien meluhaittojen sekä ilman epäpuhtauksien vuoksi. Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa lähdetään siitä, että alueidenkäytössä ehkäistään melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvia haittoja ja pyritään vähentämään jo olemassa olevia haittoja. Aluehallintovirasto katsoo, että mikäli asuntorakentamista suunnataan lähelle liikenneväyliä, tulisi asuntoihin kohdistuvaa melua mallintaa jo yleiskaavavaiheessa sekä suunnitella tarvittavat meluntorjuntatoimenpiteet. Meluntorjuntatoimenpiteet on myös välttämätöntä toteuttaa ennen kuin melualueelle muuttaa ihmisiä, mikä tulisi huomioida jo yleiskaavavaiheessa. Moottoriajoneuvoliikenteen aiheuttamia päästöjä ja niiden vaikutusta asuntoalueisiin on myös tarpeen selvittää.

Aluehallintovirasto suosittelee, että yleiskaavaluonnoksesta pyydetään Terveyden- ja hyvinvoinnin laitoksen lausunto.

Ympäristöterveydenhuoltoyksikön päällikkö — Antti Nurmi

Ympäristöterveydenhuollon ylitarkastaja — Erja-Riitta Tarhanen

TIEDOKSI

Helsingin kaupungin ympäristökeskus/ ympäristöterveydenhuolto
Vantaan kaupungin ympäristökeskus/ ympäristöterveydenhuolto
Porvoon kaupunki/ ympäristöterveydenhuolto

FINGRID

LAUSUNTO 1 (2)

[redacted]

6.6.2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr Ks/k 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K213
Uppgiftsklass
M. Visanti

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom -toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Viite: Lausuntopyyntö 26.4.2011

Östersundomin osayleiskaava, valmisteluaineisto

Kiitämme lausuntopyynnöstänne ja lausumme seuraavaa:

Yleiskaava-alueelle sijoittuvat Fingridin 110 kV voimajohto Anttila - Vaarala, 400 kV voimajohto Tammisto - Kymi sekä Länsisalmen 400/110 kV suurmuuntoasema. Lisäksi yleiskaava-alueelle sijoittuu 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari, jonka Ympäristövaikutustenarviointi (YVA) on valmistunut vuonna 2009 ja voimajohdon yleissuunnitelma on valmistunut vuonna 2010. Hankkeen valmistelusta vastaavat yhteistyössä Fingrid Oyj, Vantaan Energia Sähköverkot Oy ja Helen Sähköverkko Oy.

Osayleiskaavaluonnoksessa on esitetty suunnittelun 400 kV voimajohdon Länsisalmi - Vuosaari siirtoa Mustavuoren itäpuolella. Fingrid ei kannata tätä esitystä voimajohdon siirrosta. Voimajohto hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa on ollut lähtökohtana se, että uusi 400 kV voimajohto sijoittuu nykyisten 110 kV johtojen Vaarala - Vuosaari paikalle. YVAn ympäristöselvitykset ja vuorovaikutus osallisten kanssa on perustunut tähän ratkaisuun. Tarkoituksenmukaisin ratkaisu on voimajohtojen säilyttäminen nykyreitillä, jolloin voidaan varmistaa ja turvata pääkaupunkiseudun sähkönsiirtoverkon kehittämisedellytykset lyhyellä ja pitkällä aikavälillä.

Kaavaluonnoksissa esitetään voimajohtoreiteille sijoittuvia uusia rakentamisalueita. Niiden tarkemmassa suunnittelussa on otettava huomioon nykyiset ja tulevat voimajohdot ja niiden tilantarve. Lähtökohtaisesti maankäytön suunnittelussa on perusteltua välttää asumisen tai muiden herkkien toimintojen sijoittamista aivan voimajohtoalueen viereen, mikäli se on ilman suhteettomia vaikeuksia mahdollista. Kantaverkon voimajohto suurena rakenteena vaikuttaa alueiden lähimaisemaan sekä viihtyisyyteen. Fingridistä saa tiedot voimajohtojen poikkileikkauksista ja niiden vaatimuksista maankäytön suunnittelulle.

Voimajohdon rajoituksia maankäytölle asioita käsitellään Fingridin julkaisemassa oppaassa *Ohje voimajohtojen huomioon ottamiseen yleis- ja asemakaavoituksessa sekä maakäytön suunnittelussa*, joka on ladattavissa Fingridin Internet-sivuilta (http://www.fingrid.fi/portal/suomeksi/voimajohdot_ja_maankaytto/maankaytto/ohjeita_kaavoittajille/).

Fingrid Oyj:n voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Muiden kuin Fingrid Oyj:n omistamien voimajohtojen osalta teidän tulee pyytää erillinen lausunto voimajohtojen omistajalta.

Fingrid Oyj

Katuosoite
Arkadiankatu 23 B
00100 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

Yos

25.05.2011

Helsingin kaupunki, kirjaamo
Östersundom -toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Viite Lausuntopyyntönne 26.4.2011

Asia ÖSTERSUNDOMIN YHTEINEN YLEISKAAVA

Östersundom-toimikunta pyytää kannanottoa Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistosta. Gasum Oy:n maakaasuputkistoa (mm. maakaasuputket DN400 ja DN500, anodikenttä, Vesterkullan ja Mellunmäen venttiiliasemat ja Länsimäen paineenvähennysasema) sijaitsee yleiskaava-alueella eri käyttötarkoituksiin varatuilla alueilla. Maakaasuputkea varten on kaavassa varaus ”maakaasun runkoputki”.

Yleiskaavaluonnokseen merkityn maakaasuputken sijainnin yksityiskohdissa on eroja Gasumin aineistoon verrattuna. Sijainti pyydetään tarkistamaan, yhteyshenkilö

Maakaasuputkistoon tehtävät muutokset aiheuttavat merkittäviä kustannuksia, joten ensisijaisesti alueen maankäyttö tulee suunnitella siten, että muutoksia ei tarvitse tehdä.

Maakaasuputken läheisyydessä ei saa harjoittaa sellaista toimintaa, josta aiheutuu haittaa tai vaaraa maakaasuputken pitämiselle. Rakennusten ja rakenteiden suojaetäisyyksistä säädetään maakaasun käsittelyn turvallisuudesta annetussa asetuksessa (551/2009). Maakaasuputkien DN400 ja DN500 suojaetäisyys rakennuksiin/kohteisiin on 8 tai 16 metriä käyttötarkoituksesta riippuen. Paineenvähennysaseman ja venttiiliaseman suojaetäisyysvaatimus on vastaavasti 25 tai 50 metriä. Suojaetäisyydet on otettava huomioon rakennuskortteleiden suunnittelussa ja rakennusten sijoittamisessa kaava-alueella.

Maakaasuputken huollettavuus tulee taata. Maakaasuputken taitekohtia ei voi jättää katu- tai liikennealueiden alle. Maakaasuputken ja liikenneväylien risteämien tulee olla jyrkempiä kuin 45°.

Kunnallistekniikkaa ja muuta infrastruktuuria suunniteltaessa ja rakennettaessa on toteutettava maakaasuputkiston edellyttämät suojaustoimet. Maakaasuputkiston suojauksesta aiheutuvat kustannukset jäävät hankkeen maksettavaksi.

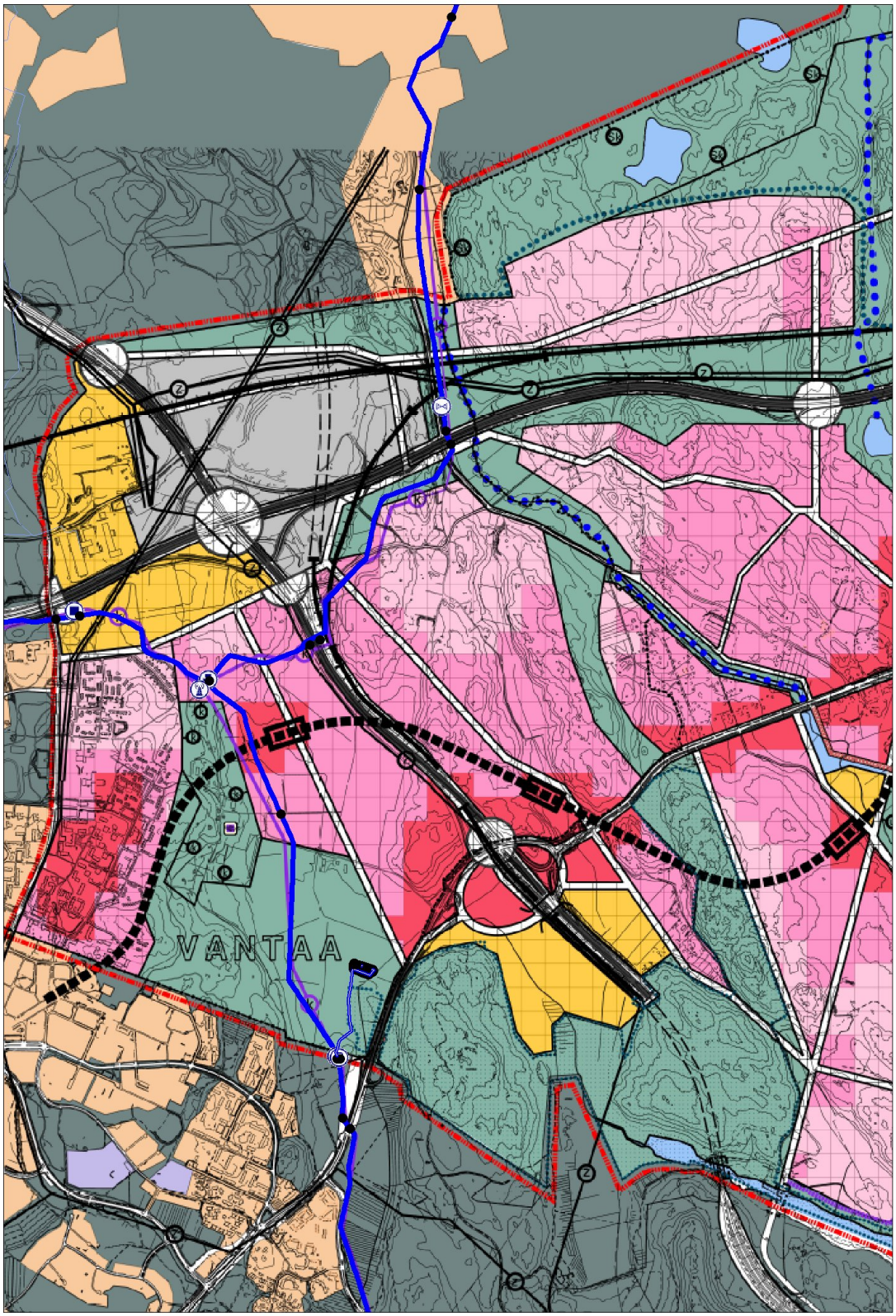
Gasum Oy:llä säilyy oikeus maakaasuputken käytön edellyttämien huolto-, kunnossapito- ja korjaustoimenpiteiden tekemiseen. Maakaasuputkilinjalla on säilyttävä näköyhteys merkintäpylväältä toiselle.

Gasum Oy esittää, että yleiskaavamääräyksiin sisällytettäisiin maininta maakaasuputkistosta aiheutuvista rajoituksista, esimerkiksi ”Rakentaminen ja muu toiminta maakaasuputkiston läheisyydessä on rajoitettua asetuksen 551/2009 mukaisesti”.

Maakaasuputkisto asettaa rajoituksia ja ehtoja rakentamisen tekniselle toteuttamiselle. Näihin rajoituksiin yms. kysymyksiin otetaan tarkemmin kantaa alueen suunnittelun edetessä.

Sijainti	Putkiväli:	2644001 Länsimäen lähtö - Vesterkulla, 2650031 Vesterkulla, 2650001 Vesterkulla - Mellunmäki, 2330002 Sotunki - Vesterkulla, 2650062 Vesterkulla, 2644033 Länsimäen lähtö, 2670032 Mellunmäki	Paalu:	4.65 - 96m

GASUM OY


VANTAA

Helsingin Energia
Helen Sähköverkko Oy

Alueverkko/Hinkkanen 31.5.2011 1 (1)

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
03. 06. 2011
Dnro/Dnr KS/K 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K 204
Uppgiftsklass

HELSINGIN KAUPUNKI
Kirjaamo, Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 Helsingin kaupunki

Kannanottopyyntö 2010 –1035

ÖSTERSUNDOMIN YHTEINEN YLEISKAAVA

Olemme tarkastaneet otsikossa mainitun yleiskaavaluonnoksen ja sen selostuksen.

Helen Sähköverkko Oy on yleiskaavan alueella olevan Salmenkallion kaupunginosan länsiosan jakeluverkonhaltija. Helen Sähköverkko Oy tulee rakentamaan omalle verkkolupa-alueelleen uuden sähkönjakeluverkon. Yleiskaavan alueella kulkee Helsingin ja pääkaupunkiseudun sähkönsiirron kannalta merkittäviä 110 kV ja 400 kV suurjännitejohtoja, joiden reitit tulee esiintyä yleiskaavassa. Yksittäinen suurjännitejohto on osa sähkönsiirtojärjestelmää, eikä johtoja voi poistaa suunnittelematta uudelleen koko järjestelmää. Kaavaselostuksen maininta "ilmajohdot pyritään säilyttämään" on täten riittämätön maininta. Yleiskaavaluonnoksessa on Vaaralasta Vuosaareen merkattu reitti suurjännitejohdolle. Yleiskaavasta ei tarkasti selviä, onko reitti tarkoitettu 110 kV johdolle vai 400 kV johdolle. Helen Sähköverkko Oy haluaa painottaa, että nykyisellä reitillä on lunastuslain mukaisesti hankittu käyttöoikeuden supistus 110 kV suurjännitejohdolle ja nykyisen reitin muuttaminen edellyttäisi uutta lunastusmenettelyä.

Pääkaupunkiseudun sähkönsiirron tulevaisuuden tarpeet huomioiden ja sähköverkon kehittymisen kannalta ovat alueen verkkoyhtiöt, Helen Sähköverkko ja Vantaan Energian sähköverkot, suunnitelleet yhdessä kantaverkkoyhtiö Fingridin kanssa Länsisalmen ja Vuosaaren välille 400 kV suurjänniteyhteyttä nykyisen 110 kV kaksoisjohdon paikalle. Tästä suurjänniteyhteydestä on tehty ympäristönvaikutusarviointi (YVA), joka on päättynyt vuonna 2008. Yleiskaavaluonnoksessa merkitty johtoreitti poikkeaa YVA:ssa selvitetystä reitistä. Yleiskaavan laatijan tulee varmistaa, että yleiskaavaluonnoksessa esitetylle reitille on käytännössä mahdollista rakentaa suunniteltu suurjännitejohto ennen kaavan voimaantuloa. Johtoreittimuutos ei myöskään saa vaarantaa pääkaupungin sähkönsiirtoverkon kehittymisen aikatauluja.

Lausunnon antaja:

Mika Hinkkanen
Helen Sähköverkko Oy
Alueverkko

HELSINGIN JA UUDENMAAN ARKKITEHDIT -
HELSINGFORS OCH NYLANDS ARKITEKTER SAFA
ITÄ-UUDENMAAN ARKKITEHDIT -
ÖSTRA NYLANDS ARKITEKTER SAFA

SAFA
SUOMEN ARKKITEHTIILIITTO
FINLANDS ARKITEKTFÖRBUND

KANNANOTTO 3.6.2011 TSa - TSi

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr KS/K 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K208
Uppgiftsklass
M. Visanti

Östersundom-toimikunnalle

helsinki.kirjaamo@hel.fi

Suomen Arkkitehtiliitto SAFAn Helsingin ja Uudenmaan sekä Itä-Uudenmaan paikallisosastot esittävät seuraavat mielipiteet Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistosta

Yleistä

Helsingin ja Vantaan kaupungit sekä Sipoon kunta ovat päättäneet laatia Östersundomin alueelle maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 46 §:n tarkoittaman kuntien yhteisen oikeusvaikutteisen yleiskaavan. Tarkoituksena on laajentaa tiiviisti rakennettua kaupunkialuetta Helsingin ja Vantaan suunnasta itään päin. Pidämme kuntien suunnitteluyhteistyötä tällä metropolialueen tärkeällä kasvusuunnalla hyvänä esimerkkinä yhteistyöstä.

Yleiskaavaluonnoksen mukaiset rakentamisalueet mahdollistavat alueelle 65 000–70 000 asukasta ja 10 000–15 000 työpaikkaa. Asukkaista noin 45 000 sijoittuisi Helsingin alueelle, noin 12 000 Sipoon alueelle ja noin 15 000 Vantaan alueelle. Asukkaita kaava-alueella on tällä hetkellä noin 6 000, joista noin 4 000 Vantaan Länsimäen alueella.

MRL:n tavoitteena on (1 §) järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti ja kulttuurisesti kestävää kehitystä. Tavoitteena on myös turvata osallistumismahdollisuudet asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa.

Pidämme Östersundomin yleiskaavan päätavoitteita hyvinä. Pääkaupunkiseudulla kaava tasapainottaa yhdyskuntarakennetta, monipuolistaa asuntotarjontaa ja mahdollistaa infrarakenteen kokonaissuunnittelua, mikä on alueen kestävän kehityksen kannalta oleellista.

Valmisteluprosessista

Yleiskaavaa varten on tehty perusteellisia ja kattavia selvityksiä. Pidämme selvitysaineistoa yleisesti ottaen riittävänä ja jopa esimerkillisenä emmekä esitä kannanottoja siitä.

Yos

Keskitymme kannanotossamme luonnossuunnitelmiin, kaavaselostukseen ja -karttaan määräyksineen.

Kattava, tosin paikoin viitteellinen kaavaselostus sekä yleiskaavakartta määräyksineen antavat vaikutelman, että kaavaluonnosta on mahdollista kehittää sekä em. MRL:n yleisiä tavoitteita että valmisteluasiakirjoissa esitettyjä suunnittelualueen erityisiä tavoitteita toteuttavaksi.

Jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota aidosti vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja toteutuksen edellytysten luomiseen myös maapolitiikalla.

Luonnossuunnitelmista

Koska kaava on oikeusvaikutteinen, kaavamerkintöjen taso ja selkeys ovat erityisen tärkeitä.

Kaavaluonnoksen pohjakartta on osittain epäselvä. Paikoin on vaikea nähdä, miten uudet alueet kytkeytyvät olevaan yhdyskuntarakenteeseen.

Kaavamääräykset ovat osittain kuvailevia. Varsinkin yleisessä osassa tulisi täsmentää, mitkä ovat määräyksiä ja mitkä suosituksia tai ohjeita.

Yksityiskohtia

Liitteessä esitämme joukon teemoittaisia sekä yksityiskohtia koskevia kommentteja.

Helsingissä, 6.6.2011

Helsingin ja Uudenmaan Arkkitehdit
- Helsingfors och Nylands Arkitekter
Hesa-SAFA

Itä-Uudenmaan Arkkitehdit
- Östra Nylands Arkitekter
ITU-SAFA

LIITE

Teemoittaisia sekä yksityiskohtia koskevia kommentteja

Alueen mitoitus ja rakenne

Mitoitustavoite, 60 ... 70 000 uutta asukasta, on suuri haaste. Tavoitetta voi kuitenkin pitää kohtuullisena, kun otetaan huomioon pääkaupunkiseudun paineet. Kasvu edellyttää kuitenkin hyvää suunnittelua, myös detaljitasolla. Siten kunnilta tarvitaan riittävät resurssit asemakaavoitukseen ja toteutussuunnitteluun.

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

Tehokkaimmin rakennetut alueet sijoittuvat "Rannikko-vaihtoehdon mukaisesti" nauhamaisesti moottoritien ja rannan väliselle vyöhykkeelle. Alueen täydennysrakentamista rajoittavat tällä alueella erityisesti nykyinen rakentaminen, topografia ja luontoarvot. Moottoritien pohjoispuoliset alueet, joilla on vähemmän rakentamista rajoittavia tekijöitä, on osoitettu väljempään pientalorakentamiseen. Olisiko tehokkaampaa rakentamista syytä osoittaa myös esim. Landbon alueelle, jolloin ranta-alueen läheisyydestä olisi vastaavasti mahdollista vapauttaa enemmän alueita virkistykseen?

Rakentamisen tehokkuus luonnoksen mukaan on matalimmillaan *keskimäärin e= 0,4.* Tehokas rakentaminen on sinänsä perusteltua metrolla liikennöitävällä alueella, mutta pystytäänkö tämän tehokkuustavoitteen puitteissa kaikilla rakentamiseen osoitetuilla alueilla riittävällä tavalla ottamaan huomioon maaston, luontoarvojen ja kulttuuriympäristön arvojen asettamat reunaehdot rakentamiselle?

Prosessi ja vuorovaikutus

Kolmen kooltaan, identiteetiltään, tavoitteiltaan ja resursseiltaan erilaisen kunnan yhteisen yleiskaavan tekeminen on haasteellista, mutta tarpeellista seudun kokonaiskehityksen kannalta.

Yleiskaavaa varten on tehty perusteellisia ja kattavia selvityksiä. Kaavaselostuksen mukaan on tehty useita laskennallisia analyysimalleja, joista moni on myös esitetty piirrettynä, maastoon sovitettuna rakennemallina. Selostuksessa kerrotaan lyhyesti, että rakennemalleista yksi on valittu luonnoksen pohjaksi. Vaikutelmaksi tulee, että valinnan teki suunnittelukoneisto. Avoimeksi jää, millä menetelmillä ja perusteilla valinta tehtiin.

Jatkovaiheissa selostuksesta tulisi ilmetä ainakin tärkeimpien valintojen vaihtoehdot ja perustelut.

Valmisteluaineisto on massiivinen ja asiantuntijoillekin vaikea hahmotettava. Kaavaluonnoksen graafinen laatu ja luettavuus on kuitenkin melko heikko, mikä hankaloittaa ja heikentää demo-

kraattisia aspekteja suunnitteluprosessissa. Havainnollisuutta ja selkokielisyyttä voitaisiin selkeästi parantaa seuraavassa suunnitteluvaiheessa, kun tavoitteena on aito vuorovaikutus.

Toteuttaminen

Östersundomin hallitun toteuttamisen haasteena ovat kuntien eritasoiset kaavoitus- ja toteuttamisresurssit koko yleiskaava-alueella.

Yleiskaava ja sen rakentamisalueet sijoittuvat huomattavilta osin yksityiselle maalle, joka on paikoin ollut rakennuskiellossa 1950-luvulta, ja kaavoitustakin on ollut vireillä 1970-luvulta.

Maanomistusta tai rakennetun ympäristön nykytilannetta ei ole monessa kohtaa - epähuomiossa vai tarkoituksella? - huomioitu kaavaluonnoksessa. Viheralueita on esitetty yksityisille asuinkiinteistöille esim. Sipoon osayleiskaava-alueella. Tämä on haasteellista niin virkistysalueiden käytön, kiinteistönomistajille tulevan haitan kuin maanomistajien epätasaisen kohtelun kannalta ja tulisi selventää tarkistetussa kaavaluonnoksessa.

Suhteellisen nopeaksi ennakoitu rakentaminen tuo mukanaan myös sosiaalisen rakennemuutoksen, johon on syytä panostaa erityisesti juuri yleiskaavavaiheessa. Kaavaselostuksen vaikutusten arvioinnissa asiaa sivutaan, mutta vain yleisellä, hyvän yhdyskuntasuunnittelun edellytysten tasolla. Suunnitelmista ei ilmene, miten yleiskaavalla on tarkoitus ohjata yksityiskohtaisia suunnitelmia, jotta varovaisin sanakääntein ennakoituja sosiaalisia haittavaikutuksia voidaan vähentää.

Yleiskaavan toteutuminen edellyttäisi jo tässä luonnosvaiheessa myös selkeästi ilmaistuja ja johdonmukaisia maapoliittisia tavoitteita. Onko tällaisia, ei ilmene kaava-asiakirjoista.

Asuminen

Alueen identiteetin kannalta tiivistä ja tehokasta asuinrakentamista voisi osoittaa mahdollisuuksien mukaan keskitettyihin paikkoihin myös rannan tuntumaan.

Suunnitteluprojektin tuottamassa leikekirjassa on runsaasti hyviä ja ympäristöön sovellettavia esimerkkejä. Niitä voisi jatkosuunnittelussa kohdistaa alueille antamaan paikoille erilaisia identiteettejä.

Tavoiteltu, kaupunkipientaloihin perustuva yhdyskuntarakenne ja tummimmalla punaisella esitettyjen alueiden suunniteltu rakentamistehokkuus ovat jossain määrin ristiriidassa. Toteutus esimerkiksi asemien läheisyydessä on näillä tehokkuuksilla todennäköisesti kerrostalomaisempaa, mitä sinänsä ei tarvitse pitää ongelmana.

Kulttuuriperintö

Alueella on useita kulttuurimaiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön kannalta arvokkaita alueita ja kohteita, joita uusi rakentaminen väistämättä muuttaa. Niiden arvoista huolehtiminen ja niiden hyödyntäminen uutta rakennetta luotaessa on haaste. Kaavaluonnoksesta ei kuitenkaan käy ilmi, miten tähän vastataan. Kulttuuriympäristöjen kohdemerkintöjä tulisi täydentää aluerajauksin.

Kulttuurihistorialliset painopisteet (kartanot ja kappeli) vaativat tarpeeksi suuria suojavyöhykkeitä sekä erityistä detaljisuunnittelua seuraavissa kaavavaiheissa, jotta niiden arvot säilyvät myös. Näiden identiteetti ja panoarvo tulee kasvamaan, kun muu yhdyskuntarakenne alueella uudistuu.

Liikenne ja väylät

Tavoiteltu liikkumisen strategia jää epäselväksi. Kaavaselostuksessa on tuotu esiin joukkoliikenteen - kevytliikenteen painotus, joka kuitenkin voi jäädä toiveeksi. Aluerakenne kuitenkin vaikuttaa perustuvan vahvasti autoliikenteeseen. Asiakirjoista ei ilmene, miten joukkoliikenteen - kevytliikenteen tavoitetta kaavallisin keinoin toteutetaan.

Voimakas väestönkasvu asemanseutujen ympärillä edellyttää ja mahdollistaa kevyen liikenteen painottamisen yhteyksiä ja väyliä luotaessa ja toteutettaessa. Toimiva joukkoliikenne edellyttää erityisesti myös riittäviä liityntäpysäköintialueita, jotka voisi ohjeellisina varauksina esittää kaavakartassa.

Varsinkin Sipoon alueella vesiliikenteellä on vuosisatainen historia. Rannikon tiheämpi asutus, tiet ja autoliikenne ovat pääosin vasta 1900-luvulta. Edelleenkin rannikkoa pitkin kulkee Uudenmaan vilkkaimmin liikennöityjä vesiväyliä. Karhusaaren-Storörenin venesatamat ovat Sipoon suurimpia.

Kaavakartalle on merkitty venesatamia, mutta selostuksessa vesiliikennettä ei ole käsitelty lainkaan. Vapaa-ajansatamia on tärkeää kehittää riittävästi, koska olevat satamat ovat jo tänään melko täynnä. Suuri väestönkasvu alueella luo runsaasti lisää kysyntää veneilylle. Venereitit puuttuvat kaavaluonnoksesta kokonaan.

Virkistysalueet ja viheryhteydet

Virkistysalueina varsinkin Sipoon saaristo ja Sipoonkorpi muodostavat valtavia ja erityisiä sekä nyt melko kehittämättömiä resursseja. Virkistysalueiden ja -reittien kehittäminen eri vapaa-ajan toiminnoille on sosiaalisen juurtumisen kannalta erityisen tärkeää. Pääsy virkistysalueille tulisi tarkentaa esittämällä myös alemmanasteista viherverkkoa. Kaavaluonnoksessa laajoja asuntoaluemattoja halkovat vain pääkadut.

Viherkäytävät Sipoonkorven ja rannan / Natura 2000 -alueiden välillä ovat kapeita. Ekologisina käytävinä hyvin toimiakseen niiden tulisi olla vähintään 300 m leveitä, ja myös vaihtelua tulisi olla leveyksissä.

Yleiskaavatyön yhteydessä tulisi koko alueelle suunnitella kattava virkistysaluejärjestelmä. Rantavyöhykkeellä on alueita, joilla eri toiminnat kilpailevat virkistyskäytön kanssa. Nykyisiin omarantaisiin asuinkiinteistöihin on vaikea puuttua. Kehittämällä rantojen lähialueita, esim. tekemällä reittejä, lintutorneja, ym. kaislikkoon, merialueita voidaan avata myös uusille asukkaille.

Alueen merellistä luonnetta voisi painottaa suunnitelmissa. Uusien vaihtoehtojen ja ratkaisujen löytämisen haasteena tosin on jo pääosin rakennettu ja yksityisessä omistuksessa oleva rantavyöhyke. Saarien avaaminen kaupunkilaisille on kannatettavaa, kuten myös jatkuvan rantareitin avaaminen.

Voiko alueen halkaisevan neljän liikenneväylän käytävän paikoin huomattavan leveää alueavarausta kaventaa päällekkäisjärjestelyin? Löytyykö käyttöä laajalle liikenneväylien suojaviheralueelle? Meluntorjuntaan väylien varrella tulee jo tässä vaiheessa kiinnittää huomiota.

Rantojen kaavamerkinnät

Storöreninlahden itärannalla ja Majvikin länsirannalla hallimaisille tiloille ym. tarkoitettu rakentamisalue katkaisee kaavakartalla laajojen alueiden yhteydet rantaan. Alueen läpi kulkee ran-

taraitti sen sijaan, että varasto- ym. toiminnot olisivat erillään ja reitit selvästi rannalla. Alueet sopivat sijainniltaan ja ilmansuunniltaan laajojen tausta-alueiden yhteiseen virkistykseen.

Periaatteessa tällainen oikeusvaikutteisen yleiskaavan merkintä mahdollistaa virkistysalueen ja rannan välisen yhteyden katkon myös asemakaavoituksessa ja toteutuksessa. Riskinä on, että rantavyöhykkeet siirtyvät esim. venevarastoyrityksille, joiden aitojen takana kulkee mereltä suljettu reitti. Olisiko tällaisiin kohtiin löydettävissä paremmin tavoitteita toteuttavat kaavamerkinnät?

6.6.2011 8010/2011/1004

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-7. 06. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522, K226
Uppgiftsklass M. Visanti

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 Helsingin kaupunki

Östersundom-toimikunnan kannanottopyyntö 26.4.2011, 8010/2011/1004

KANNANOTTO ÖSTERSUNDOMIN YHTEISEEN YLEISKAAVAAN

Yleistä

Helsingin poliisilaitos osallistui 13.12.2010 järjestettyyn Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteiseen viranomaisneuvotteluun koskien Östersundomin yleiskaavaa. Neuvottelussa käsiteltiin Östersundomin yhteinen yleiskaava -osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) luonnosta 19.8.2010.

Neuvottelussa Helsingin poliisilaitos toi esiin, että poliisilla on tiivis yhteistyö turvallisuuskysymyksissä Helsingin kaupungin kanssa. Kaavoitussuunnittelussa poliisin näkökulmasta keskeisiä asioita ovat mm. liikennejärjestelyt, asuinympäristöjen turvallisuus, valoisuus ja luonnollisen valvonnan mahdollisuus toteuttamalla mahdollisimman avoimia tiloja. Tärkeitä suunnittelualueita ovat asemien seudut ja ostoskeskukset. Helsingin poliisilaitos pitää tärkeänä, että se voi tehdä yhteistyötä Helsingin kaupungin kanssa kaavaa valmisteltaessa.

Helsingin poliisilaitoksen kannanotto yleiskaavasuunnitelmaan

Helsingin poliisilaitos on tutustunut uuteen yleiskaavasuunnitelmaan ja sen liitteisiin, jotka löytyvät osoitteesta http://yhteinenostersundom.fi/yleiskaava/.

Yleiskaavaprosessi on alkuvaiheessa ja se kestää useita vuosia. Yleiskaavaa käsitellään prosessin eri vaiheissa Helsingin, Sipoon ja Vantaan kaupungin- ja kunnanhallituksissa sekä -valtuustoissa. Kaavaluonnoksen ja siitä keväällä 2011 saadun palautteen pohjalta laaditaan tarkennettu kaavaluonnos, joka hyväksytään kunnissa jatkosuunnittelun pohjaksi. Tarkennetun kaavaluonnoksen pohjalta laaditaan yleiskaavaehdotus, jonka on määrä valmistua vuoden 2012 lopulla. Kaavaehdotus käsitellään kunnissa ennen Östersundom-toimikunnan hyväksymiskäsittelyä. Toimikunnasta yleiskaava saatetaan ympäristöministeriön vahvistettavaksi.

Östersundomin yleiskaavasuunnitelma on laadittu erittäin perusteellisesti ja laajassa yhteistyössä kolmen kunnan kesken. Helsingin poliisilaitos ei voi tässä vaiheessa ottaa yksityiskohtaisesti kantaa yleiskaavasuunnitelmaan, koska rakentamisalueiden rajaukset, rakenteet ja muut yksityiskohdat ratkaistaan vasta myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Tulevassa kaavaluonnoksessa tärkeimpiä ratkaistavia asioita ovat joukkoliikenteen perusratkaisu sekä alueelle tuleva asukas- ja työpaikkamäärä.

Yos

Östersundomin alueen suunnittelun tavoitteet yleiskaavasuunnitelmassa:

- Alueelle tulee 65 000 – 70 000 asukasta
- Joukkoliikenteen perusratkaisu on Mellunmäestä jatkuva metro
- Alueelle suunnitellaan kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti monipuolinen, pääosin pientalovaltainen kaupunginosa
- Alueelle tulee luonteeltaan hyvin erilaisia kaupunginosia
- Natura 2000-alueet huomioidaan suunnittelussa kaupunkirakenteeseen tiivisti liittyvinä luonto- ja virkistysalueina
- Ranta-alueita on julkisessa käytössä nykyistä enemmän
- Sipoonkorpi on suunnittelun lähtökohtia.

Helsingin poliisilaitos katsoo, että tavoitteet toteutuessaan nykyisen suunnitelman mukaisina tulevat aiheuttamaan merkittävästi poliisin palvelujen tarpeen ja tehtävien kasvua Itä-Helsingissä

Laadukkaalla, viranomaisten yhteisellä suunnittelulla voidaan löytää turvallisen ja viihtyisän arki- ja liikkumisympäristön tuottavia ratkaisuja Östersundomin suunnittelualueelle. Helsingin poliisilaitos haluaa erityisesti olla mukana alueiden ja tiestön rakentamisen suunnittelussa siinä vaiheessa, kun suunnitellaan toimivia paikallisia ratkaisuja onnettomuuksien, häiriöiden, rikosten ja rikostilaisuuksien ennakolta ehkäisemiseksi.

Helsingin poliisilaitoksen katsoo, että poliisin asiantuntemusta tulisi jatkossa käyttää ainakin seuraavien osa-alueiden ja kohteiden konkreettisessa suunnittelussa:

- Liikenne- ja pysäköintijärjestelyt
- Kauppa- ja ostoskeskukset ja niiden läheisyys
- Metroasemat ja niiden läheisyys
- Katu- ja liikenneturvallisuus yleensä; mm. valvontajärjestelmät
- Ranta-alueet; mm. kevyen liikenteen väylät, uimarannat, tulvavaara
- Lähiöt ja korttelit

Apulaispoliisipäällikön sijainen Jussi-Pekka Lämsä

Komisario Teemu Kruskopf

TIEDOKSI: Poliisikomentaja Jukka Riikonen
Apulaispoliisipäällikkö Lasse Aapio

PORT OF HELSINKI
Vuosaaren satamakeskus
Ari Parviainen

HelSa 2011-67/522

6.6.2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-7. 06. 2011
Dnro/Dnr ksik 2010-1035
Tehtäväluokka 522; k228
Uppgiftsklass

Helsingin kaupunki,
Kirjaamo
Östersundom toimikunta
PL 10
00099 Helsingin kaupunki

Asia:
Helsingin Satama –liikelaitoksen kannanotto Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistosta

Östersundomin alueelle ja sen lähiympäristöön laaditaan Helsingin, Sipoon ja Vantaan yhteinen yleiskaava. Yleiskaavan laatii ja hyväksyy kuntien yhteinen toimielin, Östersundom toimikunta. Yhteisen yleiskaavan suunnittelualue käsittää Karhusaaren, Salmenkallion, Talosaaren, Ultunan ja Östersundomin kaupunginosat Helsingissä, Majvikin alueen ja Granön saaren (osia Immersbyn ja Östersundomin kylistä) Sipoossa sekä Länsisalmen kaupunginosan ja osia Länsimäen, Ojangon ja Vaaralan kaupunginosista Vantaalla. Yhteisen yleiskaavan valmisteluaineisto on ollut nähtävillä ja Östersundom toimikunta on pyytänyt siitä kannanottoja.

Suunnittelualue sijoittuu Vuosaaren sataman läheisyyteen siten, että Vuosaaren sataman päämaaliikenneyhteydet tieyhteys Kehä III:lta ja rautatieyhteys pääradalta kulkevat suunnittelualueen läpi. Vuoden 2008 lopussa valmistunut ja toimintansa käynnistänyt Vuosaaren satama on Suomen ulkomaankaupan pääsatama. Vuosaaren satama ja sen viereinen yritysalue logistiikkakeskuksineen muodostavat Vuosaaren satamakeskukseksi kutsutun alueen, joka on merkittävä työpaikkakeskittymä itäisessä Helsingissä. Satama on myös pitkällä tähtäimellä tehty seudullinen liikenneratkaisu, joka on pysyvästi vaikuttanut etenkin raskaan liikenteen liikennevirtoihin pääkaupunkiseudulla. Helsingin Satama –liikelaitos (jäljempänä Helsingin Satama) vastaa Vuosaaren satamakeskuksen kehittämisestä.

Helsingin Satama suhtautuu myönteisesti Östersundomin ja sen lähialueiden maankäytön suunnittelun kehittymiseen ja kolmen kunnan yhteistyöhön yleiskaavan laadinnassa. Kuntien yhteistyönä laaditulla yleiskaavalla on mahdollista piirtää suuntaviivat alueen muodostumiselle merkittäväksi ja sekä asumisen että elinkeinotoiminnan kannalta vetovoimaiseksi kaupunkialueeksi.

Yos

Helsingin Satama näkee Vuosaaren satamakeskuksen kehittämisen kannalta myönteisenä, että Östersundomin yhteisen yleiskaavan tavoitteisiin on kirjattu liikenneyhteyksien ja etenkin raideliikenteeseen perustuvan joukkoliikenteen edistäminen. Merkittävä asukasmäärän kasvu Östersundomin alueella tulee lisäämään työmatka- ja muuta henkilöliikennettä myös Vuosaaren satamakeskuksen suuntaan, mistä syystä suunnittelussa tulee luoda edellytykset Östersundomin ja Vuosaaren satamakeskuksen välisen joukkoliikenteen muodostumiselle.

Vuosaaren sataman tavaravirrat kulkevat maanteitse ja rautateitse suunnittelualueen läpi. Sataman tavaraliikenne on maantieliikenteen osalta keskitetty Kehä III:lle, jolta liikenne ohjautuu edelleen valtakunnallisille pääväylille mm. suunnittelualueen halki kulkevalle Porvoonväylälle eli vt 7:lle. Raideliikenne satamasta pääradalle kulkee yleiskaavan alueella Kehä III:a myötäilevällä, Vuosaaren satamaradalla. Sataman tavaraliikenteen yksi keskeinen solmukohta on siten Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymän alue. On välttämätöntä, että yleiskaavan laadinnassa huomioidaan paitsi toimivien liikenneyhteyksien säilyminen ja kehittyminen tavarakuljetuksille Vuosaaren sataman ja sisämaan välillä niin myös Vuosaaren satamakeskuksen tuomat mahdollisuudet elinkeinoelämälle ja yritysten sijoittumiselle yleiskaavan suunnittelualueella jo olevien liikenneyhteyksien ja kehittyvien joukkoliikennereittien äärelle. Yleiskaavan tavoitteissakin on mainittu, että Vuosaaren sataman ja Aviapoliksen kehityskäytävää hyödynnetään työpaikka-alueena.

Yleiskaavaluonnoksessa oleva Heli-ratavaraus ja raideyhteysvaraus Heli-radan ja Vuosaaren satamaradan välillä luo mahdollisuudet kehittää tavaraliikenteen painopistettä edelleen raideliikenteen suuntaan.

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

Yleiskaavaluonnoksessa on Kehä III:n, Uuden Porvoontien (mt 170), Porvoonväylän (vt 7) ja Vuosaaren satamaradan tuntumaan sijoitettu kohtalaisen laajat rakentamisalueet. Osa alueesta on kaavaluonnoksessa varattu kehitettäväksi hallimaisia tiloja vaativien toimintojen korttelialueena, jolle saa rakentaa tiloja palvelu-

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

Suurin osa alueesta on varattu kehitettäväksi kaupunkikortteleiden, lähipuistojen ja paikalliskatujen alueena siten, että rakentamisen suurin tehokkuus sijoittuu Kehä III:n varrelle sekä sen ja Uuden Porvoontien liittymään alueelle. Alueen halki kulkee myös Vuosaaren satamarata, mutta kaavaluonnoksessa esitetty metrolinjaus ja sen asemat ovat rakennusalueen laidoilla ja osittain sivussa tehokkaimmasta rakentamisesta. Kaupunkikortteleiden, lähipuistojen ja paikalliskatujen alueista on yleiskaavaohjeissa ja yleisissä määräyksissä mainittu, että ne on tarkoitettu asumisen, kaupallisten, julkisten ja kirkollisten palvelujen, toimistojen ja pienyritysten tiloja varten.

Suurten kaupunkikorttelikeskittymien sijoittaminen vilkasliikenteisten valtakunnallisten pääteiden ja tavaraliikenteen raideyhteyden varrelle ei ole asumisen ja muiden kaupunkikorttelitoimintojen viihtyisyyden kannalta paras mahdollinen ratkaisu. Sen sijaan tämän tavaraliikenteen valtasuonten keskittymän läheisyyteen olisi järkevää sijoittaa hyviä liikenneyhteyksiä tarvitsevaa yritystoimintaa kuten tilaa vievän tukku- ja vähittäiskaupan ja varastoinnin palveluita sekä tuotantoa, jolle on tärkeätä hyvä saavutettavuus kaikkien liikennemuotojen (ilma-, maa- ja meriliikenteen) osalta. Yritysalueet voisivat tällöin toimia myös liikenteen päästöjä eliminoivina puskureina hieman tavaraliikenneväylistä etäämmälle, mutta mm. metrolinjan ja muiden joukkoliikenneyhteyksien äärelle sijoitettujen kaupunkikorttelitoimintojen alueiden välissä.

Yritysalueiden sijoittaminen suunnittelualueella jo olemassa olevien liikenneyhteyksien varrelle ja niiden solmukohtien läheisyyteen on yleiskaavalle asetettujen tavoitteiden mukaista ja tukee mm. henkilöautoliikennettä vähentävän ja joukkoliikennettä sekä kevyttä liikennettä edistävän liikennejärjestelmän syntymistä vähentämällä työmatkaliikennettä suunnittelualueelta sen ulkopuolelle. Lisäksi Vuosaaren sataman palveluita käyttävän ja sataman käyttäjille palveluita tarjoavan yritystoiminnan mahdollisuus sijoittua suunnittelualueelle tarjoaa edellytykset vähentää tavaraliikenteen liikennesuoritetta ja sen myötä myös liikenteen päästöjä.

Suunnitelman mukaan yleiskaavatyön yhteydessä arvioidaan kaavan vaikutuksia luonnonympäristöön, luonnonsuojelualueisiin ja Natura 2000 –verkostoon kuuluville alueille. Helsingin Satama katsoo, että vaikutuksia arvioitaessa on välttämätöntä ottaa yhteisvaikutuksina huomioon Vuosaaren sataman ja muiden Natura-alueeseen mahdollisesti vaikuttavien toimintojen, hankkeiden ja suunnitelmien vaikutukset.

Suunnittelualueen kaavoitus vaikuttaa myös Vuosaaren sataman eri lupamenettelyihin, ja se on otettava huomioon yhteisvaikutuksena ainakin sellaisissa lupaa tai suunnitelmaa edellyttävissä Helsingin Sataman hankkeissa, joiden johdosta Vuosaaren sataman vaikutukset Natura-alueeseen kasvavat. Vuosaaren satamassakin voidaan siis joutua menettelyyn, jossa valtioneuvoston lupa LSL 66 §:n mukaisesti on Östersundomin yleiskaava-alueen kaavoituksen ja esimerkiksi sataman muutoshankkeen yhteisvaikutusten johdosta tarpeen. Vaikutusten arviointimenettelyllä onkin varmistettava, että edellä mainittujen yhteisvaikutusten myötä kaavan toteutus ei tulevaisuudessakaan estä tai merkittävästi rajoita Vuosaaren sataman ja satamakeskuksen toimintaa tai kehittämistä parhaalla mahdollisella tavalla tavaraliikenteen ja elinkeinoelämän tarpeisiin.

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty katuyhteys Östersundomista Porvarinlahden yli Vuosaareen. Katuyhteys toteutettuna siten, kuin se on kaavaluonnoksessa esitetty, ei ole toiminnallisesti kestävä ratkaisu. Katu Vuosaaren sataman ratapihan pohjoisreunalla rajoittaisi ratapihan ja siten koko Vuosaaren sataman raideliikenteen kehittämistä sekä tavaraliikenteen siirtämistä kumipyöriltä raiteille ja sotisi siten nykyisiä ympäristöperiaatteita vastaan. Katuyhteys toisi myös riskin, että satamasta itään suuntautuvaa raskasta liikennettä ohjautuisi sille ja sen kautta Östersundomin kaupunkikortteleihin. Lisäksi se voisi lisätä läpiajoliikennettä Vuosaaren kaupunginosassa.

Em. katuyhteyteen kuuluu myös silta Porvarinlahden yli. Kaavaselostuksen liikenneosiossa on sillasta kerrottaessa otettu esimerkiksi Vuosaaren satamaradalla oleva Porvarinlahden ylittävä silta, josta on mainittu, ettei sillä ole Helsingin Sataman teettämien lintuselvitysten perusteella ollut haitallista vaikutusta linnustoon. Rautatiesillan ja tehtyjen linnustoselvitysten osalta maininta pitääkin paikkansa. Tästä ei kuitenkaan voida vetää johtopäätöstä, ettei katusillalla voisi olla haitallista vaikutusta linnustoon tai Porvarinlahden luontoarvoille yleensä. Ennen kadun ja sillan toteutuksesta päättämistä tulisikin tutkia, mitkä tämän sillan vaikutukset linnustolle ja muille luontoarvoille ovat sekä mahdolliset yhteisvaikutukset ratasillan kanssa. Kadun ja sillan mahdollinen toteutus ei saa johtaa siihen, että sen ja yhteisvaikutusten myötä Porvarinlahden ylittävän satamaradan käytölle asetettaisiin rajoit-

teita, jotka vaikuttaisivat radalla liikennöintiin tai sen kustannuksiin.

Edelleen yhteisvaikutuksia tarkastellessa tulee huomioida Helsingin Energian mm. biopolttoaineen käyttöön ottoon liittyvät hankkeet, joita on suunnitteilla Vuosaaren satamakeskukseen tai sen ympäristöön ja varmistaa, etteivät nekään Vuosaaren sataman ja satamakeskuksen toiminnan ja kehittämistarpeiden ohella vaarannu valmisteilla olevan kaavan johdosta.

Kaava tulee valmistella siten, että energiahuollon ja Suomen ulkomaankaupan pääsataman toiminnan kehittäminen voidaan pitkällä tähtäimellä turvata.

Lisätietoja tähän Helsingin Sataman kannanottoon liittyen antaa kehittämispäällikkö Ari Parviainen (p. 0500 214 904, ari.parviainen@hel.fi).

Helsingin Satama –liikelaitos

Heikki Nissinen
Satamajohtaja

KIRKKO HELSINGISSÄ
Kd 112/390/2011

LAUSUNTO

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
03. 06. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K205
Uppgiftsklass

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom-toimikunta
Pl 10
00099 Helsingin kaupunki

Helsingin seurakuntayhtymän yhteinen kirkkoneuvosto esittää Östersundomin yleiskaavaluonnoksesta kantanaan, että on myönteistä, kun Sipoon liitosalueelle on saatu laadittua sen tulevaisuutta luotsaava yleiskaava ja että Helsingin seurakuntayhtymä tukee laadittua kaavaa. Omina tarpeinaan Helsingin seurakuntayhtymä esittää, että jatkosuunnittelussa Östersundomin kirkko- ja hautausmaakiinteistön itäpuoleiset pellot kaavoitetaan siten, että ne voidaan ottaa hautausmaan laajentumisalueiksi ja länsipuolen naapurikiinteistö hautausmaa- ja seurakunnallisten rakennusten lisärakentamisalueeksi. Tämä takaisi Östersundomin kirkon toimintojen monipuolistamisen ja hautausmaan riittämisen Östersundomin kasvavan väestön hautaustarpeisiin. On erittäin tärkeää, että hautaamista voitaisiin jatkaa ja laajentaa perinteikästä kulttuuririkasta kirkkoa ja hautausmaakiinteistöä siten, että sen hautauskapasiteetti tyydyttää tulevien kasvavien sukupolvien mukanaan tuoman hautaustarpeen.

Jatkokaavoitusvaiheissa yhteinen kirkkoneuvosto haluaa ottaa kantaa millaisia varauksia alueen lisätoimintatilatarpeet edellyttävät tyypeiltään, määrältään ja sijainniltaan.

Lisätietoja tarvittaessa antaa kiinteistöjohtaja Markku Koskinen osoitteessa markku.koskinen@evl.fi

Helsingissä 31.5.2011

Pertti Simola
puheenjohtaja

Arja Rossinen
lakimies/sihteeri

Helsingin Yrittäjät

HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr KSK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; E217
Uppgiftsklass M. Visanti

KANNANOTTOLUONNOS

Yrittävä Östersundom

Helsingin Yrittäjät kiittää mahdollisuudesta antaa kannanotto Helsingin kaupungille Östersundomin yleiskaavaluonnoksen valmisteluaineistosta. Kannanottomme jakautuu kahteen osaan, Östersundomin alueen kehittämistapaan ja yritysten kuulemiseen prosessissa sekä alueen varsinaiseen käyttöön.

Yrittäjät mukaan suunnitteluun

Helsingin Yrittäjät pitää arvokkaana kaupungin halua kuunnella eri toimijoita Östersundomin kehittämisessä. Alue on ainutkertainen. Helsinkiin rakennetaan nyt kokonaan uutta kaupunkia kaupungin sisään ja se antaa mahdollisuudet monien virheiden välttämiseen ja kokonaisvaltaiseen suunnitteluun, mutta myös suuriin virheisiin.

Helsingin Yrittäjät ehdottaa, että Östersundomin alueen suunnittelun tueksi nimetään yrittäjäjärjestöjen ja elinkeinoelämän edustajista koostuva työryhmä joka käsittelee alueen rakentamisen yritysvaikutuksia.

Yritysvaikutuksia tulee arvioida myös muiden kun varsinaisten yritysalueiden kaavoituksen osalta. Asuinrakentaminen, liikenneratkaisut ja julkisten palveluiden sijoittuminen vaikuttavat kaikki myös yritystoiminnan mahdollisuuksiin.

Monimuotoinen yritysalue

Helsingin Yrittäjät näkee Östersundomissa mahdollisuudet monimuotoiselle yritystoiminnalle. Alueella voidaan vahvistaa teollisuuden toimintamahdollisuuksia ja ottaa huomioon aivan uudella tavalla kuluttajapalvelujen ja -kaupan toimintaedellytykset jo suunnitteluvaiheessa.

Alueen rakentamisen aikana erityistä huomiota on kiinnitettävä harmaan talouden torjuntaan, jotta velvoitteet hoitavilla rehellisillä yrityksillä on mahdollisuus osallistua rakentamiseen.

Teollinen toiminta

Östersundomin alue antaa mahdollisuuden Helsingin elinkeinorakenteen monipuolistamiselle. Teollinen toiminta on paennut Helsingin rajojen ulkopuolelle mm. tonttien puutteen ja heikkojen laajentamismahdollisuuksien vuoksi. Östersundomin kaavoituksella voidaan parantaa tuotantoyritysten toimintamahdollisuuksia Helsingissä.

Kuluttajakauppa- ja palvelut

Östersundomiin rakennetaan asuntoja vähintäänkin 30 000 asukkaalle. Suuri asukasmäärä tarjoaa mahdollisuuksia kuluttajakaupalle ja- palveluille. Uusi alue mahdollistaa pk-yrittäjien toimitilojen sijoittamisen asuinalueen sekaan ja mahdollistaa näin myös autottomien asukkaiden viihtymisen alueella.

Kaavaluonnoksessa Östersundomista halutaan luoda tiivis ja kaupunkimainen pientaloalue, jossa on tehokas joukkoliikennejärjestelmä. Asuinalueille on mahdollista sijoittaa niin asukkaiden kuin yrittäjien näkökulmasta kannattavia ja hyödyllisiä palveluja. Paikalliset palvelut vähentävät autolla liikkumisen tarvetta ja parantavat asukasviihtyisyyttä itse asuinalueella. Näin vältettäisiin myös mm. Viikissä ilmennyt ongelma muualta haettavista palveluista.

Yos

Jotta kuluttajakauppa- ja palvelut menestyvät Östersundomissa, alueella on oltava riittävästi työpaikkatarjontaa. Teolliselle toiminnalle on myös tästä syystä varattava riittävästi tilaa. Merkittävä työpaikkakeskittymä idässä vähentäisi ruuhka-aikaliikennettä ja parhaassa tapauksessa myös hieman kääntäisi liikenteen suuntaa.

Jos Östersundomiin toteutetaan metroasemat, niiden yhteydessä olevien toimitilojen tulisi mahdollistaa myös pienyrittäjien toiminta.

Liikennejärjestelyt

Helsingin Yrittäjät kiittää huolellista selvitystä Östersundomin rata- ja katuverkoston vaihtoehdoista. Ongelmakohdat on tunnistettu: Helsinkiin suuntaavien kaistojen kapasiteetin riittävyys ja Kehä III ja Porvoontien liittymän toimivuus vaativat ratkaisuja. Helsingistä Östersundomiin on varattava alusta pitäen riittävästi ajokaistoja alueen tulevia tarpeita varten.

Östersundomin on aivan oikein kaavailtu tukeutuvan raidejoukkoliikenteeseen. Helsingin Yrittäjät pitää alueen toimivuuden kannalta olennaisena nopeita päätöksiä raideliikenteestä ja päätöksien rivakkaa toimeenpanoa.

Rakennusvaiheessa on kiinnitettävä huomiota sujuvaan kulkemiseen. Itäväylän mahdolliset muutostyöt on huomioitava riittävästi liikenteen sujumiseksi.

Rakentaminen

Östersundomin rakentaminen on valtava työmaa tulevina vuosina. Rakentaminen kestää vuosikymmeniä, minkä vuoksi kaavoituksessa on entistä tarpeellisempaa kiinnittää huomiota alueiden väliaikaiseen käyttöön.

Rakennusalalle pesiytynyt harmaa talous on ilmiö, joka kurittaa rehellisiä, sääntöjen mukaan toimivia yrityksiä. Östersundomia rakennettaessa on kiinnitettävä huomiota harmaan talouden torjumiseen siten, että rehelliset pk-yritykset voivat menestyä kilpailussa.

Erityinen vastuu harmaan talouden torjunnasta on Helsingin kaupungilla. Kaupungin tulee toimia esimerkkinä ja vaatia alihankkijoiltaan riittävät tiedot velvoitteiden hoidosta ja tarkistaa tietojen oikeellisuus säännöllisesti.

Lisätietoja

Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry
Kotkankatu 9
00510 Helsinki
helsy@sll.fi

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 Helsingin kaupunki
helsinki.kirjaamo@hel.fi

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K215
Uppgiftsklass M. Visanti

ASIA: Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry:n (Helsy) kannanotto kolmen kunnan yhteisen Östersundomin yleiskaavaluonnoksen valmisteluaineistoon

Helsy kiittää mahdollisuudestaan lausua kantansa Helsingin, Sipoon ja Vantaan yhteisestä Östersundomin yleiskaavaluonnoksen valmisteluaineistosta. Lausuntomme pohjautuu pitkälti kyseisten kolmen kunnan luontojärjestöjen sekä Uudenmaan ympäristönsuojelupiirin esittämään Östersundomin varjokaavaan, joka on Östersundomin alueen luonto-, virkistys- ja maisema-arvojen sekä lainsäädännön reunaehtoja kunnioittava vaihtoehto ko. viralliselle yleiskaavaluonnokselle. Varjokaava löytyy osoitteesta www.varjokaava.fi.

Helsy pitää tarkoitushakuisena ja huonona hallintokulttuurina Östersundomin yhteisen yleiskaavaluonnoksen kiireistä aikataulua. Yleensä merkittävissä kaavamenettelyissä osallistumis- ja arviointisuunnitelman lausuntokierroksen ja yleiskaavaluonnoksen julkipanon välillä on useita kuukausia. Vaikka Helsingin kaupunki on tehnyt esiselvityksiä liittyen joukkoliikenteeseen, kaupunkirakenteeseen ym., tarvitaan lisää myös selvityksiä etenkin rakentamisen vaikutuksista Natura 2000 –alueisiin kuten luonnonsuojelulain 65 § edellyttää. Östersundom on poikkeuksellisen vaativa kohde ja sen kaavoitus tulee laatia sen mukaisella huolellisuudella, mieluiten vasta maakuntakaavan laatimisen jälkeen. Helsingillä on suuri kaavavaranto ja suunniteltavanaan kokonaisia kaupunginosia, kuten Jätkäsaari ja Kalasatama, joten kiirehtimistä ei voi perustella esimerkiksi rakennusmaan puutteella. Lisäksi HSY on arvioinut, että pääkaupunkiseudulla on kaavavarantoa 26 milj. km^2 verran ja omakotitalotonttivarantoa useammalle vuodelle. Yleiskaavaluonnos on epätarkka ja osin jopa harhaanjohtava esitystavaltaan. Perinteinen karttaesittely alustavine kaavamääräyksineen olisi antanut tarkemman kuvan ja käsityksen ehdotetuista maankäyttövarauksista.

Yos

Helsyn mielestä valmisteluaineisto edustaa vanhentunutta suunnittelukulttuuria, josta puuttuu todellinen yritys yhdistää ekotehokas yhdyskuntarakenne ja luonnon monimuotoisuuden turvaaminen sekä kyky hyödyntää alueen ekosysteemipalvelut. Suunnittelukulttuurista puuttuu omaleimaisuus, joka pyrkisi tehokkaaseen maankäyttöön luopumatta kuitenkaan asumisviihtyisyydestä. Sen sijaan yleiskaavaluonnos perustuu tavanomaiseen omakotitalo-asumista ihannoivaan suunnittelukulttuuriin, jota tehdään jatkuvasti pääkaupunkiseudulla. Seuraavaksi keskitymmekin lausunnossamme asioihin, jotka osoittavat yleiskaavaluonnoksen valmisteluaineiston olevan ainakin osittain lainvastainen ja johtavan huonoon elin- ja asuinympäristöön sekä epätarkoituksenmukaiseen ja epätaloudelliseen rakentamiseen. Lisäksi teemme ehdotuksia vaikutusten arvioinneista ja selvityksistä, jotka tulisi toteuttaa yleiskaavaprosessin aikana.

1. Lainvastaisuus

Alueelle asetettu väestötavoite suunniteltuine laajoine pientalo- ja kaupunkipientalovaltaisine rakentamisalueineen hävittää pitkälti olemassa olevat arvokkaat luontokohteet sekä heikentää jäljelle jäävien Natura 2000 –alueiden, luonnonsuojelulain 29 §:n mukaisten luontotyyppien, vesilain 15a ja 17a §.n mukaisten kohteiden, metsälain 10 §:n mukaisten erityisen tärkeiden elinympäristöjen sekä muiden luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden laatua. Yleiskaava-karttaluonnoksesta ei selviä miten Natura 2000 -alueiden puskurivyöhykkeet toteutetaan. Niiden poisjättäminen heikentäisi alueiden suojeluarvoja ja on siten lain vastaista.

Yleiskaavaluonnoksen valmisteluaineiston mukainen yhdyskuntasuunnittelu ja -rakentaminen on räikeästi ristiriidassa myös valtakunnallisten alueiden käytön tavoitteiden kanssa mitä tulee riittävien ekologisten yhteyksien turvaamiseen. Luontojärjestöt ovat esittäneet, että Sipoonkorven kansallispuistoa laajennetaan metsämantereen puolella Helsingin omistamilla metsäpalstoilla ja etelässä kansallispuistoon yhdistetään Östersundomin Natura-lintuvedet, Mustavuori-Labbackan Natura-alue sekä suojelematon Kasabergetin kallioalue Salmen-kalliossa ja Talosaaren niemi kahden Natura 2000 -alueen välillä. Luontojärjestöjen lisäksi ympäristöministeri Paula Lehtomäki ja edellisen eduskunnan ympäristövaliokunta ovat edellyttäneet, että riittävät ekologiset yhteydet kansallispuistosta merelle on turvattava. Ympäristövaliokunta piti tärkeänä, että kaavoituksen yhteydessä turvataan luonnonsuojelu-alueiden kytkeytyneisyys ja toimivien ekologisten ja virkistyskäyttöä palvelevien viher-käytävien säilyminen erityisesti Sipoonkorvesta Helsingin merenrannan Natura 2000 -alueille sekä rakentamattomien riittävien puskurialueiden säilyminen taajamarakenteen ja kansallis-puiston välissä. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yleiskaavassa voidaan antaa

suojelumääräyksiä, jos se on maiseman, luonnonarvojen tai muiden erityisten ympäristöarvojen takia tarpeen.

Varjokaavassa olemme esittäneet myös muita erityisen tärkeitä luontokohteita, jotka tulisi joko perustaa suojelualueiksi luonnonsuojelulailla tai varata luo-alueiksi (luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiksi alueiksi). Luo-merkinnällä voidaan päällekkäismerkintänä osoittaa yksilöityjä alueita, joilla on sellaisia luontoarvoja, joiden säilyminen voidaan turvata myös suojelualueeksi perustamista kevyemmällä tavalla. Nyt kommentoitavan olevassa kaavaluonnosversiossa on käytetty hyvin säästeliäästi suojeluarvoja osoittavia ja turvaavia merkintöjä. Käytännössä nämä rajoittuvat lähinnä pakollisiin itsestäänselvyyksiin eli Natura 2000 -alueisiin ja Sipoonkorven kansallispuistoon. Kaava-alueella on kuitenkin runsaasti sellaisia arvokkaita luontokohteita, joiden huomiointi ja osoittaminen kaavassa on syytä tehdä yleiskaavatasolla eikä vasta asemakaavavaiheessa.

Valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet korostavat myös eheyttävää ja tiivistä yhdyskuntarakentamista. Östersundomin yhteisen yleiskaavaluonnoksen suunnittelun yhdeksi lähtökohdaksi ilmoitetaan ekotehokkuus ja ekologisuus. Nyt esitetty kaavaluonnos on kuitenkin ristiriidassa em. tavoitteiden kanssa. Mielestämme ekotehokkuustavoitteiden tulee koskea koko suunnittelualuetta ja erityisen tärkeää on, että alueen maankäyttö on riittävän tehokasta. Pientalovaltaiset alueet alhaisine tonttitehokkuuksineen ja suhteellisen suurine etäisyyksineen raideliikenneyhteyksistä johtavat viheralueverkoston laajamittaiseen pirstoutumiseen ja yksityisautoilun suosimiseen. Ei voida lähteä siitä, että yksityiset tontit istutettuine kasveineen ja nurmikkoineen olisivat osa alueen viher- ja virkistysalueverkostoa, vaikka ne palvelisivatkin asukkaita ja voisivat tarjota elinympäristön monelle eliölajille. Yksityisautoilu puolestaan heikentää sekä hengitysilman laatua että kasvattaa suunnittelualueen hiilidioksidipäästöjä.

Helsy kannattaa tiivistä, asukkaille paikalliset palvelut kävely- ja pyöräilyetäisyydellä tarjoavaa kaupunkimaista rakentamista raideliikennelinjan varrelle. Tiivistä pientalorakentamista voidaan osoittaa joillekin radasta kauempana oleville luontoarvoiltaan merkityksettömille alueille. Pitämällä tonttitehokkuus riittävänä (yli 0.5) ja keskittämällä rakentaminen Uuden Porvoontien ja Porvoonväylän väliin on mahdollista säilyttää liitosalueen merkittävimmät luonto- ja kulttuuriarvot. Tämä turvaa asukkaille mahdollisuuden ulkoiluun niin upeissa metsissä, lintujen tarkkailupaikoilla kuin yhteisölliseen toimintaan soveltuvilla viljelypalstoilla, ruokaosuuskuntien vuokrapelloilla ja muilla kulttuurikohteilla.

Tällaiset maankäyttöratkaisut loisivat maankäyttö- ja rakennuslain (1, 5 ja 39 §) edellyttämää ekologista ja viihtyisää kaupunkiympäristöä ja -maisemaa ja parantaisivat uusien asuinalueiden sosiaalista asemaa.

Luonto ja vanha kulttuurimaisema nähdään kaiken kaikkiaan alueen keskeisinä vetovoimatekijöinä, mutta laajojen alueiden varaaminen rakentamiseen uhkaa alueen maiseman, alkuperäisten elinympäristöjen ja ekosysteemien hyvinvointia ja vähentää koko alueen vetovoimaisuutta. Nykyisen asukasmäärän kymmenkertaistuessa alueen viheralueiden käyttö lisääntyy myös merkittävästi. Tämänhetkisten luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueiden sekä Sipoonkorven kansallispuiston ekologinen kestävyys on turvattava riittävillä, mahdollisimman luonnonmukaisilla lähivirkistysalueilla ja toimivalla viheralueverkostolla virkistyspaineiden tasaamiseksi kuten edellisen eduskunnan ympäristövaliokuntakin korosti. Granö tulee kaavoittaa luonnonsuojelu- ja virkistysalueeksi ja sinne johtavasta sillasta tulee luopua.

Vaadittavat selvitykset: Yleiskaavan edetessä on arvioitava, kuinka asukasmäärän merkittävä kasvaminen ja virkistyspaineen lisääntyminen vaikuttavat nykyisiin luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueisiin.

2. Epätarkoituksenmukainen ja epätaloudellinen rakentaminen

Yleiskaava-alueella tulvariskialue (alle 2.5 m mpy, kuten todetaan valmistumassa olevassa Uudenmaan ELY-keskuksen selvityksessä tulvariskialueista) ulottuu puronvarsilla Uudelle Porvoontielle ja Kappelinlahdella reilusti ko. tien pohjoispuolelle. Talosaaressa ja siitä länteen laajat alueet (alle 1 m mpy) peittyvät joka vuosi tulvan alle. Varjokaavassa tulva- ja ranta-alueet jätetään rakentamatta ja rakentaminen on keskitetty tiiviisiin kaupunginosiin. Lisäksi luonnon, etenkin olemassa olevan metsä- ja rantapuuston tarjoamat ilmaiset ekosysteemipalvelut (ilman epäpuhtauksien, hiilen ja veden sitominen sekä hiilen ja veden kierrättäminen jne.) on otettava yhdeksi keskeiseksi suunnittelun lähtökohdaksi kehitettäessä tiivistä, ekotehokasta kaupunkirakennetta.

Helsingin kaupungin teettämän selvityksen mukaan hiilijalanjälki (liikenne ja asuminen) on selvästi pienempi tiiviillä, lähellä metroasemaa sijaitsevilla asuinalueilla kuin laajalle levittäytyvillä alueilla. Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa esitetään raideliikennevaihtoehdoksi Mellunmäen kautta kulkevaa metroa ja kuutta asemaa: Kartano ja Länsisalmi (Vantaa), Salmenkallio, Östersundom ja Sakarinmäki (Helsinki) ja mahdollisesti Majvik (Sipoo). Luontojärjestöjen varjokaavassa esitetään metrolinjausta Kartano-Östersundom-

Sakarinmäki-Majvik eli Länsisalmen ja Salmenkallion metroasemat on jätetty pois. Liian monta metroasemaa nostaa tarpeettomasti metron kustannuksia ja hidastaa sen kulkua; on syytä pitää mielessä, että Sakarinmäestä Helsingin keskustaan on jo pitkä matka. Lisäksi Salmenkallion metroasema olisi liian lähellä tärkeitä luontoalueita.

Vastoin hyviä tavoitteita yleiskaavaluonnoksessa metroa ei tosiasiassa ole käytetty alueen liikenneratkaisun ytimenä, vaan asutusta on pyritty hajauttamaan pois metron ulottuvilta. Östersundomista ollaan suunnittelemassa suorastaan tyyppiesimerkkiä sellaisesta alueesta, jonne tullaan ja mennään yksityisautolla. Metron valtava kertainvestointi ja heikko käyttöaste tekevät sen taloudellisesti kyseenalaiseksi tähän esiteltävänä olevaan luonnokseen liittyvänä. Metroon tulee järkeä vasta, kun asutusta keskitetään, ja tiivistetään kuten varjokaavassa esitetään.

Vaadittavat selvitykset: Kunnallistekniikan rakentamisen ja ylläpitämisen (viemäröinti, kadut, rakennettujen viheralueiden hoito ym.) aiheuttamat kulut on tärkeä selvittää kahdessa eri vaihtoehdossa: esitetyn kaavaluonnoksen mukaisessa hajautetun asutuksen vaihtoehdossa, jossa rakentamista suunnataan osin huonosti sille soveltuville alueille kuten tulvariskialueille, ja varjokaavassa esitetyn tiiviimmän ja raideliikenneyhteyden varrelle keskitetyn asutuksen vaihtoehdossa.

Yleiskaavaluonnoksen aikana on tehtävä perusteellinen selvitys ekotehokkaimmasta liikenneratkaisusta. Raideliikenteen osalta tarkastelussa on huomioitava eri raideliikenne-vaihtoehtojen, raidelinjausten ja asemien määrän ympäristövaikutukset ja ekotehokkuus. Raideliikenneratkaisun rakentaminen on ympäristövaikutuksiltaan sitä luokkaa, että vaadimme hankkeelle ympäristövaikutusten arviointi -lain mukaista harkinnanvaraista YVA-selvitystä.

Helsingissä 6.6.2011

HELSINGIN KAUPUNKI
HKL-LIIKELAITOS
Toimitusjohtaja
Matti Lahdenranta / AFr

KANNANOTTO

3.6.2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-7. 06. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K233
Uppgiftsklass

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom –toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Helsingin kaupungin kirjaamo 2.5.2011, Östersundom-toimikunnan kannanottopyyntö 26.4.2011

KANNANOTTO ÖSTERSUNDOMIN YHTEISEN YLEISKAAVAN VALMISTELUAINEISTOSTA

Östersundom- toimikunta pyytää kannanottoa Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistosta 6.6.2011 mennessä.

HKL pitää tärkeänä, että yleiskaavaluonnoksen raideliikenneratkaisuna on metro. Tällöin Östersundomin raideliikennejärjestelmä on osa Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmää. Metro palvelee paremmin seudullisena liikennevälineenä kuin vertailussa vaihtoehtona mukana ollut pikaraitiotie, jonka luonne on selkeästi paikallista liikennettä palveleva. Metroverkon kattavuus vähentää myös vaihtotarvetta eri kulkumuotojen välillä.

Nykyistä metrolinjaa Mellunmäestä itään voidaan sujuvasti jatkaa. Metron matkanopeus on hyvä, metroverkko Helsingin keskustaan saakka on jo olemassa ja laajennus länteen rakenteilla. Metro vastaa lisäksi hyvin joukkoliikennekysyntään maankäytön voimakkaassa kehityksessä jatkossakin. Metrolinjan jatkaminen Östersundomista Sipooseen on mahdollista ja on realistista sisällyttää metrovaraus yleiskaavaan.

Maankäytön suunnittelussa on tärkeä lähtökohta se, että metrolinja voidaan toteuttaa kustannustehokkaalla tavalla. Tämä edellyttää sitä, että jatkosuunnittelussa ei missään vaiheessa suljeta pois maanpäällisiä vaihtoehtoja, jotka mahdollistavat erityisesti edullisemmat asemat. Maanpäällisten vaihtoehtojen etuna on matkustajien kannalta myös se, että kävelymatkat maan päältä metrolaiturille muodostuvat lyhyemmiksi kuin tunnelivaihtoehdoissa.

Östersundomin ja Mellunmäen välisellä osuudella metron huippukuormitus v. 2035 on arvioitu olevan n. 3500-4500 matkustajaa ruuhkasuunnassa. Automatisoidun metron kapasiteetti riittää hyvin mitoittavan matkustajamäärän kuljettamiseen, koska metron suunniteltu vuoroväli ruuhka-aikana on sekä Vuosaaren että Östersundomin haaroilla 5 minuuttia. Alueen toteuttamisen alkuvaiheessa metroliikennettä voidaan välillä Mellunmäki – Östersundom hoitaa kuitenkin siten, että vain joka toinen juna jatkaa Mellunmäestä Östersundomiin. Tällöin alkuvaiheen vuoroväli osuudella olisi ruuhka-aikana 10 minuuttia ja muulloin 16 minuuttia. Nämä vuorovälit ovat linjassa nykyisten maksimivuorovälien kanssa.

Yleiskaavassa tulee varautua myös poikittaiseen, nopeaan runkolinjayhteyteen. Poikittaisen runkolinjan ja metron toisiaan täydentävien asema- ja pysäkkirakenteiden riittävät tilavaraukset on syytä ottaa huomioon.

Kaavamääräyksen maininta "asemakaavoituksessa on otettava huomioon melun sekä raideliikenteen tärinän ja runkoäänen torjuntatarve", on tarpeellinen. Jälkikäteen havaittujen ongelmakohtien korjaaminen on kalliimpaa, joskus jopa mahdotonta verrattuna uudisrakentamisen yhteydessä toteutettuihin ratkaisuihin.

Kaavamääräyksissä olisi hyvä olla myös maininta, että asemakaavoituksen yhteydessä on osoitettava riittävät alueet liityntäpysäköinnin käyttöön sekä moottoriajoneuvoja, että polkupyöriä varten. Liityntäpysäköintialueet on myös sijoitettava optimaalisesti, jotta ne palvelisivat joukkoliikenteen matkaketjua mahdollisimman tehokkaasti ja houkuttelisivat julkisen liikenteen käyttöön.

Östersundomin metro on priorisoitu Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) ensimmäisenä kautena (-2020 mennessä) aloitettavien hankkeiden joukkoon. Metron toteuttaminen tässä aikataulussa edellyttää Helsingin, Vantaan ja Sipoon saumatonta yhteistyötä ja oikea-aikaista päätöksentekoa.

Lisätiedot:
Anna-Maija From, projektipäällikkö, puhelin 310 64745

HELSINGIN KAUPUNGIN HKL-LIIKELAITOS

Matti Lahdenranta
toimitusjohtaja

HELSINGFORSFORSKNINGSINSTITUTET
Stadsplaneringsenheten
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr KSK 2010-1035
Tehtäväluokka 522-K214
Uppgiftsklass M. Visanti

HSL HRT

KANNANOTTO

3.6.2011

Dnro 2526/07/70/701/2010

KANNANOTTO ÖSTERSUNDOMIN YHTEISEN YLEISKAAVAN LUONNOKSESTA

Yhteisen yleiskaavan laatiminen Östersundomin suunnittelualueelle on hyvin tärkeä seudullinen hanke. Östersundomin alue on sijainniltaan, laajuudeltaan ja rakentamispotentiaaliltaan erittäin merkittävä seudun rannikonsuuntainen kasvukäytävä.

Östersundomin suunnittelualueen liikennejärjestelmän perusratkaisuksi on valittu Mellunmäestä jatkuva metro ja siihen liittyvä bussien liityntälinjasto. Ratkaisu luo hyvän lähtökohdan kestävän kaupunkirakenteen kehittämiselle ja alueen kytkeytymiselle tehokkaasti seudulliseen raideliikennejärjestelmään.

Metroon tukeutuva ratkaisu mahdollistaa myös raideyhteyden jatkamisen myöhemmin Majvikista itään, mikäli sille on maankäytöllisiä, liikenteellisiä ja taloudellisia edellytyksiä. Raideyhteyden jatkoon varautuminen kaavallisesti on tärkeää.

Helsingin seudulla (14 kuntaa) liikennejärjestelmän pitkäjänteisestä kehittämisestä päätetään Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) ja sen toteutuksen aiesopimuksessa. HSL:n hallitus teki 29.3.2011 liikennejärjestelmäpäätöksen HLJ 2011 -luonnokseen sekä siitä saatuihin lausuntoihin ja kannanottoihin perustuen (www.hsl.fi/hlj). KUUMA-hallitus hyväksyi 19.4.2011 omalta osaltaan HSL:n hallituksen liikennejärjestelmäpäätöksen. HLJ 2011 -suunnitelmassa metron jatkeet sekä länteen että itään on tunnistettu liikennejärjestelmän kehittämistavoitteiden kannalta tärkeiksi ensimmäisellä kaudella (2011–2020) aloitettaviksi infrastruktuurin kehittämishankkeiksi. Nämä hankkeet sisältyvät HLJ:ssä myös raideliikenteen suunnitteluhankkeisiin, joiden toteutumismahdollisuuksista ja valmiuksista sekä kustannusarvioista tuotetaan lisätietoa päätöksentekoa ja toteuttamista varten.

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

HSL korostaa, että uuden ratayhteyden toteuttamisen kannalta on erittäin tärkeää, että asemanseutujen maankäyttö on niin tehokasta, että uudelle ratayhteydelle on kysyntää ja taloudellisia edellytyksiä. Yhdyskuntarakenteen tiiveys erityisesti asemien lähiympäristössä on tärkeää. Tämä ja riittävä asukaspohja (noin 8 000–10 000 asukasta/työpaikkaa kilometrin etäisyydellä metroasemasta) luovat edellytyksiä myös palvelujen synnylle. Metroasemille tulee taata laadukkaat liityntäbussiyhteydet sekä hyvät yhteydet kävellen ja pyörällä.

HSL Helsingin seudun liikenne · PL 100 · 00077 HSL · Puhelin (09) 4766 4444 · Faksi (09) 4766 4441 · hsl@hsl.fi · Y-2274586-3
HRT Helsingforsregionens trafik · PB 100 · 00077 HRT · Telefon (09) 4766 4444 · Fax (09) 4766 4441 · hsl@hsl.fi · FO-2274586-3

www.hsl.fi

Y05

3.6.2011 Dnro 2526/07/70/701/2010

Yleiskaavaluonnoksen tavoitteiden mukaan Östersundomista rakentuu pääosin pientalovaltainen kaupunginosa. HSL huomauttaa, että maankäytön tulee muodostua kokonaisuutena niin tiiviiksi, että se luo edellytykset palvelutasoltaan hyvälle, metroon tukeutuvalle joukkoliikennejärjestelmälle.

Joukkoliikenteen kilpailukyky tulee ottaa myös alueen vaiheittaisessa toteuttamisessa keskeisesti huomioon. Ensi vaiheessa suunnittelualueen joukkoliikenne perustuu bussiliikenteeseen. Tällöin joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä on huolehdittava rakentamalla bussiliikenteen liikennöimät väylät mahdollisimman sujuviksi ja yhteydet pääväylille korkealuokkaisiksi, järjestämällä joukkoliikenne-etuuksia tarvittaviin paikkoihin sekä toteuttamalla linja-autopysäkeille sujuvat, turvalliset ja esteettömät kävely- ja pyöräily-yhteydet. Tehokkaan liityntäbussilinjaston toimintaedellytykset lopputilanteessa tulee turvata.

Yleiskaavaluonnos on lähtökohdiltaan ja tavoitteiltaan hyvä ja kannatettava.

HSL Helsingin seudun liikenne

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

Suoma Sihto
liikennejärjestelmäosaston johtaja

TIEDOKSI

HSL:n kirjaamo
Outi Janhunen HSL
Johanna Vilkuna HSL

HSY

6.6.2011 Dnro 87/00/02/022/2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K223
Uppgiftsklass
M. Visanti

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Viite
HELSINGIN SEUDUN YMPÄRISTÖPALVELUT -KUNTAYHTYMÄN KANNANOTTOLUONNOS ÖSTERSUNDOMIN YHTEISEN YLEISKAAVAN VALMISTELUAINEISTOSTA

Östersundom-toimikunta pyytää kannanottoa Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistosta 6.6.2011 mennessä. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä on saanut lausunnonannolle lisäaikaa 17.6.2011 saakka. HSY on aiemmin keväällä jättänyt mielipiteen Östersundomin yhteisen yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Valmisteluaineiston ja saatujen mielipiteiden pohjalta laaditaan tarkennettu yleiskaavaluonnos syksyn 2011 aikana. Tavoitteena on, että kaavaehdotus on nähtävillä ja lausunnolla vuoden 2012 lopulla.

Östersundomin alue on pääkaupunkiseudun luonteva laajenemissuunta itään ja on hyvä, että suunnittelu on käynnistetty kolmen kunnan yhteistyönä. Tiivis, raideliikenteeseen tukeutuva yhdyskuntarakenne on taloudellisesti ja ekologisesti tehokas sekä infran verkostorakentamisen että ilmastotavoitteiden näkökulmasta.

Vesihuolto

HSY on osallistunut yleiskaavassa esitettyyn vesihuollon yleisjärjestelyjen suunnitteluun ja yleiskaavassa on otettu huomioon vesihuollon tarkoituksenmukainen toteuttaminen. Vesihuollon yleisjärjestelyn suunnittelu perustuu maa-asenteiseen putkiverkkoon. Tekstissä on kuitenkin todettu, että "mikäli alueelle rakennetaan energiatunneli, tullaan siihen sijoittamaan kaukolämpöjohdot, vesijohto ja aluetta palvelevia kaapelointeja". Jotta vesijohto sijoitettaisiin yhteiskäyttötunneliin, vaihtoehdon tulee olla vesihuollon kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin sijoitusvaihtoehto.

Yleiskaavassa todetaan vesihuollon osalta lisäksi, että teknisten järjestelyjen lisäksi on hoidettava myös organisatorisia järjestelyjä, joiden osalta HSY toteaa seuraavaa:

Vesihuoltolaitoksella on toiminta-alueellaan huolehtimisvelvollisuus vesihuollosta. Huolehtimisvelvollisuutensa rahoittamiseksi vesihuoltolaitos perii vesihuollosta maksuja, joiden tulee olla sellaiset, että pitkällä aikavälillä voidaan kattaa vesihuoltolaitoksen uus- ja korjausinvestoinnit ja kustannukset. Vesihuoltoinfran omistajuus, toiminta-alueen ilmentämä huolehtimisvelvollisuus vesihuollosta ja vesihuollon maksujen periminen muodostavat oikeuksien ja velvollisuuksien kokonaisuuden, jonka tulee olla samalla toimijalla.

Östersundomin siirtyessä osaksi Helsingin kaupunkia vesihuollon osalta sovittiin, että vesihuoltolaitosten toiminta-alueet jäävät liitosalueen liittämisen yhteydessä ennalleen. Öster-

Yos

HSY

6.6.2011 Dnro 87/00/02/022/2011

sundomin nykyisen vesihuoltoinfran omistaa, vesihuollosta vastaa ja vesihuollon maksut perii siten Sipoon vesihuoltolaitos.

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

Jätehuolto

Alue tullaan liittämään HSY jätehuoltopalvelun piiriin. Jätehuoltoratkaisut huomioidaan suunnittelun edetessä.

Ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen

Östersundomin yleiskaavasuunnittelun lähtökohdaksi on otettu alueen vähähiilisyys energia-, maankäyttö- ja joukkoliikenneratkaisujen osalta. Kaavan suunnitteluratkaisut tukevat tältä osin erinomaisesti kaupunkien yhteisesti hyväksymän Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030:n perustavoitteita. HSY pitää hyvänä, että rakennemallivaihtoehtojen hiilijalanjälkiä on arvioitu ja alueelle on tehty selvitys aurinkosähkön käytön mahdollisuuksista.

Valmisteluaineistossa on esitetty, että Östersundomin alue voisi toimia aurinkosähköön liittyvien ratkaisujen näyteikkunana ja testialustana Etelä-Suomen olosuhteissa. Uusiutuvien energialähteiden käytön edistäminen seudulla on erittäin kannatettavaa, jotta seudulla pystytään vastaamaan EU:n tiukentuviin kasvihuonekaasupäästövähennyksiä koskeviin tavoitteisiin. Myös tuulivoiman mahdollisuudet olisi hyvä ottaa huomioon tarkasteluissa aurinkovoiman rinnalla.

Alueen vähähiilisyyden saavuttamiseksi jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota myös rakennuskannan energiatehokkuuteen, joka tulee turvata rakentamismääräyksillä. Rakentamisvaiheessa syntyviin ilmastopäästöihin voidaan vaikuttaa merkittävästi materiaalivalinnoilla. Perinteinen betonirakentaminen synnyttää runsaasti kasvihuonekaasupäästöjä, joten jatkosuunnittelussa tulisi mahdollisuuksien mukaan painottaa puurakentamista, joka osaltaan sitoo hiilidioksidia ja toimii hiilinieluna.

Alueen liikenneratkaisuna on vähäpäästöinen raideliikenneratkaisu, metro. Alueella varaudutaan 65 000 - 70 000 asukkaaseen 30 - 40 vuoden aikajanalla. Metroinvestoinnin kannattavuuden kannalta asukasmäärän toteutuminen on tärkeää. Metro palvelee tulevaisuudessa parhaiten Helsingin keskustan suuntaan ja mahdollisesti Etelä-Espooseen matkustavia asukkaita ja erityisesti työmatkaliikennettä. On tärkeää panostaa metron houkuttelevuuteen, jotta se toimisi kilpailukykyisenä liikkumismuotona henkilöautoliikenteelle. Alueen toteuttamisessa onkin tärkeää, että metro rakennetaan samassa aikataulussa asuinrakentamisen

kanssa, jotta asukkailla on mahdollista käyttää vähäpäästöistä joukkoliikennettä heti alueelle muuttaessaan. Myös suunnitellut, tehokkaat joukkoliikenteen poikittaiset yhteydet kehäteille on syytä järjestää samassa aikataulussa. On hyvä, että liikkumistarvetta pyritään tietoisesti vähentämään myös alueen työpaikkaomavaraisuutta ja vapaa-ajan palveluita kehittämällä.

HSY:n koordinoima, kaupunkien yhteinen sopeutumisstrategialuonnos on ollut lausunnoilla kevään aikana. Strategiaehdotusta valmistellaan syksyllä saatujen lausuntojen perusteella. Strategia valmistuu joulukuussa 2011. HSY esittää, että jatkosuunnittelussa tunnistetaan keskeisimmät riskit suunnittelualueella ja varaudutaan niihin kaupunkien yhteisen sopeutumisstrategian mukaisesti.

Ilmanlaatu

Östersundomin alueella pyritään tiiviiseen yhdyskuntarakenteeseen, mikä on edullista ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta. Ilmanlaatu tulee tässä yhteydessä myös ottaa suunnittelussa huomioon siten, että ei muodostu rakenteita, jotka estävät ilmansaasteiden laimenemista ja siten heikentävät ilmanlaatua (esimerkiksi korkeiden rakennusten reunustamia vilkasliikenteisiä katukuiluja).

Östersundomin aluetta suunnitellaan jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkina, jossa pyöräily toteutetaan tasavertaisena autoliikenteen kanssa. Liikennejärjestelmä perustuu metroon ja sen liityntäbussilinjastoon. Yleiskaavaluonnoksessa on varauduttu poikittaiseen nopeaan joukkoliikenteen runkoyhteyteen, joka voi olla alkuvaiheessa runkobussilinja ja myöhemmin pikaraitiotieyhteys. Huomattava asukasmäärän kasvu lisää tehokkaasta joukkoliikenteestä huolimatta merkittävästi alueen autoliikennettä. Suunnitelman mukainen maankäyttö edellyttää tie- ja katuverkon huomattavaa kehittämistä.

Ilmanlaadun kannalta joukkoliikenteeseen, erityisesti sähköiseen raideliikenteeseen perustuva liikennejärjestelmä on edullinen, sillä se vähentää päästöjä. Koska alueen autoliikenne kuitenkin myös välttämättä kasvaa, on alueen tarkemmassa suunnittelussa huolehdittava liikenteen päästöjen aiheuttamien haittojen minimoinnista. Pitkällä tähtäyksellä autotekniikan kehittyminen vähentää merkittävästi liikenteen ominaispäästöjä, mutta autokannan uudistuminen on hidasta. Tekniikan kehittyminen ei myöskään vaikuta katupölyyn, jonka määrä kasvaa liikenteen kasvaessa. Liikenteen päästöjen haittavaikutuksia voidaan tehokkaasti vähentää toimintojen oikealla sijoittelulla jatkosuunnittelussa: herkät kohteet (koulut, päiväkodit, sairaalat, vanhainkodit) ja asunnot tulee sijoittaa riittävän etäälle vilkasliikenteisistä väylistä. Kevyen liikenteen edellytyksiin tulee kiinnittää huomiota ja kevyen liikenteen väylät sijoittaa siten, että kävelijöiden ja pyöräilijöiden altistuminen ilmansaasteille minimoidaan.

Yleiskaava-alueen keskeisillä tiiviisti rakennettavilla alueilla tavoitteena on keskitetty kaukolämmön käyttö. Alueen laitaosilla erilaiset hajautetun energiantuotannon vaihtoehdot, kuten alueellinen maalämpö, ovat mahdollisia. Lämpöenergian saannin turvaamiseksi tehdään aluevaraus, joka mahdollistaa uusiutuvaan energialähteeseen perustuvan lämmöntuotannon. Energiantuotannon kannalta tavoitteena on myös, että Östersundomin alue profiloituu aurinkosähkön tuotannon ja sen hyödyntämisen koe- ja testialueeksi.

Alueelle suunnitellut energiantuotantomuodot (kaukolämpö, maalämpö ja aurinkoenergia) ovat paikallisen ilmanlaadun kannalta suositeltavia. Mikäli alueelle suunnitellaan biomassan polttoa lämmönlähteeksi, on huolehdittava siitä, että pienhiukkasten päästöt minimoidaan.

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
31. 05. 2011
Dnro/Dnr Ks/K 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K199
Uppgiftsklass
M. Visanti

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Östersundom toimikunta

Kirjaamo

PL 2100

00099 Helsingin kaupunki/ helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viitaten Östersundom toimikunnan kanssa käymäämme keskusteluun Kuntokallion tilaisuudessa 9.5.2011 (Karhusaari-seuran viimeinen palautepäivä sovitusti 6.6.2011), lähetämme ohessa

Karhusaari-seura ry:n kannanoton esillä olevaan Östersundomin yhteisen yleiskaavan luonnokseen.

1. Asukastavoite ja rakentamisen painopiste

Kolmen kunnan yleiskaavaluonnoksessa on koko kaava-alueen asukastavoitteeksi asetettu 65 000-70 000, josta Helsingin kaupungin osuus on 45 000 asukasta.

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

Samoin pidämme tärkeänä, että edellä mainittu näkyy myös eri alueiden rakentamistehokkuudessa ja asukastiheydessä.

Asutuksen painopistettä tulee yleiskaavavaiheessa ohjata ylemmäs tulva-alueilta, jottei maan nostaminen rakennusvaiheessa aiheuta liian suurta maisemallista haittaa. Alaville rannikon tuntumassa oleville maille saataisiin näin asukkaiden käyttöön soveltuvaa virkistys ja harrastetoimintaa. Toivomme tiivistä rakentamista lisättävän moottoritien molemmille puolille, jotta rakentamisen paineet vähenevät jo rakennetuilla alueilla ja jotta kaikkien helsinkiläisten hyödyksi ja iloksi voitaisiin jättää suurempia viheralueita lähempänä rannikkoa, missä rakentaminen on hankalaa ja maisema-arvot merkittäviä. Moottoritien tuntumassa toimistorakentaminen voisi toimia suojana moottoritien ja asumisen välissä.

Mikäli Sipoonkorven kansallispuisto tulee laajentumaan Porvoon moottoritien suuntaan, se ei saa aiheuttaa asutuksen lisäämistä muille alueille.

Yos

2. Kevyen liikenteen väylät/rantaraitit

Alueelle on suunniteltu koko rantaviivaa myötäilevä seudullinen rantaraitti. Rantarakentamista suunniteltaessa kannattaa pitää mielessä, että rantaraitin ei tarvitse joka kohdassa ulottua rantaviivaan asti, vaan merelliset maisemat voidaan tavoittaa etäämpääkin maiseman muodot ja asutus huomioon ottaen. Rantaraitteja/kevyen liikenteen väyliä ei tule rakentaa jo rakennettujen yksityisten tonttien pihapiirien läpi.

Pyydämme kiinnittämään huomiota siihen, että Karhusaaren osalta kaupungin järjestämissä informaatiotilaisuuksissa on annettu asukkaiden ymmärtää, että suunnitteluperiaatteissa asetettu noin 50 prosentin julkisten rantojen tavoite voitaisiin täyttää lisäämättä yleiskaavaluonnoksesta ja suunnitteluperiaatteista poiketen rantaraitteja yksityisten, jo rakennettujen kiinteistöjen läpi (esimerkkinä esiin tullut itä-pohjoisranta).

Pidämme perinteisen kulttuurimaiseman visuaalisia erityispiirteitä tärkeänä (esim. Östersundomin kartanon maisema). Rehevöityneet merenlahdet ja perinteiset niittyalueet ovat osittain umpeutuneet. Ruovikoituneita alueita voidaan entistää esimerkiksi Östersundomin kartanon kohdalla ja rantaviivaa palauttaa sekä vanhoja vesiväyliä avata. Näemme tärkeänä vesialueiden kunnostamista myös alueen Natura-arvojen parantamiseksi sekä veden kierron ja vedenlaadun parantamiseksi.

3. Viheralueet

Painotamme eduskunnan ympäristövaliokunnan lausuntoa (helmikuu 2011), jossa on mm. kiinnitetty huomiota siihen, että viherkäytävät rannikon ja Sipoonkorven välissä olisivat riittävän laajoja toimiakseen ekologisten yhteyksien lisäksi myös asukkaiden ja harrastustoiminnan virkistysreittiverkostona. Asuinalueiden väliin tarvitaan riittävästi viherkäytäviä sekä tulevan asutuksen viereen helposti saavutettavia lähivirkistysalueita, jotka noudattelevat maisemarakenteen piirteitä ollen näin monipuolisia ja toiminnallisia.

Yleiskaavaluonnoksessa määritellään vain tärkeimmät viherkäytävät ja selvitysosassa mainitaan rakennettavan ympäristön sisältävän viheralueita tarkemmin määrittämättä. Pidämme tärkeänä, että yleiskaavaluonnokseen lisättäisiin jo olemassa olevien rakennettujen asemakaava-alueiden sisältämät viheralueet, jotka toivomme viimeistään asemakaavavaiheessa otettavan lähipuistojen lähtökohdaksi "vanhojen" alueiden luonteen säilyttämiseksi.

Olisi upeaa, jos Östersundomin alue kaupungistumisesta huolimatta voisi säilyttää nykyisen luonteensa, jossa merellisyys ja upeat monipuoliset maisemat vallitsevat (vaihtelevat luontomaisemat, merellisyys, vanha kulttuurihistoriallinen miljöö, Sipoonkorpi). Alue on nykyisinkin monen alueen ulkopuolelta tulevan virkistyskäytössä, mainittakoon esimerkkinä kesäaikaan alueesta nauttivat pyöräilijät. Kaupunki saa mielestämme parhaan lisäarvon Östersundomin alueesta, jos se osataan taitavasti rakentaa siten, että väljyyden tunne ja upeat luontomaisemat säilyvät. Kaupunkilaisetkin kaipaavat yhteyttä luontoon, ja Östersundomin alueella olisi mahdollisuus olla kohtuullisesti rakennetun asumis/työpaikka-alueen lisäksi monipuolinen ja vetovoimainen virkistyskohde. On hienoa, että Sipoonkorpea tullaan tulevaisuudessa kehittämään enemmän virkistyskäyttöön, mutta alueen muilla osilla erityisesti rannikon tuntumassa on myös valtavasti virkistyskäyttöpotentiaalia.

4. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat ympäristöt

Yleiskaavaluonnokseen on merkitty muutamia kohteita merkinnällä 'merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö tai muu rakennussuojelukohde'. Toivomme, että näiden kohdalla kiinnitetään tarkempaa huomiota laajemman struktuurin ja miljöön säilyttämiseen. Näiden lähelle ei pitäisi kaavamerkinnöin tuoda raskasta/tehokasta rakentamista. Vrt. Selvitys 'Rannikon laaksoista metsäylängölle' s. 36.

Esitämme taidemaalari Anitra Lucanderin 1940-luvun alussa rakennuttaman, Karhusaaressa sijaitsevan nykyisen Kuntokallion ruokalarakennuksen liittämistä merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen tai muiden rakennussuojelukohteiden joukkoon yleiskaavassa.

Kuntokallion kurssikeskuksen päärakennus on arvotettu Liitosalueen rakennettu kulttuuriympäristö -selvityksen mukaan tärkeimpään luokkaan 1, jättäen huomioimatta erityisesti ruokalarakennuksen merkityksen.

Ks. Liite 1, Kuntokallion kurssikeskuksen alueen kehittäminen

5. Siltayhteydet / Karhusaari

Siltayhteys Husöstä Karhusaareen on yleiskaavaluonnoksessa merkitty raskaana siltana, joka aiheuttaa painetta muuttaa tielinjausta Reelingin osalta. Siltayhteys ei saisi myöskään aiheuttaa koko Karhusaaren alueelle läpikulkuliikennettä. Ehdotamme siltavarausta kevyempänä versiona/kevyenliikenteen väylänä. Pidämme nykyisen sillan lisäksi kaavailtua Korsnäsin-Karhusaaren siltaa riittävänä lisäyksenä alueen yksityisautoilu- ja bussiliikenteen hoitamiseksi.

6. Sakarinmäen alue

Sakarinmäen alueelle on suunniteltu runsaasti raskaita toimintoja; liityntäpysäköintiä, kerrostaloja, toimistorakennuksia, julkisia rakennuksia ym. Suunniteltu alue pääteiden ja rantaviivan välissä on kapea. Esitämme harkittavaksi rakentamisen painopisteen jakamista ja osittaista siirtämistä lännemmäksi sekä työpaikkarakentamisen osalta osin myös moottoritien pohjoispuolelle. Sakarinmäen alueen rakentamisessa olisi tärkeää järjestää alueelle koulua palvelevat julkiset toiminnot, ottaen huomioon myös koulun toiminta-aikanaan tarvitsemat lähiliikunta/virkistyalueet.

Helsingissä 30.5.2011

Karhusaari-seura ry

LIITE 1

Kuntokallion kurssikeskuksen alueen kehittäminen

Anitra Lucander (1918-2000)

Sotavuosien aikana liikemies Arvid Schüller ja taidemaalari Anitra Lucander rakensivat yli 300 neliömetrin "hirsilinnan",joka nykyisin toimii Kuntokallion kurssikeskuksen ravintolana. Taidemaalari Anitra Lucander kuuluu maamme arvostetuimpiin taiteilijoihin. Hänen töitään on kaikissa suurissa taidemuseoissa. Syksyllä Espoon modernin taiteen museon Emman klassikkosarjassa on tulossa laaja Lucanderin töiden näyttely.
(http://www.emma.museum/n%C3%A4yttelyt/anitra-lucander)
Taiteilijan tuotantoa käsittelevä väitöskirja valmistui pari vuotta sitten. Mielestämme Anitra Lucanderin taiteellisen työn ja hänen kaupunkisuunnittelulle antamansa panoksen (kauppatorin rannan talojen värivalinta) tradition kunnioittamiseksi voisi Karhusaarta tai ainakin osaa siitä kehittää taiteen ja kulttuurin tyyssijaksi. Schüllerin ja Lucanderin kotitalo Kuntokallion alueella täytyy saada suojeltavien rakennusten joukkoon. Taiteilija oli luonteeltaan vaatimaton ja vetäytyvä, eikä hän halunnut tuoda esille yhteyttään poikkeuksellisen yksilöllisesti ja kauniisti rakennettuun "hirsilinnaan" ja sitä ympäröivään upeaan luonnonkauniiseen piha-alueeseen.

Liikuntaa, taidetta, vanhustyötä

Niin Kisakallion (1949-1971) kuin Kuntokallio-Säätiönkin (1971-1996) aikaan aluetta hoidettiin pieteetillä. Uudisrakennukset suunniteltiin huolella sopimaan vanhan Lucanderin talon pihapiiriin. Aina uutta rakennettaessa huolehdittiin kauniin pihapiirin ja upea merellisen maiseman suojelemisesta. Vaativasta laajasta suunnittelutyöstä Kuntokallio-Säätiön aikana vastannut arkkitehti Irmeli Visanti onnistui työssään erinomaisesti.
Säätiön aikana rakennettu uimaranta oli kesäisin ahkerassa käytössä mm. uimakoulutoimintaa oli rannalla vakituisesti. Talvisin läheltä kulkeneet hiihtoladut toivat pihalle vierailijoita, jotka ex tempore saattoivat tulla ruokailemaan tai kahvittelemaan Lucanderin entiseen kotitaloon. Vanhustyöhön erikoistunut säätiö järjesti vanhustyön koulutuksen ohessa runsaasti kurssitoimintaa eläkeikäisille henkilöille. Teemoina olivat liikunnan lisäksi mm. erilaiset taidekurssit. Taiteilija Kylli Koski (Kylli-täti) veti yhdessä taideaineiden opettajan Anja Lanérin kanssa 1970-luvun puolivälistä 90-luvun puoliväliin yli 30 kuvataidekurssia kaikenikäisille harrastajamaalareille. Lanér kehitti jokavuotisen Eläkeläisten Kulttuuriviikon aluksi Helsingin Juhlaviikkojen yhteyteen. Viikkojen suojelijana oli Tasavallan Presidentti Urho Kekkonen ja myöhemmin presidentti Mauno Koivisto. Tarkoituksena oli mm. osoittaa että eläkeikäisille ihmisille tulee olla tarjolla korkeatasoisia taide- ja kulttuurielämyksiä. Viikkojen taidenäyttelyissä oli esillä mm. Eila Hiltusen ja Kimmo Pyykön veistoksia, Rafael Wardin ja Anitra Lucanderin maalauksia.

Vantaan seurakuntayhtymä

Kuntokallio-Säätiö joutui taloudellisen tilanteensa vuoksi myymään 1996 Kuntokallion tilan Vantaan seurakuntayhtymälle. Aina Kisakallion ajoilta 1950-luvulta alkanut traditio sai näin jatkoa keskuksen tarjotessa "julkisoikeudellisena" paikkana suurelle yleisölle mahdollisuuden nauttia luonnonkauniista ympäristöstä ja korkealuokkaisesta kurssitoiminnasta.
Kuntokallio-Säätiön vuosina kurssikeskus oli koko Östersundomin alueen keskeinen toiminnallinen paikka. Manneralueen asukkaat ja saaristolaiset järjestivät Kuntokalliossa niin häänsä, syntymäpäivänsä kuin muistotilaisuutensakin. Vuosittain kokoonnuttiin joulun alla

HELSINGIN KAUPUNKI
KAUPUNGINMUSEO
KESKI-UUDENMAAN MAAKUNTAMUSEO
Granbacka, Heikkinen

LAUSUNTO 56 1

31.5.2011

Kaupungin kirjaamo
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-1. 06. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K203
Uppgiftsklass

Östersundom-toimikunnan kirje 26.4.2011

ÖSTERSUNDOMIN YHTEINEN YLEISKAAVALUONNOS 24.2.2011

Museo 2011-21

Helsingin kaupunginmuseo / Keski-Uudenmaan maakuntamuseo on tutustunut 24.2.2011 päivättyyn Östersundomin yhteiseen yleiskaavaan ja 21.4.2011 päivättyyn yleiskaavaluonnoksen selostukseen ja lausuu seuraavaa.

Yleiskaava on Vantaan, Sipoon ja Helsingin yhteinen. Helsingin kaupunginmuseo kommentoi yleiskaavaa Helsinkiin kuuluvan alueen osalta, joka on n. 30 km^2. Kaupunginmuseo tarkastelee yleiskaavaluonnosta kulttuuriympäristön: kulttuurimaiseman, rakennetun kulttuuriympäristön ja muinaisjäännösten vaalimisen ja suojelun näkökulmasta.

Yleistä

Yleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteen laajeneminen itään. Tavoitteena on pientalovaltainen kaupunki, jossa on vähintään 30 000 asukasta. Kaupunkirakenne tulee tukeutumaan raideliikenteeseen. Alueelle tulee runsaasti työpaikkoja ja toimivat palvelut.

Yleiskaava-alue on nyt maaseutua, jolla asuu muutama tuhat asukasta. Muutokset maisemassa tulevat olemaan merkittäviä. Erityisesti raideliikennelinjaukset, liikennejärjestelmien infrastruktuuri sekä rakentaminen tulevat muokkaamaan maisemaa. Alue on pääosin asemakaavoittamatonta.

Yleiskaava-alue on monimuotoinen kokonaisuus. Alueella on erilaisia luontoalueita, Sipoonkorven laaja metsäalue, vanhaa maatalousrakennetta ja kulttuuriympäristöjä, saaristoa, ruovikkoa jne. Alue tulee rakentumaan pitkällä aikavälilla useiden sukupovien ajan. Yksityiskohtien tarkastelu siirtyy monissa tapauksissa asemakaavoitukseen.

Alue on pitkän historiansa aikana muovautunut hitaasti. Maanviljelyalueet ja -maisemat ovat alueen omaleimainen piirre, samoin kuin rannikko ja saaristo. Alueella on vanhaa rakennuskantaa. Samoin kuin säilytettävät luonnonympäristöt, myös rakennetut kulttuuriympäristöt ovat merkittävä imago- ja laatutekijä. Ne luovat vahvaa alueellista ja paikallista identiteettiä.

Yleiskaavan vaikutuksia olemassa olevaan kulttuuriympäristöön on käsitelty kaavaselostuksessa mm. luvussa 12. Yleiskaavaluonnoksessa ja kaavaselostuksessa on olemassa olevat arvokkaat kulttuuriympäristöt huomioitu melko hyvin. Vaikutuksia arvioitaessa on painotettu valtakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä.

Valtakunnallisesti merkittävät kohteet

Ympäristöministeriön muistiossa "Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja rakennettu kultttuuriympäristö", 23.12.2009 on todettu mm. seuraavaa: *"Tavoitteena on valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen rakenteen, kylä- ja kaupunkikuvan sekä alueilla jo olevien rakennusten ja ympäristön säilymisen turvaaminen sekä mahdollisen täydennysrakentamisen ja muiden muutosten sopeuttaminen kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen ja erityispiirteisiin."* ja *"Kaikilla kaavatasoilla on tärkeää huolehtia siitä, että ratkaisut eivät ole ristiriidassa valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen ominaisluonteen ja erityispiirteiden kanssa."*

Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt Östersundomin kartano, Östersundomin kirkko ja hautausmaa sekä villa Björkudden on merkitty kaavaluonnokseen, tosin pistemerkinnöillä. Muinaismuistoista kaavaluonnoksesta puuttuu pääkaupunkiseudun 1. maailmansodan linnoitteet Helsingin Mustavuoren alueelta. Kaupunginmuseo esittää, että kohteet merkitään aluemerkintöinä, kuten ne on merkitty Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY 2009) kohdelistan kartoissa.

Kaavamääräyksessä tulee myös todeta, että alue on suojeltu ja valtakunnallisesti merkittävä. Nyt esim. Östersundomin kartanon alueen kaavamääräyksessä lukee: Kartano ja kartanopuisto. Kaupunginmuseo esittää, että kaavamääräykseen lisätään aluesuojelumerkintä, ja että kohde on valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö. Nämä kohteet tulee suojella maankäyttö- ja rakennuslain nojalla asemakaavoissa.

Maakunnalliset kohteet

Maakunnallisesti merkittävistä kohteista Björntorp ja Husön kartano on merkitty yleiskaavaan pisteinä. Sen sijaan maakunnallisesti merkittävät kohteet Mutars, Kusas, Sandbacka ja Rödje-Fants puuttuvat yleiskaavakartasta. Kaikki maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt tulee merkitä yleiskaavakarttaan. Yleiskaavaa varten tehdyssä Kaupunkisuunnitteluviraston selvityksessä 2008:3 *"Liitosalueen rakennettu kulttuuriympäristö"* maakunnalliset kohteet on inventoitu.

Jos yleiskaavan mittakaava on sellainen, että kohteita on siihen vaikea merkitä, tulee maakunnalliset kohteet merkitä liitekarttaan, joka liitetään yleiskaava-aineistoon.

Alueellisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja kohteiden osalta tulee suojelu käsitellä asemakaavoituksen yhteydessä. Jos tarkennetuissa inventoinneissa nousee esiin uusia kohteita, tulee myös niiden suojelu käsitellä asemakaavoituksen yhteydessä.

Muinaismuistot

Kaupunginmuseo yhtyy arkeologisen kulttuuriperinnön osalta täysin Museoviraston lausuntoon Östersundomin yhteisestä yleiskaavasta Helsingin osalta (20.5.2011, dnro 239/303/2011). Arkeologisen kulttuuriperinnön hoidosta Helsingin alueella vastaa kuitenkin Helsingin kaupunginmuseo Museoviraston kanssa tehdyn yhteistyösopimuksen mukaan.

Kaavamääräys Helsingin alueella tulee siten olla muodossa: "Muinaismuistolain (295/63) rauhoittama kiinteä muinaisjäännös, jonka kaivaminen, peittäminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty. Aluetta/kohdetta koskevista toimenpiteistä ja maankäyttösuunnitelmista on neuvoteltava Helsingin kaupunginmuseon kanssa."

Samoin asuttujen kylätonttien määräyksessä Museovirasto on muutettava Helsingin kaupunginmuseoksi.

Raideliikenne

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa todetaan mm., että: *"Raideliikenneverkostoa laajennettaessa on otettava huomioon ympäröivä alueidenkäyttö ja lähiympäristö, erityisesti asutus, arvokkaat luonto- ja kulttuurikohteet sekä maiseman erityispiirteet."*

Suunniteltu raideliikenne alueelle tulee olemaan raskas yhtenäinen infrastruktuuri, joka muokkaa maisemaa ja ympäristöä. Itämetron esiselvityksessä todetaan luvussa 4, että: *"Östersundomin metrosaseman ja uuden asuinalueen integroiminen valtakunnallisesti arvokkaaseen Östersundomin kulttuuriympäristöön luo haasteen."* Lisäksi todetaan, että. *"Maakunnallisista kohteista Sandbackan asuintalot ja Rödje-Fantsin maatila sijaitsevat Gumbölen alueella ja ne on otettava huomioon kaavoituksessa."* Raideliikennejärjestelmää valittaessa ja raidelinjauksia ja asemien paikkoja suunniteltaessa olemassa olevat kulttuuriympäristöt tulee ottaa huomioon.

Autoliikenne tulee lisääntymään huomattavasti. Yleiskaavaluonnoksessa on varaus uudelle sillalle Karhusaareen. Silta on merkitty aivan kiinni Björkuddenin niemeen. Kaupunginmuseo esittää, että Karhusaaren sillan paikkaa vielä tutkitaan.

Rakennettavat alueet

Östersundomin kartanon ympäristöön on yleiskaavakartassa merkitty rakentamista keskipunaisella tiheydellä. Kaupunginmuseo esittää, että tälle alueelle rakentamista väljennetään. Husön niemelle aivan Husön kartanon ympäristöön on merkitty asuinrakentamista. Samalla on tarkoitus kehittää ja laajentaa Husön kartanon ratsastustoimintaa merkittävästi. Ratsastusreittien säilyttäminen, hevosten ympäristökuormitus ja muut toimintaan liittyvät seikat puhuvat sen puolesta, että Husön kartanon ympäristö tulisi rauhoittaa virkistysalueeksi. Myös Östersundomin kartanon ympäristö tulisi suunnitella luonnonvirkistysalueeksi.

Yleiskaavaluonnoksessa on Björkuddeniin merkitty väljää rakentamista. Kaupunginmuseo esittää, että niemi jätetään rakentamatta.

Lisätiedot:
Granbacka Sanna, tutkija, puhelin 310 79406
Heikkinen Markku, tutkija, puhelin 310 71552

Tiina Merisalo
museonjohtaja

Sanna Granbacka
tutkija

TIEDOKSI Museovirasto, Kulttuuriympäristön suojelu -osasto
ELY-keskus

Postiosoite
PL 4300
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginmuseo@hel.fi

Käyntiosoite
Sofiankatu 4
Helsinki 17
http://www.helsinginkaupunginmuseo.fi

Puhelin +358 9 310 1041
Faksi +358 9 310 36664
Tilinro 800012-62637
Y-tunnus 0201256-6
Alv.nro FI02012566

TSH 6.6.2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-7. 06. 2011
Dnro/Dnr ksik 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K230
Uppgiftsklass

Helsingin kaupungin kirjaamo
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

LAUSUNTO ÖSTERSUNDOMIN YHTEISEN YLEISKAAVAN VALMISTELUAINEISTOSTA

Kv 2011-1024

Lausunto

Östersundomin yleiskaavaluonnokseen liittyvä aineisto on laaja, monipuolinen ja suunnitteluperiaatteita sekä -tavoitteita hyvin valaiseva. Itse yleiskaavaluonnos on valitulla yleispiirteisellä tasollaan rakenteeltaan tasapainoinen kokonaisesitys, joka muodostaa hyvän lähtökohdan tarkentavaan suunnitteluun.

Pientalokaupunki on erinomainen tavoite

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

Asukastavoitteeksi asetettu noin 65 000 - 70 000 asukasta, josta noin 45 000 asukasta Helsingin alueella, on raideliikenteen taloudellisuuden kannalta pidettävä minimitavoitteena. Pienemmällä asukaspohjalla ajaudutaan helposti ekologisesti heikompaan auto- ja bussikaupunkiin.

Liike- ja työpaikkakeskittymät on sijoitettu luontevasti

Liike- ja työpaikkakeskittymien luontevat sijoituspaikat on identifioitu oikein. Jatkotyössä niiden profilointiin on syytä paneutua. Uuden Porvoontien varren ja metroasemien ympäristön kerrostalovaltaisuus antaa hyvät edellytykset sijoittaa pienyrityksille sopivaa liike- ja palvelutilaa katutasoon. Näiden toimintojen jatkokehittelyn haasteena on kuitenkin tilakustannus ja riittävä vetovoima. Pikaraitiotiehen perustuva joukkoliikenneratkaisu tukisi todennäköisesti toteuttamismahdollisuuksia metroratkaisua paremmin.

YGO

Postiosoite
PL 2200
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
real.estate@hel.fi

Käyntiosoite
Katariinankatu 1
Helsinki 17
http://www.hel.fi/kv

Puhelin
+358 9 310 1671

Faksi
+358 9 310 36512

Tilinro
800012-62637

Y-tunnus
0201256-6
Alv.nro
FI02012566

Kehä III:n ja Itäväylän risteysalue on luontevasti Vuosaaren satamaan liittyvä työpaikka-alue, jolla on erinomainen liikepaikkapotentiaali myös Itä-Helsingin ja Kaakkois-Vantaan kannalta. Se on myös luonteva joukkoliikenteen solmukohta, jossa säteittäiseltä (metro/pikaraitiotie) linjastolta voidaan vaihtaa Kehä III:a seuraavaan (raide)Jokeriin (Vuosaaren satama - Tikkurila - Aviapolis/Lentoasema). Metro/pikaraitiotieasema olisi joukkoliikenteen vetovoiman kannalta kuitenkin syytä sijoittaa suoraan Jokeri-linjan pysäkin/aseman ylä- tai alapuolelle.

Östersundomin kaavaillun metroaseman yhteyteen sijoitettu liike- ja työpaikka-alue on tyypillisesti sisäinen paikalliskeskus, jonka palvelut luontevimmin sijoittuvat kaavaillun aseman ja Uuden Porvoontien väliselle alueelle. Tällöin se on helposti saavutettavissa niin metron kuin alueellisen pääkadun kautta. Paikalliskeskus voisi luontevasti tarjota sekä kaupallisia että kunnallisia palveluja.

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

Rakentamis- ja kaupunkirakenteen huolto/ylläpitopalveluita tarjoaville yrityksille on Kivikon rakentumisen jälkeen hyvin vähän tonttitarjontaa Helsingissä. Östersundomin toteuttamisenkin kannalta tärkeälle toimialalle olisi siksi jatkosuunnittelussa syytä varata (pienteollisuus)alue liikenteellisesti ja kaupunkirakenteellisesti toimivaan paikkaan.

Vapaa-ajan toiminnot kuuluvat hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle

Joukkoliikenneyhteyksissä on perinteisesti keskitytty työmatka-autoilun vähentämiseen. Vapaa-ajan toimintojen sijoittamisessa sujuvat joukkoliikenneyhteydet ovat usein unohtuneet, mikä on ollut omiaan kasvattamaan erityisesti lapsiperheiden autoilua. Yleiskaavaluonnoksen ratkaisu, joka mahdollistaa vetovoimaisen vapaa-ajan keskuksen toteuttamisen Salmikallion metroaseman yhteyteen on siten erinomainen.

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

Jatkotyöskentelyssä olisi hyvä hakea Sipoonkorven kansallispuiston opastuskeskukselle niin luonnon kuin joukkoliikenteen saavutettavuuden kannalta hyvä sijainti. Kansallispuiston eteläreunan Storträskin alue voisi olla varteenotettava vaihtoehto.

Joukkoliikenne

Yleiskaavaluonnos mahdollistaa sekä metroon että Itäväylää/Uutta Porvoontietä seurailevaan pikaraitiotiehen perustuvan joukkoliikenteen runkoyhteyden. Metro ja pikaraitiotie ovat ominaisuuksiltaan hyvin erilaiset. Niillä on toisiinsa nähden monia erilaisia etuja ja haittoja sekä seurannaisvaikutuksia, joiden objektiivinen vertaaminen on vaikeata. Yleiskaavaluonnoksen ratkaisu, joka mahdollistaa molemmat kulkumuodot on näin ollen paikallaan.

Massatasapaino

Alueen suunnittelun lähtökohdaksi on otettava sellainen korkeusaseman ns. massatasapaino, joka minimoi maa-aineksen siirtotarpeita. Yleiskaavan jatkotyöskentelyssä alueelle on maa/kiviaineskuljetuksen minimoimiseksi myös syytä varata riittävät rakentamisaikaiset tilapäisalueet kiviaineshuollolle ja kaivettavien savien sijoittamiselle ja osoittaa näiden alueiden loppukäyttötavoitteet.

Lisätiedot:
Haaparinne Peter, projektipäällikkö, puhelin 310 31864

Mikael Nordqvist
virastopäällikkö

Juhani Tuuttila
osastopäällikkö

LIITE Lausuntopyyntö

31.5.2011 2024/1110/2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-7. 06. 2011
Dnro/Dnr KSLK 2010 -1035
Tehtäväluokka 522; K227
Uppgiftsklass

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

helsinki.kirjaamo@hel.fi

Kannanottopyyntö 26.4.2011, DNo 9408-2009

Östersundomin yhteinen yleiskaava, valmisteluaineisto

Östersundomin yhteisen yleiskaavan laadintaan liittyy monia vaikeita kysymyksiä mm. alueen rakenteesta sekä liikenteellisestä toimivuudesta ja palvelutasosta. Valmisteluaineiston saattaminen laajaan käsittelyyn on siten varsin perusteltua ja tervetullutta. Tässä kannonotossa Liikenneviraston tavoitteena on tuoda esiin niitä liikenteen ja maankäytön yhteistoiminnan kannalta keskeisiä kysymyksiä, joita tässä vaiheessa vielä tulisi vielä harkita.

Eri liikennemuotoja on tarkasteltu laajalti, mutta liikennejärjestelmää ei ole suunniteltu – luonnoksen yleispiirteisen hahmottelun perusteella ei voi arvioida, miten työpaikat, palvelut ja asuminen yhdessä vaikuttavat liikennejärjestelmän toimivuuteen. Liikennejärjestelmää koskevat vaikutusarviot tulisikin koota kokonaisarvioksi, josta ilmenee suunnitellun maankäytön vaikutus liikennetarpeisiin ja miten liikenteen palvelutaso kokonaisuutena on tarkoitus eri vaiheissa toteuttaa eri osapuolia ja liikennemuotoja tyydyttävällä tavalla kustannustehokkaasti. Kaavaratkaisulla alueelle sijoittuisi jopa 65 000 asukasta ja työpaikkoja, tämä huomioon ottaen myös kaupan sijoittumisedellytyksiin alueelle tulisi kiinnittää huomiota liikenteenkin näkökulmasta.

Näin merkittävän alueen toteuttaminen melko etäällä muusta kaupunkirakenteesta edellyttää joukkoliikenteen runkoratkaisuksi raideyhteyttä ja tämä on Östersundomin tapauksessa myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista, mutta kehittämisen aikataulu huomioon ottaen raideliikenneyhteytenä ei voi olla HELI-rata. HELI-ratavarauksen pysyttäminen yhteisen yleiskaavan luonnoksessa on kuitenkin perusteltua maakuntakaavatilanne huomioon ottaen.

Alueen ja koko pääkaupunkiseudun raideliikennejärjestelyjä olisi kuitenkin syytä pohtia edelleen. Nyt esitetty metroratkaisu olisi varsin raskas investointi. Onko se sovelias ja kannattava asumiseen painottuvalla alueella? Voiko metron toteuttaa Itä-Helsingin tapaan asianmukaisesti melusuojattuna pintametrona? Useissa kaupungeissa pikaraitiotieratkaisuihin on päädytty nimenomaan täydentämään olevaa bussi-, raitiovaunu-, metro- ja lähijunajärjestelmää; palveleeko tällainen täydentäminen Östersundomin runkoratkaisuna huonommin kuin muilla kaupunkiseuduilla? Jatkettaessa eri raideliikenneratkaisujen vertailua tulisi huomiota kiinnittää vertailukriteerien yhdenmukaisuuteen ja liikenneyhteyksien vaiheittai-

Yos

seen toteuttamiseen asutuksen vähitellen lisääntyessä pääosin yksityisten maanomistajien omistamalla laajalla maa-alueella.

Raideliikennejärjestelystä riippuvat myös joukkoliikenteen ratkaisut Östersundomista itään. Varsinkin metroratkaisu edellyttää bussiliityntää mahdollistavan solmukohdan luomista. Tästä on maininta selostuksessa, jossa käsitellään myös liityntäpysäköintiä, mutta näille olisi ollut tarpeen kehittää toimivat periaateratkaisut jo tässä vaiheessa – niiden sijoittaminen jälkikäteen valmiiksi rajatuille alueille on vaikeaa.

Maantie 170 esitetään kaava-alueella muutettavan kaduksi. Kaupunkirakenteen kehittyessä väylän varsilla tämä olisi luonteva ratkaisu, joka myös sallii väylän luonteen kehittämisen paremmin alueen uudistuvaan luonteeseen sopivaksi. Liikenneympäristö ja liikenneturvallisuus edellyttää kuitenkin, että katualue toteutetaan samalla myös sillä osalla maantietä 170, joka sijaitsee yhteisen yleiskaavan alueen lounaispuolella aina Kehä I:lle asti. Samalla on kuitenkin huolehdittava siitä, että reitti säilyy edelleen erikoiskuljetuksia palvelevana reittinä.

Kuulemisaineistossa olevassa kaavakarttaluonnoksessa on ohjeellisen eritasoliittymän kaavamerkintä. Sen yhteyteen tulisi lisätä seuraava teksti: Liittymän tarve ja toteutusmahdollisuudet määritellään tarkemmissa maankäyttö- ja tiensuunnitteluvaiheissa.

Östersundomin alueelle osoitettavista uusista liikenneyhteyksistä tarvitaan lisäselvityksiä ja vaikutusarvioita muun muassa Vuosaaren suuntaan.

Anne Herneoja
Ylijohtaja

Mervi Karhula
Osaston johtaja

Tiedoksi

Arkisto
Karhula
Jansson
Kajamaa
Joutsensaari
UUD-ELY

Hanna Lehtiniemi/HLL 30.5.2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-9. 06. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K238
Uppgiftsklass
M. Visanti

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Östersundom-toimikunnan lausuntopyyntö 26.4.2011

ÖSTERSUDOM-TOIMIKUNNALLE ANNETTAVA LAUSUNTO ÖSTERSUNDOMIN YHTEISEN YLEISKAAVAN VALMISTELUAINEISTOSTA

Lilk 2011-37

Östersundom-toimikunta on pyytänyt 26.4.2011 päivätyllä kirjeellään Helsingin kaupungin liikuntavirastolta lausuntoa Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistosta. Lausunnon määräaika on 6.6.2011.

Yleiskaavaluonnoksessa kuvataan rakennetun ympäristön ja viheralueiden sijoittumista karkealla tasolla. Siinä määritellään mm. Sipoonkorven eteläreunan rajaus, korttelialueiden ja katujen rajautuminen Natura 2000-alueisiin ja muihin suojelualueisiin sekä tärkeimmät viherkäytävät. Kaavaluonnoksessa asuntoja on noin 65 000–70 000 ihmiselle. Luvuissa ovat mukana alueen nykyiset 6 000 asukasta. Helsinkiin kuuluvilla alueilla asukkaita on noin 45 000, Sipoossa 12 000 ja Vantaalla 15 000. Tärkeimmät työpaikka-alueet sijaitsevat Östersundomissa Landbon eritasoliittymän ympäristössä sekä Kehä III:n ja Uuden Porvoontien liittymän lähellä. Työpaikkoja alueelle tullee 10 000–15 000.

Vapaa-ajan toiminnot tulevat tulevaisuudessa yhä tärkeämmiksi ja niille on siksi suotava merkittävä sija tulevaisuuden kaupunkirakentamisessa. Yhteydet vapaa-ajanviettopaikkoihin tulevat vähintään yhtä tärkeiksi kuin yhteydet työpaikan ja asunnon välillä. Yleiskaavaluonnoksen raideliikenneratkaisuksi on esitetty metro. Metroasemia on yhteensä kuusi: Helsingissä kolme, Vantaalla kaksi ja Sipoossa yksi. Metro-linja luo edellytyksiä suurille liikuntakeskittymille, joiden käyttäjät tulevat koko kaupungin alueelta sekä naapuri kunnista.

Yos

Liikuntavirasto pitää suunnitelmassa ehdotettua metrolinjausta hyvänä liikenneratkaisuna alueelle. Salmenkallion aseman sijoittaminen suuria ihmismääriä vetävän liikuntapuiston välittömään läheisyyteen on kestävää kehitystä ajatellen tärkeää, sillä näin minimoidaan liityntäliikenteen ja yksityisautoilun kasvun tarve.

Östersundomilla tulee olla kiinteä suhde mereen. Julkiset rannat, rantakadut ja venesatamat ovat merkittävässä roolissa. Kaava-alueella tulee kehittää venesatamia muuallekin kuin Granön saarelle. Venesatamien yhteydessä tulee olla riittävä määrä talvisäilytysalueita. Esim. moottoritien melualueelta tulisi etsiä suuri veneiden ja matkailuvaunujen talvisäilytysalue. Kaava-alueelle tulisi myös varata tilaa Rastilan kokoiselle leirintäalueelle.

Yleiskaavassa ja myöhemmässä suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee esittää riittävästi tilavarauksia sekä yksityisen että julkisen sektorin tuottamiin liikuntamahdollisuuksiin. Olemme listanneet tähän visioitamme erilaisista liikunnan tilatarpeista yleiskaava-alueella:

Keskisuuri uimahalli 350 000 kävijää vuosittain (esimerkkinä Itäkeskuksen uimahalli) sekä samaan yhteyteen maauimala 150 000 kävijää vuosittain.
Monitoimihalli 12 000 kem2 (palloilutilaa ja sisäliikuntaa, esimerkkinä Kisahalli) 600 000 kävijää vuosittain.
Jäähalli, 2 rataa, liikuntasuoritteita 150 000; katsomotoiminta 150 000 (esimerkkinä Länsiautoareena).
Pikaluisteluhalli tai jääpallohalli jos hankkeet eivät toteudu niille aiemmin ajatelluilla sijoituspaikoilla nykyisessä kaupunkirakenteessa.

Sisävelodromi?
Sisäpalloiluhalli (suuri katsomo 3000-5000 katsojalle), jossa mm. tilat salibandylle, koripallolle, käsipalloilulle ja voimistelulle.

Koulujen yhteyteen pienempiä sisäliikuntatiloja.

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

Uudet nousevat lajit: sisäbeachvolley, parkour

Postiosoite
PL 4800
00099 Helsingin kaupunki
liikuntavirasto@hel.fi

Käyntiosoite
Paavon Nurmen kuja 1 C
00250 Helsinki
http://www.hel.fi/liikunta/

Puhelin
+358 9 310 8771

Faxi
+358 9 310 87770

Y-tunnus
0201256-6
Alv.nro
F102012566

Iso liikuntapuisto, stadion, jossa katsomo 5000:lle, kolme täysmittaista kenttää, lähiliikuntaa sekä pienkenttiä (koripallo, lentopallo, tennis, jääkiekko, beachvolley
Isossa liikuntapuistossa talvisin yleisöluisteluun tekojäärata
Kaksi ns. paikallista liikuntapuistoa (esimerkkinä Kontulan liikuntapuisto)

Koulujen yhteyteen pelikenttiä sekä lähiliikuntapaikkoja

Skeitti- ja parkourpuisto (skeitistä 100 m lähimpään asuntoon)

Talosaaren ratsastuskeskuksen olemassaolo tulee turvata ja alueelle tulee kehittää ratsastuskeskus, jossa on myös maastoratsastusreittejä (esimerkkinä Tuomarinkylä).
Kansainväliset mitat täyttävä maneesi, kilpailutoimintaa varten lämmittely- ja jaloittelutarhat, riittävä pysäköinti sekä yleisölle että hevosautoille.

Koiraurheilukeskus (vinttikoirarata, agility, palvelukoirakoulutus)
Lumiparkki
Retkihiihtokeskus
Viherkäytäviä hyödyntäviä, liikuntaan houkuttelevia ja turvallisia ulkoilureittejä
Kansallispuiston reuna-alueen aktivointi
Virkistyskalastusta

Yksityisten toimijoiden toimesta: Flowpark

Suuri, ympärivuotinen leirintä- ja matkailuvaunualue
Suuri veneiden ja matkailuvaunujen talvisäilytysalue

Pienten lampien hyödyntäminen uimapaikkoina
Pieniä uimapaikkoja (useita) meren rantaan
Talviuinti
Kelluva uimala

Suuri venesatama palveluineen (Granö)
Paikallisia venesatamia, jossa riittävästi parkkipaikkoja sekä mm. veneenlaskuluista ja septitankin tyhjennys mahdollisuus
Vesiliikennelaitureita
Yksityisten toimijoiden toimesta: Melontakeskus

Lisätiedot:
Lehtiniemi Hanna, arkkitehti, puhelin 310 87723

Anssi Rauramo
liikuntajohtaja

Postiosoite
PL 4800
00099 Helsingin kaupunki
liikuntavirasto@hel.fi

Käyntiosoite
Paavon Nurmen kuja 1 C
00250 Helsinki
http://www.hel.fi/liikunta/

Puhelin
+358 9 310 8771

Faxi
+358 9 310 87770

Y-tunnus
0201256-6
Alv.nro
F102012566

[redacted]

Luonto-Liiton Uudenmaan piiri tukee ympäristöjärjestöjen Varjokaavaksi kutsuttua esitystä Östersundomin alueen maltilliseksi kehittämiseksi ja luontoarvojen turvaamiseksi.

Erityisen merkityksekäs paikka tällä alueella jäsenillemme on ollut Granön saari, johon kohdistettuja suunnitelmia emme yleiskaavaesityksessä hyväksy. Granön saareen – jossa usein retkeilemme suppilovahveroiden, pohjantikkojen ja muiden elämysten toivossa – suunnitellaan siltaa, asutusta ja muuta niiden mukanaan tuomaa infrastruktuuria. Vaikka pidämme hyvänä sitä, että mahdollisimman moni muukin lähtisi tutustumaan Granön luontoon, pelkäämme, että saaren rakentaminen virkistys- ja asuinalueeksi jyrää alleen sen ainutlaatuisen luonteen. Oleellinen osa Granö-retkeilyn viehätystä on myös siinä, ettei sinne pääse kuin veneellä tai jäätä pitkin.

Vaikka saarella on harjoitettu jonkin verran metsätaloutta, siellä voi edelleen monin paikoin kokea olevansa oikeassa metsässä. Yhdessä lähiseudun, kuten Talosaaren, luontokohteiden kanssa saari muodostaa erinomaisten virkistysmahdollisuuksien lisäksi jälleen yhden merkittävän turvapaikan muulle luonnolle. Näiden säästäminen tulevan kansallispuiston ja muiden suojelualueiden lähiseudulle on myös populaatioekologisesti perusteltua. Retkeilyn, luonnonharrastuksen, ympäristökasvatuksen tai esteettisestäkään näkökulmasta ei ole mielekästä, että Granö muuttuisi yksityisrannoiksi ja puistomaiseksi lähiömetsäksi, jollaisia Helsingissä on jo aivan yllin kyllin.

Pääkaupunkiseudulla toimivana ympäristöjärjestönä jäsentemme, lasten ja nuorten lähiretkeilyalueet vähenisivät Östersundomin rakennussuunnitelmien mukana entisestään, vaikka samaan aikaan juhlapuheissa ympäristökasvatusta pidetään ylevänä tavoitteena joka koululle ja perheelle. Mahdollisuus elävään luontosuhteeseen on katoamassa maailman ihmisten pakkautuessa alati suureneviin kaupunkeihin, mutta pääkaupunkiseudulla meillä on siihen vielä paljon tilaisuuksia. Toivomme, että näistä pidettäisiin tiukasti kiinni.

Tahdomme seikkailla päätymättä heti jonkun takapihalle, tai kuulematta jatkuvaa autojen pörinää, tahdomme kiikaroida lintuja rannassa ilman, että tulemme häädetyksi jonkun yksityisalueelta! Hyvät virkamiehet toimistohuoneissanne, pyydämme ja vetoamme, älkää riistäkö meiltä, luontoa kunnioittavilta lapsilta ja nuorilta näitäkin ihastuttavia lähimetsiämme!

Kunnioittaen,

Luonto-Liiton Uudenmaan piiri

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
23. 05. 2011
Dnro/Dnr KSLK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; R120
Uppgiftsklass M. Visanti

Yos

METSÄHALLITUS

6.6.2011 5844/630/2010

Östersundom- toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr Ksik 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K209
Uppgiftsklass M. Visanti

Lausuntopyyntö 26.04.2011

METSÄHALLITUKSEN LAUSUNTO ÖSTERSUNDOMIN YHTEISEEN YLEISKAAVALUONNOKSEEN

Östersundom-toimikunta on pyytänyt Metsähallitukselta kannanottoa Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteiseen Östersundomin yleiskaavaluonnokseen.

Kannanottonaan Metsähallitus esittää seuraavaa

Yleistä

Metsähallitus kiittää Östersundom-toimikuntaa mahdollisuudesta ottaa kantaa Östersundomin yleiskaavaluonnokseen.

Östersundomin alueelle ja sen lähiympäristöön laaditaan Helsingin, Sipoon ja Vantaan yhteinen yleiskaava. Suunnittelualueeseen kuuluvat Helsingin alueella Ultunan, Östersundomin, Karhusaaren, Talosaaren ja Salmenkallion kaupunginosat, Sipoossa Granön saari ja Majvikin alue (osia Östersundomin ja Immersbyn kylistä) sekä Vantaalla Länsisalmen kaupunginosa ja osia Länsimäen, Vaaralan ja Ojangon kaupunginosista.

Östersundomin suunnittelualueella sijaitsee useita arvokkaita luontokohteita, mm. kaksi Natura-aluetta Mustavuoren lehto-Östersundomin lintuvedet (FI0100065) sekä Sipoonkorpi (FI0100066). Näissä molemmissa on valtion luonnonsuojelutarkoituksiin hankittua maata. Sipoonkorven kansallispuisto perustettiin keväällä 2011 ja siihen kuuluu valtion maita myös Östersundomista Helsingin alueelta. Valtion maaomistus Östersundomin lintuvesien alueella on tällä hetkellä 61 hehtaaria ja Sipoonkorven kansallispuistossa Helsingin kaupungin alueella hieman yli 80 hehtaaria. Valtion alueet ovat Metsähallituksen hallinnassa.

Metsähallitus on ollut mukana laatimassa Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston "Sipoonkorpi ja Östersundom" – liiteraporttia yleiskaavaa varten. Yleiskaavaluonnoksen selostusosassa raportin johtopäätöksiä oli jätetty huomioimatta.

Metsähallituksen tavoitteena on aloittaa vuonna 2011 hoito- ja käyttösuunnitelman teon edellä mainituille Natura-alueille osallistavaa suunnittelua käyttäen.

Metsähallitus • PL 94 (Vernissakatu 4) • FI-01301 VANTAA • FINLAND
tel. +358 (0)205 64 100 • fax +358 (0)205 64 4234 • www.metsa.fi • Business ID 0116726-7

Y05

Yleiskaavan vaikutukset Natura-alueisiin

Yleiskaavaluonnoksen mahdolliset vaikutukset Natura-alueisiin ovat epäselvät. Kaavassa ei oteta tarkemmin kantaa asukasmääriin ja niiden sijoittumiseen suunnittelualueella. Yleiskaavakartassa rakentaminen on monin paikoin tuotu kiinni Natura-alueisiin ja luonnonsuojelualueisiin, mikä on luonnon kannalta kestämätön tilanne. Lisääntyvän asutuksen aiheuttama kulutus sekä muut häiriöt tulevat vaikuttamaan suojelukohteisiin niiden arvoa heikentävästi, mikäli suojelualueiden ympäristöjä ei suunnitella huolellisesti. Virkistyskäytölle on varattava myös riittävät alueet, jottei käyttöpaine suojelualueille kasva luonnonarvoja vähentäväksi. Yleiskaava on mitoitettava lainsäädännön mukaisesti siten, että Natura-alueiden osalta tehdään vaikutusten arviointi. Arviointi antaa suunnan rakentamiselle ja sen mitoittamiselle.

Koska Uudenmaan maakuntakaavan valmistelu on vielä kesken, on vaikea arvioida, mikä tulee olemaan maakuntakaavan ohjaava vaikutus yleiskaavalle. Yleiskaavaa on nyt valmisteltu pitkälle ennen kuin ohjaava maakuntakaava on valmistunut.

Ekologisten yhteyksien turvaaminen

Metsähallitus laati vuonna 2010 ympäristöministeriön toimeksiannosta selvityksen Sipoonkorven kansallispuiston perustamisedellytyksistä. Selvityksessä esitettiin neljä eri vaihtoehtoa nykytilanteen säilyttämisestä laajaan kansallispuistovaihtoehtoon. Kaikissa vaihtoehdoissa todettiin, että ekologiset yhteydet rannikon Natura-alueen ja Sipoonkorven välillä tulee säilyttää riittävän leveinä ja toimivina.

Ympäristönsuojelua koskeva lainsäädäntö on viime vuosina tiukentunut huomattavasti ja toimivien ekologisten käytävien kehittämistarve suojelukohteiden välillä on mainittu monissa laeissa, kuten luonnonsuojelulaissa sekä maankäyttö- ja rakennuslaissa. Valtioneuvoston hyväksymissä valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa (VAT) tuodaan esiin tarve ekologisten yhteyksien kehittämiseen. Tavoitteissa todetaan mm., että taajamia kehitettäessä on huolehdittava siitä, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia. Ekologisten käytävien kehittämiseen velvoittavat myös kansainväliset sitoumukset, mm. EU:n luontodirektiivi ("Habitat Directive") ja Biologista monimuotoisuutta koskevan YK:n yleissopimuksen kymmenennessä osapuolikokouksessa vuoden 2010 lopulla Japanin Nagoyassa hyväksytty tavoite luonnon monimuotoisuuden säilyttämisestä.

Metsähallitus toteaa, että Östersundomin yleiskaavan luonnoksessa ei ole riittävästi huomioitu ekologisten käytävien riittävyyttä ja niiden toiminnallisuuden säilyttämistä luonnon kannalta. Vaikka rannikon Natura-alueesta osa onkin lintuvettä, joka elinympäristönä poikkeaa Sipoonkorven alueesta, lähes puolet alueesta on kalliometsää, lehtoja ja kangasmetsiä. Näiden alueiden yhteys Sipoonkorpeen on säilytettävä erityisesti rannikon Natura-alueen lajiston turvaamiseksi. Tämän on todennut myös Eduskunnan ympäristövaliokunta, joka on linjannut, että Östersundomin alueen kaavoituksen yhteydessä on turvattava säädösten mukaisesti luonnonsuojelualueiden kytkeytyvyys ja toimivien viherkäytävien säilyminen. Tämän kannalta erityisesti Salmenkallion alueen yleiskaavaluonnos on ongelmallinen metroasemineen ja asuinalueineen, sillä ne sijaitsevat tärkeimmällä ekologisella käytävällä, jonka on tarkoitus yhdistää kahden Natura-alueen metsät toisiinsa. Rakentamisen vaikutukset ulottuvat myös Naturassa oleviin ja osin valtion omistamiin mataliin lintulahtiin.

Muiden luontoarvojen turvaaminen

Östersundomin alue on luonnoltaan monipuolinen. Natura-alueiden ja yksityisten suojelualueiden lisäksi alueella on suuri määrä uhanalaisia lajeja ja luontotyyppejä. Yleiskaavaluonnoksessa ei pääsääntöisesti ole otettu huomioon näitä luontoarvoja, ja suunnitelman pitäisikin tarkentuessaan ottaa paremmin huomioon alueelta jo tehtyjen

luontoselvitysten tulokset ja mahdolliset rakentamisen haittavaikutukset näihin arvoihin. Östersundomin alueella esiintyy mm. maailmanlaajuisesti harvinaisia lajeja, kuten eräs ukonsienilaji, jonka ainoa tunnettu esiintymä maailmassa on Östersundomissa, sekä muruludekääpä, josta tunnetaan maailmasta vain kaksi esiintymää. Ennen tarkempia kaavasuunnitelmia luontoarvot tulisikin kartoittaa tarkemmin, erityisesti rakennettavilla alueilla ja suojelukohteiden läheisyydessä.

Vantaan puoleisella osalla on rakentamista ehdotettu Vantaan yleiskaavan SL- ja luo-alueille sekä arvokkaalle maisema-alueelle. Mikäli arvojen ei tiedetä heikentyneen, pitää aikaisemmat kaavamääräykset alueella säilyttää.

Virkistysarvojen turvaaminen

Yleiskaavaluonnos on suurpiirteinen eikä siinä ole tarkasti otettu kantaa virkistyskohteiden sijoittumiseen. Virkistysalueiden määrä yleiskaavaluonnoksessa vaikuttaa kuitenkin Metsähallituksen mielestä varsin pieneltä ja ne sijoittuvat hyvin kapealti suojelukohteiden läheisyyteen. Kartan mukaisesti oletuksena lienee, että suojelualueet toimivat pääasiallisina virkistysalueina. Metsähallitus toivoo, että Östersundom-toimikunta ottaa huomioon alueen tulevat asukasmäärätavoitteet ja niiden vaikutukset suojelualueisiin. Espoon Histan Natura-arvioinnissa todettiin, että tuleva noin 19 000 asukkaan määrä aiheuttaisi Nuuksion kansallispuistoon noin 300 000 virkistyskäyntiä vuodessa. Tältä pohjalta voidaan arvioida, että Östersundomissa, jossa asukasmäärät tulevat olemaan huomattavasti korkeammat ja matkat suojelukohteille ovat lyhyemmät, vuosittaiset käyntimäärät suojelukohteille voivat yltää jopa yli miljoonaan lähivirkistyskäyntiin. Suojelualueiden luonto ei kestä tällaisia määriä häiriintymättä, ja se on otettava huomioon yleiskaavan suunnittelussa.

Suojelualueiden ja asutuksen väliin on jätettävä riittävästi virkistysalueita puskuriksi ottamaan vastaan pääosa lähivirkistyksestä. Myös tähän on eduskunnan ympäristövaliokunta ottanut kantaa lausuessaan, että kansallispuisto ei yksin riitä turvaamaan alueen virkistyskäyttöpaineisiin luonnonsuojelutavoitteiden siitä vaarantumatta. Ympäristövaliokunta linjasi, että myös rakentamattomien puskurialueiden säilyminen taajamarakenteen ja kansallispuiston välissä on turvattava.

Alueen virkistyskäytön suunnittelussa on tehtävä tiivistä yhteistyötä alueen kuntien ja Metsähallituksen sekä alueen käyttäjien kanssa. Alueen saavutettavuus on otettava tarkoin huomioon suunnittelussa (joukkoliikenteen kehittäminen, portit suojelualueille, paikoitusalueet jne.). Ulkoilureittien (retkeily-, ratsastus- ja pyöräily sekä hiihtoladut) suunnittelu on tehtävä yhteistyössä alueella toimivien kesken toimivien ulkoilureittiverkostojen luomiseksi.

Luontomatkailu- ja ympäristökasvatusta toivotaan osin ohjattavan myös suojelualueiden ulkopuolelle suojelualueiden käyttöpaineen vähentämiseksi. Tähän sopivimpia olisivat suojelualueiden läheisyydessä olevat virkistysalueet.

Stig Johansson
Aluepäällikkö
Etelä-Suomen luontopalvelut
Metsähallitus
PL 94, 01301 Vantaa

MUSEOVIRASTO / MUSEIVERKET

PVM / DATUM
20.5.2011

DNRO / DNR
~~239/303/2011~~

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
24. 05. 2011
Dnro/Dnr KSK 2010-1035
Tehtäväluokka 522-K190
Uppgiftsklass M. Visanti

Helsingin kaupungin kirjaamo
Kaupunkisuunnitteluvirasto
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

VIITE / REFERENS
Lausuntopyyntö 26.4.2011

ASIA / ÄRENDE
LAUSUNTO ÖSTERSUNDOMIN YHTEISTÄ YLEISKAAVAA KOSKEVASTA KANNANOTTOPYYNNÖSTÄ

Östersundom-toimikunta on pyytänyt Museoviraston kannanottoa Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistosta.

Museovirasto on 28.2.2011 osallistumis- ja arviontisuunnitelmasta antamassaan lausunnossa (diaarinumero 063/303/2011) todennut, että perusselvitykset kaava-alueen arkeologisesta kulttuuriperinnöstä ovat pääpiirteissään riittävät kaavan valmistelua varten. 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 selvitetty maastossa. Suunnitelmien tarkentuessa on lisäksi varauduttava täydentäviin kaava-alueella sijaitsevia muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä koskeviin arkeologisiin tutkimuksiin, kuten muinaisjäännösten rajojen selvittämiseen.

Museovirasto toteaa lisäksi yleiskaavan valmisteluaineistosta arkeologisen kulttuuriperinnön osalta seuraavaa.

Metrolinja tulee sijoittaa siten, ettei se osu historialliseen Östersundom-Fantsby Fants Malms kylätonttiin (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000010716) liittyvän louhoksen päälle.

Myöskään muiden kaava-alueella sijaitsevien kiinteiden muinaisjäännösten kohdalle ei tule osoittaa rakennustoimintaa. Poikkeuksena alla luetellut käytössä olevat historialliset kylätontit lausunnossa esiin tuoduin ehdoin.

Erityistä huomiota tulee kiinnittää täysin autioituneiden historiallisten kylätonttien Kärrby (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000010714), Länsisalmi (Västersundom) Labbas (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000001659) ja
Länsisalmi (Västersundom) Gubbacka(muinaisjäännösrekisteritunnus 1000001658) ja Östersundomin Kantarnäs Torpin (muinaisjäännösreksiteritunnus 1000010719) säilymisen turvaamiseen.

Kaava-alueelta tunnetut kiinteät muinaisjäännökset tulee huomioida kaavaselostuksessa ja kaavakartalla. Muinaisjäännökset tulee varustaa kaavakartalla indeksinumeroin, jotka viittaavat kaavaselostuksessa olevaan kohdeluetteloon.

Muinaisjäännökset merkitään kaavaan joko kohdemerkintänä (turkoosi neliö ja kirjaimet sm) tai alueen osa -merkintänä (pistekatkoviiva ja kirjaimet sm). Kaavamääräys kuuluu:

NERVANDERINKATU 13 / NERVANDERSGATAN 13, PL / PB 913, 00101 HELSINKI / HELSINGFORS, PUH / TEL (09) 40 501, FAKSI / FAX (09) 4050 9300, museovirasto.kirjaamo@nba.fi, www.nba.fi

Yos

"Muinaismuistolain (295/63) rauhoittama kiinteä muinaisjäännös, jonka kaivaminen, peittäminen, muuttaminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty. Aluetta/kohdetta koskevista toimenpiteistä ja maankäyttösuunnitelmista on neuvoteltava Museoviraston kanssa."

Museovirasto esittää asuttujen kylätonttien erottamista muista kiinteistä muinaisjäännöksistä omalla merkinnällään (esim. sm-2) ja määräyksellä, joka kuuluu: "Historiallinen kylätontti. Alueella sijaitsee muinaismuistolain (295/63) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä. Aluetta koskevista rakennushankkeista ja isommista kaivutöistä on neuvoteltava Museoviraston kanssa."

Yleiskaava-alueella olevia sm-2 merkinnällä varustettavia käytössä olevia kylätontteja ovat:

- Gumböle (Gumböle) (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000010822)
- Husö (Talosaari) (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000010837)
- Länsisalmi (Västersundom) Västerkulla (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000001660)
- Östersundom kartano (muinaisjäännösreksisteritunnus 1000010715)
- Östersundom Krogars (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000010717)
- Östersundom Lass-Bengts Skeppars (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000010718)
- Östersundom-Fantsby Fants Malms (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000010716)

Muinaismuistolaki ei aseta rajoituksia edelleen asuttujen kylätonttien vallitsevalle maankäytölle. Arkeologisia lisäselvityksiä ja kaivaustutkimuksia saatetaan kuitenkin edellyttää uudisrakennushankkeiden ja isompien maaperään kajoavien töiden yhteydessä. Kaavaselostuksessa on tuotava esiin, että tällaisten hankkeiden ollessa suunnitteilla tulee Museovirastoon ottaa yhteyttä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Yleisten ja suurehkojen yksityisten hankkeiden toteuttajien on muinaismuistolain perusteella korvattava tutkimusten kustannukset tai osallistuttava niihin, mikäli sitä ei ole katsottava kohtuuttomaksi.

Käytössä olevien kylätonttien muinaismuistorajauksiin sisältyvien peltoalueiden viljely on edelleen sallittua. Myös metsätalous on muinaismuistoalueilla sallittua, mutta metsän maapohjan äestys on kielletty.

Rakennetun kulttuuriympäristön osalta viranomaistehtävistä vastaavat omilla toimialueillaan Helsingin kaupunginmuseo, Vantaan kaupunginmuseo sekä Itä-Uudenmaan maakuntamuseo Museoviraston ja museoiden välisten yhteistyösopimusten perusteella.

Yli-intendentti Helena Taskinen

Tutkija Veli-Pekka Suhonen

Tiedoksi: Keski-Uudenmaan maakuntamuseo
Itä-Uudenmaan maakuntamuseo
Vantaan kaupunginmuseo
Uudenmaan ELY-keskus

/VPS/JFO

NaturochMiljö

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
23. 05. 2011
Dnro/Dnr Ks/k 2010-1035
Tehtäväluokka 522; k 127
Uppgiftsklass M. Visanti

Helsingfors stad, Registratorskontoret
Östersundom-kommittén
PB 10
00099 Helsingfors stad

UTLÅTANDE 20.5.2011

ÄRENDE: Utlåtande om utkastet till den gemensamma generalplanen för Östersundom.

HÄNVISNING: Plan för bedömning och deltagande för gemensam generalplan för Östersundom (21.4.2011 Östersundomkommitten)

Natur och Miljö vill som sin åsikt framföra följande:

1. Generalplanen får inte hota en utvidgning av Sibbo storskogs nationalpark enligt miljöorganisationernas förslag från år 2010.

Avgränsningen, som innefattar bland annat Natura 2000-områdena vid kusten, har presenterats i broschyren "Nationalpark i Sibbo Storskog" (se bilaga). Natur och Miljö anser, att utkastet till generalplan inte är tillfredsställande i detta hänseende.

2. Generalplanen bör säkra tillräckliga ekologiska korridorer mellan Sibbo storskog i norr och Natura 2000-områdena vid kusten i söder.

Natur och Miljö anser, att den så kallade skuggplanen för Östersundom som publicerades den 28.4.2011 ger en realistisk bild av hurudana ekologiska korridorer som behövs för att uppfyllda mark- och bygglagens (§ 39) krav. Planen har utarbetats av Helsingfors Naturskyddsförbund, Vanda miljöförening, Sibbo Naturskyddare och Nylands miljövårdsdistrikt.

3. Generalplanen bör garantera att Natura 2000- och andra områden som är viktiga för den biologiska mångfalden inte påverkas negativt av utbyggnad på land eller i vatten.

Bostadsområden bör inte planeras precis invid skyddsområden, utan tillräckliga buffertzoner är nödvändiga för att säkerställa att områdenas skyddsvärden inte försvinner. Tomtgränser bör inte dras ända ner till strandlinjen. Obebyggda stränder är av stor betydelse såväl ekologiskt som ur rekreationssynvinkel. Muddringar och annan byggnadsverksamhet i och invid de skyddade fågelvattnen i Östersundom som tillhör Natura 2000-nätverket kan inte tillåtas.

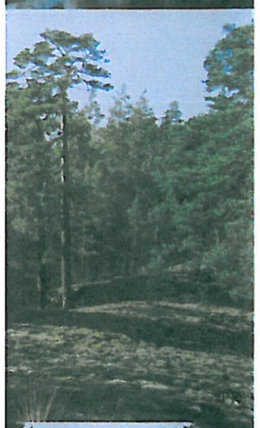
Högaktningsfullt,

Natur och Miljö rf

[redacted]

Annegatan 26, 00100 Helsingfors, tfn (09) 6122 290, www.naturochmiljo.fi

Yos



Sibbo storskog – en nationalpark intill staden

I den växande huvudstadsregionen bor många människor som vill njuta av naturens frid också under vardagarna. Nära belägna och lätt tillgängliga nationalparker gör det möjligt för alla att uppleva vildmarksliv och njuta av tystnaden i naturen. Det krävs varken resor eller övernattning. Det behövs en nationalpark i öster, som kompletterar Noux i väster.

Sibbo storskog-Östersundom är ett viktigt rekreationsområde för invånarna i Sibbo, Kervo och de östra delarna av Helsingfors och Vanda. Här kan man vandra, skida, rasta hundar och plocka bär. Området besöks också ofta av scouter, orienterare, ryttare, miljöfostrare och forskare. Endast sex procent av besökarna i Sibbo storskog motsätter sig en nationalpark. Många av dem är främst oroliga för att det skulle öka antalet besökare på området.

Nationalparken i Sibbo storskog förenar naturområdena till en helhet

Sibbo storskog är en småskaligt skiftande mosaik av berg, moskog och våtmarker. På bergsområdena finns bestånd av gamla tallar med sköldbark. En del av dem är så gott som i naturtillstånd. I utkanten av området och i bäckdalarna finns många fina lundar. Skogarna omges av värdefulla kulturlandskap. Östersundom fågelvatten och Svarta backen rymmer grunda havsvikar, frodiga kustnära lundar, bergsnatur och vårdbiotoper.

Det har inte idkats aktivt skogsbruk i en betydande del av Sibbo storskog på flera decennier. Här är andelen gammelskog större än i skogsområdena i övriga delar av södra Finland. Bland de många bäckarna i naturtillstånd finns vissa som hör till de sista av havsöringens lekområden.

En nationalpark skyddar Sibbo storskog mot byggverksamhet

Förutom Sibbo storskog bör Östersundom fågelvatten, Svarta backens lundområde och de avgränsade skydds- och rekreationsområdena som ägs av offentliga samfund höra till nationalparken. Enligt såväl markanvändnings- och byggnadslagen, samt bestämmelser för Natura 2000-nätverket måste ekologiska korridorer och skyddszoner runt dem förbli obebyggda. Nationalparken kommer att bestå av flera delar och rentav korsas av en motorväg. Naturens mångfald bevaras bäst genom att göra området till en nationalpark. Man kan styra besökare så att de undviker de mest känsliga områdena. Genom att bygga och förbättra broar och tunnlar under motorvägen kan man säkerställa att djur som bl.a. älg, utter och lo även i fortsättningen kan röra sig mellan de olika skyddade områdena.

Tillägsinformation: www.naturochmiljo.fi

Finlands naturskyddsförbund, Nylands miljövårdsdistrikt, Helsingfors naturskyddsförening, Kervo miljöskyddsförening, Sibbo naturskyddare, Vanda miljöförening, Natur och Miljö, Tringa – Helsingforsnejdens ornitologiska förening.

Kuvat: Pentti Taskinen, Tapio Solonen, Osku Ryhänen, Päivi Korhonen

Kati Vierikko

Nationalpark i Sibbo storskog

Den enastående naturen i Sibbo storskog och Östersundom är värd att få nationalparksstatus. Området har mångsidiga och betydande naturvärden. En stor del av det hör till Natura 2000-nätverket. Här har många hotade eller nära hotade arter påträffats; ett hundratal i Sibbo storskog och ca femtio i Svarta backen-Östersundom. Det bästa sättet att bevara området och styra användningen av skyddsområdena som en helhet, för naturens och besökarnas bästa, är att grunda en nationalpark. Sibbo storskog är också en viktig del av det gröna bältet som sträcker sig via Petikko och Noux till Porkala. Finland saknar en nationalpark som sträcker sig från skärgården djupt in i inlandet.

Suomen luonnonsuojeluliitto
Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri

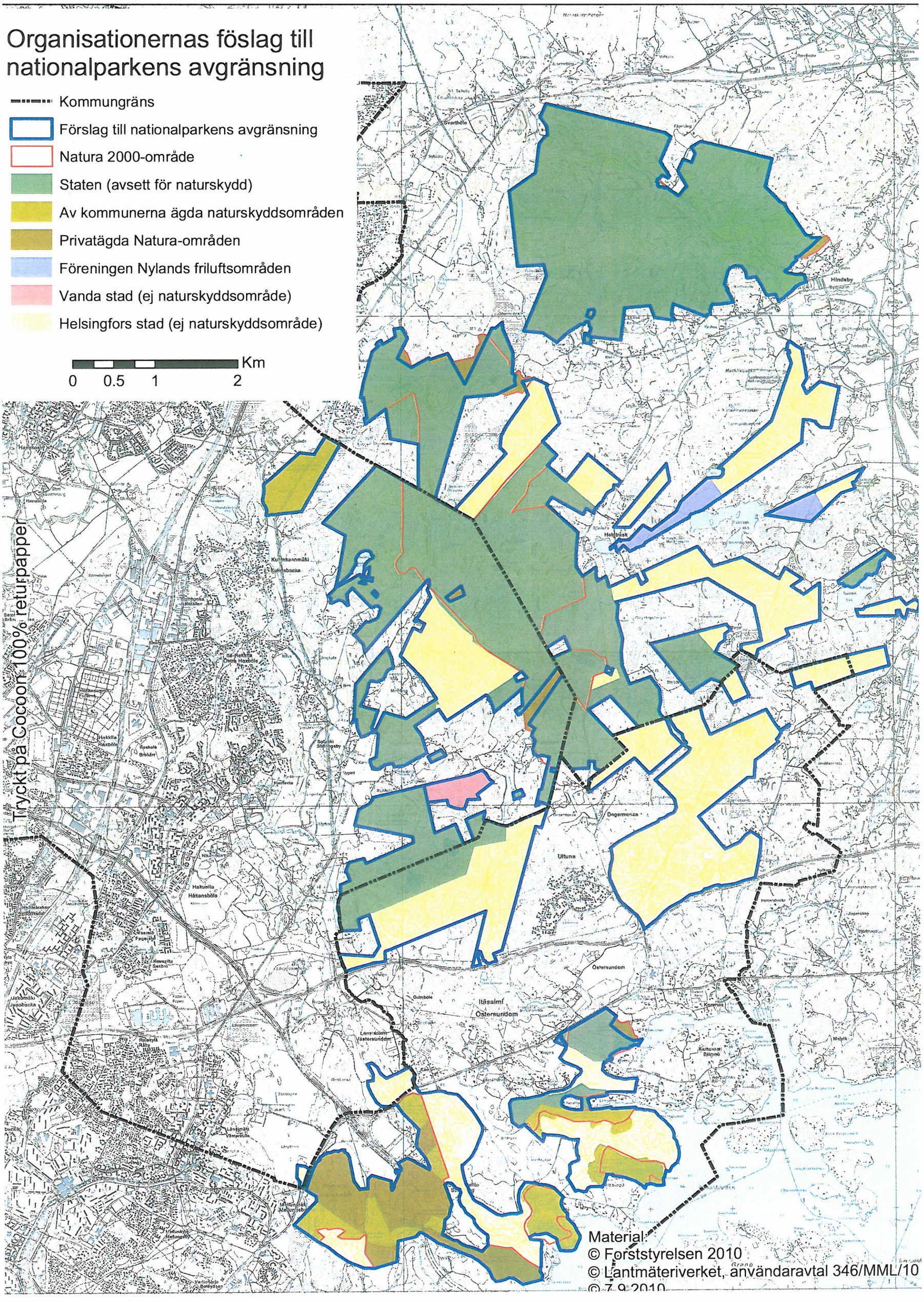
HELSINGIN SEUDUN LINTUTIETEELLINEN YHDISTYS
TRINGA
HELSINGFORSTRAKTENS ORNITOLOGISKA FÖRENING

NaturochMiljö

Organisationernas föslag till nationalparkens avgränsning

- Kommungräns
- Förslag till nationalparkens avgränsning
- Natura 2000-område
- Staten (avsett för naturskydd)
- Av kommunerna ägda naturskyddsområden
- Privatägda Natura-områden
- Föreningen Nylands friluftsområden
- Vanda stad (ej naturskyddsområde)
- Helsingfors stad (ej naturskyddsområde)

0 0.5 1 2 Km



Tryckt på Cocoon 100% returpapper

25.5.2011

Helsingin kaupungin kirjaamo
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
27. 05. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka / Uppgiftsklass 522; K196

ÖSTERSUNDOMIN YHTEINEN YLEISKAAVA

Nk 2011-34

Nuorisoasiainkeskus toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Östersundomin yleiskaavassa nuorisoasiainkeskus pitää tärkeänä, että alueella turvataan nuorten palvelut. Yleiskaava-alue on suuri ja suunniteltu asukasmäärä iso. Siksi nuorisoasiainkeskuksen näkemyksen mukaan alueelle on varauduttava rakentamaan riittävät palvelut sekä varhais- että nuorisoikäisille. Alueen kaavoituksessa tulisi huomioida rakentamismahdollisuus kahdelle nuorisotilalle. Nuorisoasiainkeskuksen näkemyksen mukaan nuorisotilojen tulisi sijoittua liikuntamahdollisuuksien lähelle. Suunnittelussa tulisi myös huomioida nuorten liikkumisen turvallisuus esimerkiksi kevyen liikenteen linjojen mukaisesti. Alueella tulisi huomioida myös luontoarvot mm. uimarannat ja pienvenesatamat nuorten näkökulmasta.

Nuorisotilojen tulisi sijoittua asukastaajamiin, julkisen liikenteen ja mahdollisen metroaseman läheisyyteen. Viraston hahmotelman mukaisesti tilat sijoittuisivat maantieteellisesti ja toiminnallisesti Salmenkallion ja Östersundomin alueille. Salmenkallion alue palvelisi myös pohjois-Vuosaaren sekä Mellunmäen itäosan alueen nuoria. Östersundomin tila olisi luonteva koulujen läheisyydessä. Lisäksi toivomme, että alueella huomioidaan nuorten ulkoliikuntatarpeet mm. rullalautailu ja bmx-pyöräily.

Lisätiedot:
Sippola Irma, toiminnanjohtaja, puhelin 310 71640
Naalisvaara Kari, osastopäällikkö, puhelin 310 89032

Lauri Siurala
nuorisotoimenjohtaja

Postiosoite
PL 5000
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Käyntiosoite
Hietaniemenkatu 9 B

http://nuoriso.hel.fi

Puhelin
+358 9 310 8900

Faksi
(09) 310 89100

Y-tunnus
0201256-6

Alv.nro
FI02012566

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
24. 05. 2011
Dnro/Dnr Ksik 2010-1035
Tehtäväluokka 522-k 187
Uppgiftsklass M. Visanti

Dno KA 760/2011

Kannanotto Östersundomin yhteisestä yleiskaavaluonnoksesta

Helsingin, Sipoon ja Vantaan kaupungin- ja kunnanvaltuustot päättivät vuoden 2010 lopulla, että Östersundomin alueelle laaditaan oikeusvaikutteinen maankäyttö- ja rakennuslain 46 §:n tarkoittama kuntien yhteinen yleiskaava, Östersundomin yleiskaava.

Yleiskaavatyötä tehdään Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston Östersundom - projektissa ja työhön osallistuvat Helsingin kaupunkisuunnittelijoiden lisäksi myös Vantaan kaupungin ja Sipoon kunnan kaupunkisuunnittelijat.

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 45 km^2, josta kuuluu Helsinkiin 30 km^2, Vantaaseen 6 km^2 ja Sipooseen 9 km^2. Asukkaita kaava-alueella on n. 6000, joista n. 4000 Vantaan Länsimäen kerrostaloalueella. Suunnittelualue muodostuu useasta kaupunginosasta: Helsingin alueen Östersundomista, Salmenkalliosta, Talosaaresta, Karhusaaresta ja Ultunasta. Helsinkiin kuuluvaa aluetta kutsutaan kokonaisuudessaan Östersundomiksi. Vantaan kaupunkiin kuuluvat Länsisalmi, osa Länsimäkeä, Vaaralaa ja Ojankoa. Sipoon kuntaan kuuluvat Granö ja Majvik.

Yleiskaavaluonnoksessa kuvataan viheralueiden ja rakennetun ympäristön suhdetta karkealla tasolla. Yleiskaavaluonnoksessa määritellään Sipoonkorven laajuus, kortteliialueiden ja katujen rajautuminen Natura 2000-alueisiin ja muihin suojelualueisiin sekä tärkeimmät viherkäytävät.

Yleiskaavaluonnoksen mukaiset rakentamisalueet mahdollistavat asuntoja n. 65 000–70 000 ihmiselle sekä noin 10 000–15 000 työpaikkaa. Asukasmääristä n. 45 000 sijoittuisi Helsingin alueelle, n. 12 000 Sipoon alueelle ja n. 15 000 Vantaan alueelle. Luvut eivät ole staattisia, koska aluetta tullaan rakentamaan pitkällä aikavälillä. Lukuihin sisältyy alueen n. 6000 asukasta.

Kaavaluonnoksen ja siitä saadun palautteen pohjalta laaditaan yleiskaavaehdotus. Tavoitteena on, että kaavaehdotus on nähtävillä vuoden 2012 lopulla.

Valmistelija:
Antti Torkkeli, 8392 3993, etunimi.sukunimi@vantaa.fi

Opetuslautakunta 16.5.2011 § 13

Apulaiskaupunginjohtajan vs:n esitys:
Päätetään antaa Östersundomin yhteisestä yleiskaavaluonnoksesta seuraava opetuslautakunnan kannanotto:
Yleiskaavaluonnoksen mukaiset rakentamisalueet mahdollistavat 10 000–11 000 uutta asukasta Vantaalle em. kaupunginosiin. Jos päivähoitoikäisten osuus väestöstä pysyy nykytasolla noin 8 %:ssa, tulisi alueelle uusia päivähoitoikäisiä 880. Kun heistä noin 62 % on päivähoidossa, tarvittaisiin uusia hoitopaikkoja 545. Tämä tarkoittaa nykyisillä rakentamisperiaatteilla 4 - 5 päiväkodin rakentamista. Jo vuonna 2012 seutuyhteistyön tavoite on, että pääkaupunkiseudun (Hki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) asukkaat voivat hakea päivähoitopalvelut yli kuntarajojen. Tämä ei kylläkään toteudu vielä mm. tietojärjestelmien yhteensovittamishaasteiden vuoksi.

Y/05

Perusopetusikäisten osalta yleiskaavaluonnoksen mahdollistama väestölisäys merkitsisi kaikkiaan n. 1350 perusopetusikäistä lisää ko. alueella. Koulutilojen kannalta tämä vastaisi 6-luokkasarjaista koulua eli kahta uutta keskikokoista koulua.

Opetuslautakunnan ruotsinkielinen jaosto (2.5.2011 § 6) toteaa kannanotossaan, että ko. alueella toimii ruotsinkielinen alakoulu (Västersundom) ja on tärkeää, että ruotsinkielisen väestön palveluiden saatavuudesta mm. päivähoidon osalta alueella huolehditaan.

Palveluhankkeiden suunnittelu etenkin tällaisella uudella rajapinta-alueella pitää toteuttaa kuntien yhteistyönä.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Asiakirjat:	Asiapaperit ovat seuraavalla verkkosivulla: http://yhteinenostersundom.fi/
Täytäntöönpano:	hallintoyksikkö ote kaupunkisuunnittelu, Markku Immonen (etunimi.sukunimi(at)vantaa.fi) ja Helsingin kaupunki (Kirjaamo, Östersundom-toimikunta PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI tai helsinki.kirjaamo(at)hel.fi)

HELSINGIN KAUPUNGIN PELASTUSLAITOS
Kirjaamo, PL 10, 00099 Helsingin kaupunki
HELSINGFORS STADS RÄDDNINGSVERK
Registratorskontoret, PB10, 00099 Helsingfors stad

LAUSUNTO

KL/RHn

6.6.2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr Ks/K 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K210
Uppgiftsklass
M. Virsanti

Östersundom-toimikunta

Lausuntopyyntönne 26.4.2011

ÖSTERSUNDOMIN YHTEINEN YLEISKAAVA, KANNANOTTOPYYNTÖ

Östersundom-toimikunta on pyytänyt pelastuslaitoksen lausuntoa koskien Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistoa.

Selvitysten mukaan alueella olemassa oleva yhteiskuntateknisen huollon verkosto ei pysty palvelemaan alueelle suunniteltuja toimintoja. Suunnitelman mukaan alueelle rakennetaan normaalit yhteiskuntateknisen huollon verkostot. Alueen yhteiskuntatekniikka on rakennettava pääosin uudelleen ja yhdyskuntateknisen huollon verkostojen liittäminen olemassa oleviin verkostoihin edellyttää tavanomaista enemmän järjestelyjä. Kaavoituksen yhteydessä tulee huomioida alueiden rakentamisen kannalta kriittisten alueiden rakentamisjärjestys.

Alueella olemassa olevat tiet ovat paikoin hyvin kapeita. Kääntöpaikat ja kohtaavan liikenteen ohituspaikat ovat pieniä tai niitä ei ole ollenkaan. Tällainen tieverkko hidastaa kohteen saavuttamista sammutus-, pelastus- ja ensihoitotoimintaa varten. Jo vähäinen alueiden kehittäminen lisää liikennettä. Alueiden kehittämisen alkuvaiheessa tulee ryhtyä toimiin tieverkoston parantamiseksi. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida suurempien liikenneväylien lisäksi muu tieverkko.

Yleiskaavoitusta varten on laadittu alustava tulvariskikartta. Olemassa oleva tieverkosto sijaitsee osittain tulvariskialueella ja tällä hetkellä osa teistä on korkean veden aikana osittain veden peitossa. Alueen liikennejärjestelyjä suunniteltaessa on huomioitava alueiden saavutettavuus myös merenpinnan korkeuden noustessa.

Långmossebergenin jätevoimalan ja Vuosaaren voimalaitoksen konsultointivyöhykkeen etäisyys tulee tarkistaa. Selostuksen mukaan voimalaitosten tavanomainen konsultointivyöhyke on 0,5 km.

Y/15

Vuosaaren sataman ja sinne johtavien liikenneväylien läheisyyteen on suunniteltu kaavoitettavan rakentamisalueeksi. Liikenneväylien olemassa olevat järjestelyt on suunniteltu huomioiden nykyinen alueiden käyttö. Yleiskaavaluonnokseen on lisäksi esitetty uusi ajoyhteys, joka mahdollistaisi Uuden Porvoontien eteläpuolisen kokoojakadun jatkamisen Porvarinlahden yli Vuosaareen. Kaavoitustyön yhteydessä on selvitettävä, onko sataman ja sinne johtavien liikenneväylien turvallisuus- ja muihin ratkaisuihin tehtävä muutoksia, jos rakentamisalueet ja niiden ajoyhteydet tulevat nykyistä lähemmäksi.

Metrosta on esitetty suunnitteluratkaisuja yleisellä tasolla eikä turvallisuussuunnitteluakaan ole tehty sen tarkemmin. Jatkosuunnittelussa tulee korostumaan turvallisuuteen vaikuttavien yksityiskohtien muodostama hankkeen kokonaisturvallisuus.

Alueelle suunnitellaan laajoja ulkoilu- ja virkistysalueita. Alueiden ja reittien nimikkeistön, opastuksen ja ajoreittien suunnittelussa tulee huomioida sairaankuljetuksen ja pelastuslaitoksen operatiivisen toiminnan turvaaminen. Alueelle on lisäksi järjestettävä opas- ja informaatiotauluja, joissa otetaan huomioon myös pelastustoimintaan liittyvien toimintojen saavutettavuus.

Lisätietoja:
Raila Hoivanen, vanhempi palotarkastaja, 310 31233

Kari Lehtokangas
pelastuskomentaja

PORVOO BORGÅ

Kirje 1 (3)

27.6.2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 07. 2011
Dnro/Dnr
Tehtäväluokka
Uppgiftsklass

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 Helsingin kaupunki

Östersundom-toimikunta, kannanottopyyntö 26.4.2011

LAUSUNTO ÖSTERSUNDOMIN YHTEISESTÄ YLEISKAAVALUONNOKSESTA

Helsinki, Vantaa, Sipoo ja Porvoo sekä Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liitto laativat yhdessä vuonna 2009 Helsinki-Porvoo kehyssuunnitelman (HEPO). Porvoon kaupunki toteaa, että Östersundomin yhteinen yleiskaavaluonnos on kehyssuunnitelmassa hyväksyttyjen strategisten tavoitteiden mukainen.

Yleiskaavaluonnoksessa on asuinalueiden suunnittelussa hyvin hyödynnetty rannikkoalueen vetovoimaa, ja yleiskaavaluonnoksen mukainen maankäyttö mahdollistaa viihtyisien, merellisten asuinalueiden muodostumisen.

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

Porvoon kaupunki pitää valittua joukkoliikenneratkaisua, metroa, hyvänä ratkaisuna tälle alueelle. Metro kytkee alueen osaksi Helsingin kaupunkirakennetta, ja mahdollistaa tiiviiden kaupunkiympäristöjen toteuttamisen moottoritien eteläpuolisille alueille. Metro ei kuitenkaan voi toimia koko Helsinki-Porvoo välin joukkoliikenneratkaisuna (kapasiteettiongelmat, hidas, matka-ajat muodostuvat liian pitkiksi, kallis yms.) ja tarvitaan myös muita rataratkaisuja. Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty varaus Heli-radalle maakuntakaavojen mukaisesti ja asemavaraus on osoitettu Porvoonväylän Östersundomin liittymän läheisyyteen. Asemaa ja HELI-rataa ei ole kuitenkaan hyödynnetty maankäyttöratkaisuissa. Heliradan aseman läheisyyteen voisi suunnitella tehokkaampaakin maankäyttöä. Liikennevirasto on laatinut (selvitys valmistunee toukokuussa 2011) selvityksen uuden nopean

ratayhteyden linjausvaihtoehdoista Helsingistä itään. Selvitystä on tarkoitus käyttää pohjana, kun Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ratalin-jauksesta päätetään. Liikenneviraston työssä on tarkasteltu kahta kaukoliikenne-radan päävaihtoehtoa Helsingistä Porvooseen, joista toinen kulkee Helsinki- Vantaan lentoaseman (nk. Lentoradan vaihtoehto) kautta ja toinen Tapanilan kautta rannikkoa myötäillen. Porvoon kaupunki pitää liikenneviraston selvitystä erittäin puutteellisena. Selvityksessä ei tarkastella liikennejärjestelmää kokonai-suutena eikä kytketä rataratkaisuja yhteen maankäytön kanssa. Uuden maakun-takaavan pohjaksi tässä vaiheessa laaditut rataselvitykset ovat aivan riittämät-tömät ratkaisemaan tätä seudullisesti tärkeätä kysymystä. Sen sijaan Sipoon kunnan liikennevisiotyössä 2011 on ansiokkaasti pyritty tarkastelemaan ratarat-kaisuja osana koko liikennejärjestelmää ja maankäytön kehittämisen mahdolli-suuksia Sipoon näkökulmasta. Porvoon kaupunki katsoo, että seudulliset rata-ratkaisut tarvitsevat tuekseen vielä lisäselvityksiä, joissa liikennejärjestelmää tar-kastellaan kokonaisuutena ja rataratkaisut tehdään maankäyttöön kytkien Si-poon liikennevisiotyön tapaan.

Liikennevirasto on laatinut (selvitys valmistunee toukokuussa 2011) selvityksen uuden nopean ratayhteyden linjausvaihtoehdoista Helsingistä itään. Selvitystä on tarkoitus käyttää pohjana, kun Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ratalin-jauksesta päätetään. Liikenneviraston työssä on tarkasteltu kahta kaukoliikenne-radan päävaihtoehtoa Helsingistä Porvooseen, joista toinen kulkee Helsinki-Vantaan lentoaseman (nk. Lentoradan vaihtoehto) kautta ja toinen Tapanilan kautta rannikkoa myötäillen. Porvoon kaupunki pitää liikenneviraston selvitystä erittäin puutteellisena. Selvityksessä ei tarkastella liikennejärjestelmää kokonai-suutena eikä kytketä rataratkaisuja yhteen maankäytön kanssa. Uuden maakun-takaavan pohjaksi tässä vaiheessa laaditut rataselvitykset ovat aivan riittämät-tömät ratkaisemaan tätä seudullisesti tärkeätä kysymystä. Sen sijaan Sipoon kunnan liikennevisiotyössä 2011 on ansiokkaasti pyritty tarkastelemaan ratarat-kaisuja osana koko liikennejärjestelmää ja maankäytön kehittämisen mahdolli-suuksia Sipoon näkökulmasta. Porvoon kaupunki katsoo, että seudulliset rata-ratkaisut tarvitsevat tuekseen vielä lisäselvityksiä, joissa liikennejärjestelmää tar-kastellaan kokonaisuutena ja rataratkaisut tehdään maankäyttöön kytkien Si-poon liikennevisiotyön tapaan.

Porvoon kaupunki painottaa, että pidemmällä aikatähtäyksellä Helsingistä Por-vooseen tarvitaan taajamaliikennettä välittävä raideyhteys. Luontevin ratkaisu on tällöin Heli-radan taajamaliikenne Helsingin rautatieasemalta Tapanilan kaut-ta Porvooseen. Ratkaisu mahdollistaa maankäytön kehittämisen Etelä-Sipoosta Porvooseen. Heli-rata voi hyvin toimia myös Pietarin suunnan kaukoliikenne-ratana.

Asukasmäärän kasvu aiheuttaa yleiskaavaluonnoksen metroratkaisuista huoli-matta suuren kasvun myös alueen autoliikenteeseen. Porvoonväylälle eli valta-tielle 7 (moottoritie) ja Uudelle Porvoontielle (maatie 170) on yleiskaavan tie- ja pääkatuverkkoselvityksessä tutkittu lisäkaistojen toteuttamista. Toimenpiteistä huolimatta liikenne tulee puuroutumaan ja matka-ajat Porvoosta Helsinkiin pi-

tenevät niin linja-autolla kuin henkilöautollakin. Porvoon kaupunki katsoo, että Porvoonväylän ja Uuden Porvoontien osalta tulee varautua lisäkaistojen rakentamiseen ja joukkoliikennekaistojen toteuttamiseen. Yleiskaavan jatkotyössä tie- ja katuverkon suunnitteluun tulee kytkeä myös Porvoon suunnasta tulevan linja-autoliikenne. Erityisen tärkeätä on varmistaa linja-autoliikenteen sujuvuus. Alueelta tulee varata lisäksi riittävä määrä liityntäpysäköintipaikkoja joukkoliikenneasemien ja pääreittien varsille. Yleiskaavan jatkotyössä olisi tarkasteltava myös yleiskaava-alueen ulkopuolella sijaitsevaa Porvoonväylän ja Lahdenväylän liittymää, sillä liittymä muodostuu ongelmaksi jo lähitulevaisuudessa melko pienellä liikennemäärän kasvulla. Taajamajuna Helsingistä Porvooseen vähentäsi merkittävästi tulevaisuudessa Porvoonväylän autoliikennettä. Laajat asunto- ja työpaikka-aluevaraukset Helsingin ja Porvoon välillä edellyttävät toimivaa joukkoliikenneratkaisua eli Heliratata. Porvoon kaupunki katsoo, että Helirata on myös mahdollisuus Helsingille itäisen Suomenlahden rannikkoalueen ohella.

Östersundomin alueen liikenneratkaisut ja varaukset vaikuttavat oleellisesti koko Helsinki- Porvoo välisen alueen tulevaan kehitykseen. Porvoon kaupunki painottaa, että yleiskaavatyössä on tärkeätä luoda mahdollisuuksia tuleville liikenneratkaisuille. Erityisen tärkeätä koko Helsinki-Porvoo kehityskäytävän kannalta on säilyttää varaus HELI-radalle ja sen asemille.

PORVOON KAUPUNKI

Jukka-Pekka Ujula
kaupunginjohtaja

Roope Lenkkeri
vs. hallintojohtaja

PORVOON MUSEO **BORGÅ MUSEUM**

6.6.2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K225
Uppgiftsklass M. Visanti

Östersundom-toimikunta
Sipoon kunta
Kehitys- ja kaavoituskeskus
PL 7
04131 Sipoo

Viite: Lausuntopyyntönne 26.4.2011

Asia: **Östersundomin yhteinen yleiskaava, valmisteluaineisto**

Porvoon museo / Itä-Uudenmaan maakuntamuseo on tutustunut Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistoon, ja lausuu toimialaansa liittyvistä asioista, joka yleiskaavan valmisteluaineistossa fokusoituu Sipoon kunnan alueella sijaitsevien Granön saaren ja Majvikin alueen valmisteluaineistoon.

Östersundomin yleiskaava-alue sijaitsee Porvoon museon näkökulmasta Itä-Uudenmaan pääosin rakentamattoman maa- ja metsätalousvaltaisen haja-asutusalueen länsireunassa.

Kun kaupunkirakenne on pääkaupunkiseudulla tiivistynyt ja levinnyt yhä laajemmille alueille Helsingin seudun länsi- ja pohjoisosiin, Östersundomin alueella ja Helsinki-Porvoo -välillä kaupunkirakenteen muutokset ovat olleet koko seutuun suhteutettuna harvinaislaatuisen vähäisiä, ja maankäyttö on alueella ollut hyvin vakiintunutta.

Kaava-aineistossa todetaan lakonisesti, että alueiden nykytilanne rakentuu aina oman historiansa pohjalle. Kunkin ajanjakson elämäntapa elinkeinoineen ja hallintojärjestelmineen jättää jälkensä ympäristöön. Niin myös nyt tapahtunut suunnittelun aktivoituminen tulee lisäämään oman kerroksensa Östersundomin historiaan.

Yos

Aidosti haastava asia paitsi kaavoittajan myös kulttuuriympäristöviranomaisen kannalta onkin miten tämän kaltaisia, maankäyttöä radikaalisti muuttavia tilanteita vasten kyetään korostamaan samalla maankäytön historiallisten jatkuvuuksien mahdollisuutta.

Porvoon museo / Itä-Uudenmaan maakuntamuseo esittää tästä näkökulmasta eritellysti huomioita Majvikin ja Granön alueiden aineistosta.

Majvik

Keskeisessä osassa Majvikin alueen suunnittelua on ollut tahto luoda uudenlaista kaupunkia Sipoon lounaisreunalle. Maankäyttövaihtoehdoilla tavoitellaan alueelle sijoittuvaa aluekeskusta, joka rakentuu tiiviisti metroaseman ympärille. Maankäyttösuunnitelman keskeisin tavoite on ollut tutkia Majvikin alueen asuinrakentamisen tuntuvaa lisäämistä. Rakentamisen myötä alueen nykyinen haja-asutukseen ja maa- ja metsätalouteen perustuva luonne muuttuu voimakkaasti. Uuden rakentamisen suhde alueen ja sen ympäristön nykyisiin toimintoihin on tarkastelun olennainen osa-alue.

Majvikin tapauksessa alueen haja-asutukseen ja maa- ja metsätalouteen perustuva nykytila joutuu vääjäämättä väistymään uuden rakentamisen myötä. Majvikin maankäytössä pyritään kuitenkin siihen, että maaston ominaispiirteet ja ympäristön arvot säilyvät, mutta samalla saavutetaan riittävän tiivistä ja osittain kaupunkimaista ympäristöä.

Suurimmat haasteet ovatkin siinä miten alueen luonto ja ihmisen toiminnan myötä rakentunut maisema ja sen arvot voidaan yhdistää päällekkäisiksi tai lomittaisiksi toiminnoiksi tulevan kaupunkirakenteen kanssa. Esimerkiksi suunnittelualueella nykyisin sijaitsevia vanhoja mutkittelevia ja pienipiirteisiä tieyhteyksiä ja –linjoja olisi voitu käyttää maankäyttösuunnitelmissa paremmin hyödyksi.

Tämän johdosta Majvikin maankäyttösuunnitelmien tulevissa luonnoksissa tuleekin merkitä selkeästi alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävät inventoidut kohteet, sekä mahdolliset tielinjat, jotta ne ovat jo tässä vaiheessa selkeämmin ohjaamassa tulevaa maankäytön suunnittelua.

Granö

Julkiset rannat, rantakadut ja venesatamat ovat yleiskaavassa merkittävässä roolissa. Granön saarelle osoitetaan yleiskaavassa monipuolista merellistä toimintaa, virkistysalueita sekä asumista. Kaava-aineistossa tähdennetään, että vesibussiyhteydet kesäisin Vuosaaresta ja Storörenistä parantavat saavutettavuutta ja tekevät Granöstä vähintäänkin Pihlajasaarten veroisen kesänviettokohteen.

Tästä huolimatta kaava-aineistossa korostetaan, että laajempi virkistyskäyttö ja pysyvä asutus edellyttävät siltayhteyttä mantereelta sekä kunnallistekniikkaa. Kaavaluonnoksessa Granön saarelle on siltayhteys Ribbingöstä, jonka kautta Granön rannat avautuvat julkiseen käyttöön.

Siltayhteys merkitsee konkreettisesti sitä, että Granö lakkaa kulttuurisesti olemasta saari, ja Granön kytkeminen liikenteellisesti mantereeseen samalla varmistaa, ettei Granöstä tule Pihlajasaarten veroista kesänviettokohdetta.

Siltayhteyden suunnittelu vaatiikin huomattavasti huolellisempaa vaikutusten arviointia, jossa tulee tarkastella miten Granön liikenteellinen kytkeminen mantereeseen vaikuttaa kokonaisvaltaisesti saaren toimintaan, toiminnan luonteeseen ja sen seurauksiin.

Kuten aineistossa todetaan, Granön saaren osalta selvitykset ovat vielä puutteellisia. Granön siltahanketta tulisikin tutkia vaihtoehtoisin maankäyttösuunnitelmin, joissa ainakin yhtenä tarkasteluvaihtoehtona olisi se, ettei Granöhön rakenneta siltayhteyttä.

Merja Herranen
Museonjohtaja

Juha Vuorinen
Rakennustutkija

Tiedoksi: Museovirasto/ Kulttuuriympäristön suojelu
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Uudenmaan liitto
Helsingin kaupunginmuseo
Vantaan kaupunginmuseo

OLE/LJ 6.6.2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K222
Uppgiftsklass M. Visanti

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom -toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Kannanottopyyntö 26.4.2011
Rakvv 2011-136 – 521, 2.5.2011

ÖSTERSUNDOMIN YHTEINEN YLEISKAAVA 21.4.2011

Rakennusvalvontavirasto esittää kannanottonaan seuraavaa.

Y l e i s t ä

Kannanotossa keskitytään ainoastaan yleiskaavaluonnoksen yleisiin tavoitteisiin sekä kaupunkipientaloproblematiikkaan.

T a v o i t t e e t

Östersundomin alueen kehittäminen on koko Suomen ja pääkaupunkiseudun mittakaavassa erittäin suurimittainen hankekokonaisuus. Yleiskaava-alue sijoittuu lisäksi kolmen eri kunnan alueelle. Nämä ovat merkittäviä seikkoja, minkä johdosta nyt valittavalla kehityssuunnalla on huomattava vaikutus eteläisen Suomen ja rannikkoseudun tulevaisuuteen.

Selvityksissä on varsin kattavasti huomioitu yleiset tavoitteet valtakunnallisista alueiden käytön tavoitteista lähtien.

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan 11.12.2008 hyväksymissä alueen suunnittelua koskevissa alustavissa periaatteissa on asukastavoitteeksi otettu Helsingin osalta vähintään 30 000 asukasta ja lisäksi korostettu mm. alueen suunnittelemista pääosin pientalokaupungiksi ja joukkoliikennepainotteisuutta. Liikenneratkaisun pohjaksi on tässä yhteydessä otettu raideliikenne. Yleiskaavaluonnoksessa raideliikenne perustuu metroverkon laajentamiseen alueelle. Vaihtoehtona valmistelussa ja keskusteluissa on kuitenkin ollut myös pikaraitiotie.

Alueen rakentamisen volyymin sekä rakennustavan valinnassa ja mitoituksessa on tarkoin huomioitava joukkoliikenneratkaisut. Lisäksi on

Yos

huomioitava todennäköisen raidelinjauksen kulkeminen toisen kunnan alueen läpi.

On tärkeää, että valittavaan raideliikenneratkaisuun sitoudutaan. On myös tärkeää, että infrastruktuurin toteutuminen tapahtuu etupainotteisesti alueen muuhun rakentamiseen nähden.

Ottamatta kantaa esim. metroverkon mahdollistamaan alueen volyymin mitoitukseen pientalo- ja/tai kaupunkipientalovaltainen rakentaminen asettaa kuitenkin haasteen joukkoliikenteen järjestämiselle. Raideliikenneverkon tueksi tarvitaan laajamittaisestikin muuta joukkoliikennettä; mm. syöttö- ja poikittaisliikenteen riittävyys on huomioitava. Kahden raideliikennejärjestelmän toteutuminen on epätodennäköistä.

Östersundom ja kaupunkipientalot

Suunnittelua koskevien alustavien periaatteiden kärkiteemaksi on otettu pientalokaupunki.

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

Kokemuksia townhouse –konseptista on kertynyt Suomessa toistaiseksi vain vähän. Sen sijaan monissa Euroopan maissa on mallia käytetty menestyksellisesti vuosikymmenten, jopa vuosisatojen ajan. Monissa hallintokunnissa esiintyy vähintäänkin epäluuloja, pystytäänkö Helsingissä laajoja townhouse –alueita toteuttamaan. Esteenä on nähty milloin voimassa olevat rakentamismääräykset (esteettömyys, paloturvallisuus), milloin taas tontinluovutuskäytännöt. Moni on myös epäillyt, löytyykö meiltä todellista kuluttajien kysyntää ja kiinnostusta moneen tasoon sijoittuville asunnoille.

Hinta on ilman muuta aivan ratkaiseva tekijä, kun townhouse –alueita lähdetään toteuttamaan. Moneen kerrokseen sijoittuvat asuintilat syövät väistämättä kalliita asuinneliöitä portaisiin ja muuhun toisarvoiseen. On aivan välttämätöntä, että tämän vastapainoksi pystytään townhouse –tyyppiset kaupunkipientalot rakentamaan vähintään yhtä edullisesti kuin yksi- tai kaksikerroksiset pientalot. Pelkkä pieni tonttikoko ei todennäköisesti vielä yksinään riitä kompensoimaan monista teknisistä kysymyksistä kumpuavia väistämättömiä lisäkustannuksia. Näistä mai-

nittakoon perustukset, salaojat, hulevedet jne. Tarvitaan myös erilaisia sopimuksilla hoidettavia yhteisjärjestelyjä.

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

Kaupunkipientalojen erääksi pulmaksi voivat muodostua liikkumisesteettömyyttä koskevat rakentamismääräykset. Nykyisellään pientalojen osalta edellytetään lähinnä esteetöntä pääsyä ulkoa pääovelle sekä ovilta vähimmäisleveyttä. Niin sanottu selviytymiskerros on vain suositus. Tiedossa kuitenkin on, että ympäristöministeriössä valmistellaan esteettömyyttä koskevien määräysten uusimista. Mitään tietoa tässä vaiheessa ei ole siltä osin, tullaanko pientalojen esteettömyysmääräyksiä nykyisestä tiukentamaan.

Sen sijaan palomääräysten osalta on tullut jo voimaan uudet, aiempaa lievemmät määräykset. Uudet määräykset mahdollistavat aiempaa huomattavasti helpommin kolmi- ja nelikerroksisten pientalojen rakentamisen, ilman kalliiksi tulevia palosuojausratkaisuja.

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

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

tain etenevää rakentamista vastaan, kunhan säännösten edellyttämä asumisen vähimmäistaso täyttyy.

L o p u k s i

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

Kaavakartan keskipunainen rakentamisalue on määritelty 'kaupunkipientalovaltaisten kortteleiden (townhouse) alueeksi'. Rakennusvalvontavirasto esittää harkittavaksi, tulisiko yleiskaavavaiheessa määritelmään lisätä sana "ensisijaisesti". Lisäys antaisi asemakaavoitukselle riittävän rajauksen ja mahdollisuuden.

RAKENNUSVALVONTAVIRASTO

Lauri Jääskeläinen
virastopäällikkö

Juha Pulkkinen
yliarkkitehti

Postiosoite
Rakennusvalvontavirasto
PL 2300
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Käyntiosoite
Rakennusvalvontavirasto
Siltasaarenkatu 13
Helsinki 53

Puhelin
+(09) 310 2611

Faksi
(09) 310 26206

Internet
http://www.rakvv.hel.fi
Sähköposti
rakennusvalvonta@hel.fi

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-7. 06. 2011
Dnro/Dnr ksik 2010-1035
Tehtäväluokka 522; k231
Uppgiftsklass

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom - toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

ÖSTERSUNDOMIN YHTEINEN YLEISKAAVALUONNOS

HKR 2011-1095

Kannanotto Östersundomin yhteiseen yleiskaavaluonnokseen

Yleistä

Östersundom-toimikunta on pyytänyt kannanottoa yleiskaavaluonnoksesta kaavan valmistelun kannalta keskeisiltä tahoilta. Kommenttien perusteella valmistellaan syksyllä 2011 uusi, tarkennettu yleiskaavaluonnos. Vuonna 2012 valmistuu yleiskaavaehdotus ja asemakaavat vähitellen tämän jälkeen. Kyseessä onkin vähitellen tarkentuva suunnitelmakokonaisuus, joka on avoin julkiselle keskustelulle kaikissa vaiheissa. Yleiskaavaluonnoksessa esitetään alueiden rajaus ja käyttötarkoitus sekä liikenneyhteyksien pääperiaatteet. Lisäksi kaavassa otetaan periaatteellisella tasolla kantaa merkittävimpiin mitoitusseikkoihin, kuten asukkaiden ja työpaikkojen määrään, julkisen ja kevyen liikenteen järjestämiseen ja hulevesien käsittelyyn.

Tarkasteltavana oleva Östersundomin alue on kooltaan 45 km2, josta n. 5,7 km2 on vesialuetta ja 1,8 km2 ruovikkoa. Lisäksi yleiskaava-alueella on 370 ha Natura 2000 -verkostoon kuuluvaa aluetta, joihin sisältyy Mustavuorenlehto ja Östersundomin lintuvedet. Alueesta 2/3 kuuluu Helsinkiin.

Alueelle on tarkoitus sijoittaa keskisuuri suomalainen kaupunki, yhteensä 50 000–80 000 asukasta ja 10 000–15 000 työpaikkaa. Alueen suunnitteluperiaatteena on luoda tiivis pientalokaupunki, jonne on rakennettavissa metro.

KANNANOTTO

Lähes luonnontilaiseen maisemaan ollaan suunnittelemassa uutta kaupunkia. Mahdollisuus laajentaa Helsinkiä itään on pääkaupungin kehityksen kannalta hyvä asia. Osa toiminnoista, kuten liikenne, valaistus, kunnallistekniikka sekä kunnossa- ja puhtaanapito, ovat välttämättömiä nykyaikaiselle kaupunkielämälle.

Hyvä suunnittelu, rakentaminen ja virastojen välinen tiivis yhteistyö turvaa perustoimintojen toteutumisen sekä korkeatasoisen kaupunkiympäristön. Mahdollisuutena on säilyttää ja ammentaa ideoita Östersundomin alueen erityispiirteistä, kartanokulttuuriperinnöstä ja saaristolaisuudesta. Olemassa olevaa luontoa on mahdollista hyödyntää viheralueina.

YSO

Lähtökohtaisesti Helsingin kaupungin tehtävänä on luoda viihtyisää, kestävää ja ennen kaikkea hyvin toimivaa kaupunkirakennetta helsinkiläisille.

Raideliikenneratkaisu

Valittava raideliikenneratkaisu luo perustan tulevan kaupungin kuvalle. Esillä ovat olleet pikaraitiotie, metro ja Heli-junaratalinja. Vaihtoehtojen suurimpia eroja ovat toteutettavuuden nopeus, hinta sekä matkustusnopeus. Lähtökohdan raideliikenneratkaisun valintaan tuo uuden alueen tavoitettavuus sekä liikennemuodon nopeus ja palvelukyky. Tilastojen valossa toimiva ja nopea raideliikenneyhteys nostaa maan ja kiinteistöjen arvoa alueella sekä laajentaa työmarkkina-aluetta. Tällöin metro on toteutushinnastaan huolimatta luonteva ja Helsinkiin sopiva, paras ratkaisu.

Kaupunkirakenne

Yleiskaavaluonnoksessa kaupunkirakenteen pääpaino on tiiviissä kaupunkimaisessa pientaloasumisessa. Tämän lisäksi on suunniteltu kerrostalorakentamista metroasemien tuntumaan ja perinteistä omakotirakentamista alueen reunoille. Pientaloasumisen peruslähtökohdaksi on nostettu ajatus joukkoliikennekaupungista.

Pientaloasuminen on hyvä asumismuoto. Suunnittelussa on otettava realistisesti huomioon liikenteen vaatimat tilat, esimerkiksi perheiden henkilöautojen käyttöön on varauduttava.

Kadut

Perustan alueen tieliikenneyhteyksille luovat valtatie 7 (Porvoon moottoritie), maantie 170 (Uusi Porvoontie) sekä satama-lentokenttä-yhteytenä toimiva kantatie 50 (kehä III). Luonnoksessa on esitetty, että Östersundom liitetään Helsinkiin pääkadulla (mt 170) ja että alueen maantiet ja yksityiset tiet muutetaan kaupungin kaduiksi ja kujiksi. Perustelujen mukaan tällä varmistetaan tiivis, perinteinen kaupunkimainen rakenne, sillä katujen varteen on mahdollista sijoittaa enemmän toimintoja kuin maanteiden varteen.

Jotta pääkatu pystyy oikeasti välittämään runsasta liikennettä (2 000…40 000 ajoneuvoa vuorokaudessa) ja toimimaan nykyiseen tapaan erikoiskuljetusten reittinä, ei voida puhua kapeasta pääkadusta, jonka varteen pientalot on sijoitettu tiiviisti. Liikenteelle on varattava riittävästi tilaa ja tuleva katu on mitoitettava palvelukykyiselle nopeudelle.

Luonnoksessa otetaan myös vahvasti kantaa siihen, ettei leveä katutila ole kaupunkiin sopivaa. Jotta ajoneuvo- ja kevyt liikenne,

kaupat, asunnot, parkkipaikat, jne., mahtuvat katutilaan, on jatkosuunnittelussa varattava niille riittävästi tilaa.

Maantien 170 siirtämisellä valtiolta kaupungille ei välttämättä saavuteta kaikkia luonnoksessa mainittuja etuja. Rakennusviraston mielestä maantien 170 muuttamista kaduksi tulee selvittää lisää.

Valtatien 7 pohjoispuolelle on lisätty uusi poikittaissuuntainen katu. Kadun sijoittamisessa tulisi hyödyntää jo olemassa olevaa moottoritien liikennekäytävää ja pohjois-eteläsuuntaista voimajohtolinjausta.

Kunnossapito

Pientalokaupungin jatkosuunnittelussa on otettava huomioon kadun kunnossapidon haasteet. Erityisesti talvikunnossapidon haasteet on huomioitava. Nykyaikaiseen ja tulevaisuuden toimivaan katutilaan on varattava tilaa mm. parkkipaikkoja, lumen aurausta ja lumen välivarastointipaikkoja varten. Lisäksi yleiskaavaan on varattava ainakin yksi riittävän suuri alue lumen vastaanottopaikalle siten, että se ei häiritse asutusta. Lumen välivarastointi- ja vastaanottopaikat on merkittävä kaavaan jo nyt.

Kukkulakaupunki asettaa haasteita esteettömälle suunnittelulle ja rakentamiselle. Kaupungin tulee tasavertaisesti taata esteetön, saavutettava ja turvallinen ympäristö. Tiet ja kadut, joilla mm. nykyiset pituuskaltevuussuositukset eivät täyty, täytyy hyväksyä, mutta uusia teitä ja katuja ei saa suunnitella nykynormien vastaisesti. Liian suuret pituuskaltevuudet paitsi lisäävät liikenteen energiankulutusta ja päästöjä ovat myös liikenneverkon ongelmakohtia liikenneturvallisuuden kannalta. Mahdollisuus pelastustoimiin ja asialliseen kadun ylläpitoon on taattava ilman huomattavia suolausmääriä. Vaihtoehtoisia ratkaisuja pituuskaltevuudeltaan liian suurille kaduille on toimintojen sijoittaminen maastoltaan edullisempiin kohtiin tai liikenteen toimintojen, kuten parkkipaikkojen sijoittaminen maan alle ja maanpäällisen osan rauhoittaminen kevyelle liikenteelle.

Kevyt liikenne

Luonnoksessa mainitaan, että alue suunnitellaan kävely- ja pyöräily-ystävälliseksi ja tavoitteeksi asetetaan lähiliikkumisen, kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuus. Pyöräily on lisäksi tarkoitus toteuttaa tasavertaisena autoliikenteen kanssa. Tämä visio luo suuria haasteita liikenneväylien suunnittelulle tiiviin kaupunkirakenteen sisälle. Tavoitteeseen päästään vain varaamalla liikenneväylille riittävästi tilaa.

Hulevedet ja tulvasuojelu

Yleiskaavassa tulee ottaa strategisella tasolla kantaa hulevesien käsittelyyn sekä määritellä tulvareitit.

Luonnoksen mukaan lähtökohtaisesti purouomat toimivat hulevesien imeyttämisalueena. Jos hulevesien hallintaa ohjataan viheralueille, tulee siihen varata jo yleiskaavassa riittävästi tilaa sekä tonteilla että yleisillä alueilla.

Östersundomin hulevesien hallintasuunnitelmaa laadittaessa tulee huomioida Helsingin kaupungin laatima hulevesistrategia, jonka mukaan hulevedet pyritään ensisijaisesti imeyttämään paikallisesti, tonteilla maastoon ja vasta toissijaisesti ohjaamaan putkissa muualle.

Ranta-alueet on tunnettuja erityisesti kevättalvien tulvista. ELY-keskuksen uusimmissa, alustavissa tulvariskien arviossa on käytetty korkeusasemaa +2,8 m. Tällä periaatteella tulva-alueet laajenevat yleiskaavaluonnoksessa esitetyistä, sillä luonnoksessa on käytetty korkeusasemaa +2,3 m. Tulva-alueet on huomioitava asuinrakentamisen lisäksi myös reittien ja katujen rakentamisessa.

Ylijäämämassat

Ylijäämämassojen vastaanotto on suuri ongelma Helsingissä. Ratkaisuna tulee pitkällä aikavälillä avata koko pääkaupunkiseudulle vähintään kolme ylijäämämassojen vastaanottopaikkaa. Vähintään yhden tulee sijaita seudun itäosassa. Helsingin kannalta luontevin sijaintipaikka on Östersundomin alue. Yleiskaavassa tulee selvittää ylijäämämassojen ja niiden vastaanottopaikan sijoittaminen Östersundomiin.

Palvelut

Suunnitelmassa on otettava huomioon palveluiden vaatimat tilat ja huoltoliikenne.

Alueen monimuotoisuus ympäristön kannalta

Suunnittelualueen luonto on vaihteleva ja maisemarakenteeltaan monipuolinen. Maisemaltaan ja maastoltaan alue on poikkeuksellisen vaihtelevaa mäkineen ja laaksoineen. Sen perusrakenne koostuu metsäisistä selänteistä ja niiden välissä aukeavista viljelylaaksoista, joiden avoin maisema jatkuu rannoilla laajoina ruovikkoina. Pohjoisosaa leimaa Sipoonkorven läheisyys ja eteläosaa rannikon Natura 2000- lintulahdet. Maatalous on synnyttänyt kulttuurimaiseman. Hienoimmat viljelymaat löytyvät Östersundomin kartanon läheltä. Alueen rakentaminen muuttaa

nykyisen viljelymaiseman. On tärkeää ottaa huomioon jatkosuunnittelussa miten luonnon elinvoimaisuutta vahvistetaan rakennetussa ympäristössä. Östersundomin erityispiirteistä tulee säilyttää mahdollisimman laajoina kokonaisuuksina kuten esim. Östersundomin kartanon alue. Luonnon monimuotoisuus tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Viherrakenteet

Yleiskaavassa on huomioitu hyvin etelä-pohjoissuuntaiset viheryhteydet purolaaksoja myöten. Länsi-itäsuuntainen poikittainen viheryhteys puuttuu. Se on lisättävä jo yleiskaavaan, jotta kaupunkirakenteiden sisäiset ekologiset ja sosiaaliset yhteydet toteutuvat jatkosuunnittelussa. Viheryhteydet tulee olla myös leveämpiä, jotta puronotkelma säilyisi mahdollisimman luonnontilaisena. Lisääntyville hulevesille olisi näin ollen riittävästi viivytystilaa ja uomaa seurailevasta ulkoilureitistä saataisiin toimiva ja myös luontoelämyksiä tuottava kokonaisuus.

Kuvaukset ja jatkosuunnitelmat alueen kaupunginosia yhdistävistä viheralueista on otettu hyvin huomioon. Kaupunkipuistojen jatko-suunnittelussa tulee myös huomioida viheralueiden reittien valaistuksen ja opastuksen yhtenäinen ilme. Suunnitelma avata Granön saaren siltayhteys on hyvä idea, se avaa rannat julkiseen virkistyskäyttöön ja poistaa virkistyskäyttöpaineen Natura 2000 -alueelta.

Yleiskaavassa rantaraitti on merkattu jatkuvan Vuosaaresta Majvikiin yhtenäisenä mahdollisimman lähellä rantaa. Julkisen rantaviivan vähäinen määrä, rehevyys, alavuus ja rantojen savipitoisuus asettaa haasteita kaupunkimaisen rantaraitin toteuttamiselle. Hanke tulee olemaan haastava ja kallis.

Pienet, tehokkaasti rakennetut aukiot ja urbaanit puistot, joita kaavan mukaan toteutetaan rakentamisalueen sisälle, ovat usein kalliita toteuttaa ja ylläpitää. Tämän takia tulisi hyödyntää mahdollisimman paljon jo olemassa olevaa luontoa ja maisematilaa.

Sipoonkorven suojelualueen rajoja tulee arvioida tarkemmin jatko-suunnittelussa, mm. Hältingträskin kallioalue tulee säilyttää laajem-pana kokonaisuutena.

Myös asuinalueiden rajat kaipaavat paikoin tarkentamista. Esimerkiksi Talosaaressa on osoitettu laaja alue rakentamiselle. Ratsastuskeskuksen vaatimalle väljyydelle ja virkistysalueelle ei ole osoitettu kylliksi tilaa.

Suojelualueet

Rakentaminen suojelualueiden reunaan asti vaarantaa suojelualueen säilymisen ja aiheuttaa toteutuakseen pitkän lupaprosessin. Luonnonsuojelualue ei voi toimia tehokkaasti käytettynä lähivirkistysalueena, jos sen arvo on tarkoitus säilyttää. Jos esimerkiksi lintulahtien arvo halutaan säilyttää, ei niille voi ohjata lintujen pesimäaikana virkistyskäyttöä eikä myöskään veneilyä. Asutuksen reunaan suojelualueiden suuntaan tarvittaisiin puskurivyöhyke, joka voisi toimia asukkaiden lähivirkistysalueena.

Lisätiedot:
Mouhu Nina, aluesuunnittelija, puhelin 310 39838
Sihvonen Taru, suunnitteluinsinööri, puhelin 310 38939
Islander Päivi, projektipäällikkö, puhelin 310 38649
Virtanen Timo, metsävastaava, puhelin 310 38462

RAKENNUSVIRASTO

Raimo K. Saarinen
kaupungininsinööri

Osmo Torvinen
osastopäällikkö

HELSINGIN KAUPUNKI
RAKENTAMISPALVELU
Toimitusjohtaja

7.7.2011

Helsingin kaupunki, kirjaamo
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
11. 07. 2011
Dnro/Dnr
Tehtäväluokka
Uppgiftsklass

Viite: Kirjeenne 26.4.2011

KANNANOTTO ÖSTERSUNDOMIN YHTEISEEN YLEISKAAVAAN

Stara 2011-167

Östersundom-toimikunta on pyytänyt Staralta 6.6.2011 mennessä kannanottoa koskien Östersundomin yhteistä yleiskaavaa.

Toteamme, että Staralla ei ole kirjeessä esitettyyn asiaan lausuttavaa.

Stara

Hannu Halkola
vs. toimitusjohtaja

Jouko Laakso
yksikönjohtaja

Osoite
Helsingin kaupunki, Stara
PL 1660
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Käyntiosoite
Helsingin kaupunki, Stara
Ilmalankuja 2 L
Helsinki 24

Puhelin
+ 358 9 310 17000
Faksi
+ 358 9 31039601

Tilinumero
800012-62637

Y-tunnus
0201256-6
Alv.nro
F102012566

Internet ja sähköposti
http://www.hel.fi/stara
stara@hel.fi
helsinki.kirjaamo@hel.fi

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
23. 05. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; L 105.
Uppgiftsklass
M. Visanti

Helsingfors stad /Registratur
Östersundom–kommittén
PB 10, 00099 Helsingfors stad
e-post helsinki.kirjaamo@hel.fi

Utlåtande om utkastet till delgeneralplanen för Östersundom

SFP i Östra Vanda vill att Västersundoms skola med omnejd reserveras till ett svenskt skolcentrum med kapacitet att ta emot barn för de planerade nya bostadsområdena.

Av de två metrostationerna som är planerade på Vanda-avsnittet vill vi att den andra stationen, som är planerad invid korsningen mellan Ring III och Österleden prioriteras tidsmässigt i byggandet.

Den första stationen som är planerad invid Westerkulla gård bör förverkligas så att kulturlandskapet beaktas. Det här förutsätter att tillräckligt fri sikt lämnas runt gårdscentret d.v.s. att åkrarna närmast runtomkring lämnas obebyggda. Vi föreslår att nämnda metrostation flyttas i riktning Långmosseberget.

Vanda den 22 maj 2011

SFP i Östra Vanda rf

[redacted]

Yos

sipoo
sibbo

Sosiaali- ja terveysosasto

Kannanotto

6.6.2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-7. 06. 2011
Dnro/Dnr ksik 2010-1035
Tehtä väluokka 522; K229
Uppgiftsklass

Sipoon kunnan sosiaali- ja terveysosaston kannanotto Östersundomin yhteiseen yleiskaavaan

Alueelle suunnitellaan muuttavan 65 000-70 000 uutta asukasta, johon on laskettu mukaan alueen 6000 nykyistä asukasta. Sipooseen kuuluvilla alueilla asukkaita olisi n. 12 000, Helsingissä 45 000 ja Vantaalla 15 000. Sipoossa alue muodostuu Granön saaresta ja Majvikin alueesta.

Alueen nykyiset asukkaat saavat sosiaali- ja terveyspalvelunsa pääasiallisesti Söderkullasta (lähipalvelut), Nikkilästä (keskitetyt palvelut), sekä Porvoosta ja Helsingistä (seutupalvelut).

Myös jatkossa alueen väestön palvelut on suunniteltu pääasiallisesti järjestettäväksi Söderkullassa, liikkuvin mobiilipalveluin, sekä teknologian, sähköisen asioinnin ja virtuaalipalvelujen mahdollisuuksia hyödyntäen. Myös alueellinen, kuntarajat ylittävä yhteistyö sosiaali- ja terveyspalveluiden osalta esim. kuntien yhteisen palvelukeskuksen (sosiaali- ja terveysasema) muodossa on harkitsemisen arvoinen vaihtoehto. Tällaisen sosiaali- ja terveyspalveluja tuottavan yksikön tulisi sijaita keskeisellä paikalla, hyvin liikenteellisesti (myös joukkoliikenne ja kevyen liikenteen väylät) saavutettavissa ja lähellä kaupallisia palveluita. Palvelukeskuksen tiloissa voisi olla myös muita, kuin kunnallisia palveluita, kuten järjestöjä, vapaaehtoistoimintaa ja vertaistoimintaa, joille tulisi varata tilaa. Sipoon kunta voisi tällaisessa yksikössä profiloitua esim. ruotsinkielisten palvelujen tuottajana. Myös uuden terveydenhuoltolain hengen mukaisesti kuntalaisten tulee enenevässä määrin voida hakeutua palvelujen piiriin työssäkäynti- ja asiointialueillaan. Mahdollisen alueellisen sosiaali- ja terveyspalveluja tuottavan keskuksen edellyttämä rakennuspaikkavaraus olisi hyvä huomioida, kun suunnittelu etenee, mikäli yhteinen tahtotila tällaiseen hankkeeseen löytyy.

Yhdyskunta- ja ympäristösuunnittelussa tehdyillä ratkaisuilla on merkittävä vaikutus asukkaiden hyvinvointiin ja terveyteen. Ympäristö voi joko tukea tai haitata asukkaiden hyvinvointia. Uusia asuinalueita/asuntoja suunniteltaessa tulee pyrkiä terveelliset valinnat mahdollistavaan ympäristöön, jossa yhteisöllisyys korostuu. Eri-ikäisten asukkaiden on voitava olla luonnollisessa kanssakäymisessä toistensa kanssa, mikä tarkoittaa mm. erityyppisten asuntojen ja eri kohderyhmille suunniteltujen asuntojen mixiä. Myös asumisen, työn, palveluiden, harrastamisen ja vapaa ajan vieton yhdistäminen alueella siten, että muodostuu yhteisöllisyyttä tukeva, elävä ja virikkeellinen ympäristö, luo alueelle oman identiteettinsä, vahvistaa yhteenkuuluvuutta ja luo turvallisuutta. Asukkaiden hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseksi myös kevyen liikenteen väylien tulee olla turvallisia, houkuttelevia, esteettömiä, hyvin valaistuja ja helposti kunnossapidettäviä, sekä tarjota miellyttäviä elämyksiä vaihtelevine maisemineen, vesiaiheineen yms. Myös puistojen suunnittelussa tulisi huomioida eri ikäryhmät ja luoda luontevia kohtaamispaikkoja eri-ikäisille asukkaille esim. elämänkaaripuistojen avulla, joista löytyy paitsi inspiroivia istutuksia, vesiaiheita, ympäristötaidetta, huvimajoja, grillipaikkoja ja elämyspolkuja, myös lapsille, nuorille ja

Yos

ikäihmisille erikseen suunnattuja aktiviteetteja, kuten skeittipuistoja, pelipaikkoja, kuntoilulaitteita ja muita elämyksiä.

Koska kyseessä on varsin merkittävä ja laajaa väestöpohjaa koskeva hanke, olisi tavoiteltavaa, että suunnitelmat arvioitaisiin myös ihmiseen kohdistuvien vaikutusten osalta (IVA). Myös sosiaali- ja terveyspalvelujen ym. palvelujen määrän arviointi olisi tavoiteltavaa tehdä yhteistyönä kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa suunnittelun edetessä.

Sipoossa 6.6.2011

Sosiaali- ja terveystoimen johtoryhmä

Leena Kokko, Sosiaali- ja terveysjohtaja

Kati Liukko, johtava lääkäri

Birgit Mäkilä, ruokapalvelupäällikkö

Helena Räsänen, vanhustyön päällikkö

Sibbo Naturskyddare – Sipoon Luonnonsuojelijat r.f.

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr KS/K 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K207
Uppgiftsklass M. Viranti

Helsingfors stad
Registratorskontoret
Östersundomkommittén
PB 10
00099 HELSINGFORS STAD
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Ärende: **Utlåtande om planutkastet för den gemensamma generalplanen för Östersundom.**
Hänvisning: Begäran om ställningstagande 26.4.2011

Sibbo Naturskyddare – Sipoon Luonnonsuojelijat r.f. tackar för möjligheten att ge ett utlåtande om det preliminära planutkastet och beredningsmaterialet för den gemensamma generalplanen för Östersundom.

Föreningen konstaterar inledningsvis att det preliminära utkastet är mycket allmänt till sin natur och att det ännu krävs en hel del arbete för ett planutkast som fyller kriterierna. Det är viktigt att också det preciserade utkastet ställs allmänt till påseende innan det godkänns av kommunstyrelserna i respektive kommun och innan planeringsarbetet därefter fortskrider. Då planutkastet ställs till påseende på nytt, hoppas vi att också en svenskspråkig version av planbeskrivningen finns tillhanda.

Till Sibbo Naturskyddare – Sipoon Luonnonsuojelijat r.f.:s verksamhetsområde hör förutom Sibbo kommun även de områden av kommunen som införlivades med Helsingfors stad 1.1.2009. Föreningens stadgar är godkända av föreningsregistret 23.11.2009. I detta utlåtande kommenteras således planbeteckningar även på Helsingfors stads område.

Generalplanen för Östersundom allmänt granskat

Planeringsområdet består i dag av en mosaik av en mångformig och värdefull natur och värdefulla kulturlandskap. Den stora utmaningen i planeringsarbetet är att placera in den kommande bosättningen så att dessa värden inte äventyras. Utbyggnaden får i första hand inte försämra naturvärdet på områden som är viktiga för naturens mångfald.

Sibbo Naturskyddare – Sipoon Luonnonsuojelijat r.f. har tillsammans med Helsingfors naturskyddsförening (Helsy), Vanda miljöförening och Nylands distrikt vid Finlands Naturskyddsförbund låtit göra en skuggplan för området (bilaga 1). Målsättningarna vad gäller invånarantalet och den spårbundna kollektivtrafiken (metro) är de samma som i den officiella planen. I skuggplanen har man utgått ifrån att först avgränsa de områden som av olika orsaker inte kan eller bör bebyggas, och koncentrerat bosättningen till tät småskalig stadsbebyggelse kring metrostationerna.

I det preliminära planutkastet för Östersundom har man däremot på ett mycket ohållbart sätt anvisat stora områden för småhusbyggande och bevarat endast smala stråk med

Yos

grönområden. Den tätaste bebyggelsen har lika ohållbart ritats in på områden nära kusten och fågelvikarna (Natura 2000-områden).

Tillräckligt stora obebyggda buffertområden mellan tätortsstrukturen och Sibbo storskogs nationalpark bör bevaras också i de norra delarna av planeringsområdet. Forststyrelsens förslag från 18.2.2011 gällande nationalparkens omfattning enligt alternativ 3 (bilaga 2) och den utvidgning av nationalparken som föreslagits av miljöorganisationerna får under inga omständigheter äventyras (bilaga 3).

Bristfälliga utredningar

Gällande planeringsområdet finns en hel del utredningar och data om naturvärdena. Till de färskaste hör bland annat MALU-utredningen från år 2010 (Jere Salminen, Östra Nylands förbund). Dessa utredningar bör tas i beaktande i det fortsatta planearbetet.

Även om mycket information finns att tillgå behövs det bättre kunskap om floran och för djurens del åtminstone om fåglar, fladdermöss och ryggradslösa djur. Dessutom behövs utredningar om vatten- och strandområdenas vegetation, småvatten och källor inom området.

Vad gäller Natura-områdena bör en bedömning av planens konsekvenser för naturvärdena göras så som det i Naturvårdslagen (1096/1996) 65 § förutsätts.

Även de områden av kulturhistoriskt och landskapsmässigt värde som berörs av planen bör utredas och beaktas vid planläggningen.

Beträffande spårvägstrafiken bör behovet av en miljökonsekvensbedömning (MKB) utredas.

De ekologiska korridorerna mellan Sibbo storskog och kustområdena

En central utgångspunkt i generalplanen för Östersundom bör vara att koppla ihop Sibbo storskog med fågelvattnen i Östersundom, lundområdet Svarta backen – Labbacka och skogsområdena vid kusten i Majvik. Att de ekologiska korridorerna mellan Sibbo storskogs nationalpark och Natura 2000 -områdena vid kusten är särskilt viktiga har också konstaterats i ett utlåtande av riksdagens miljöutskott i februari 2011.

De ekologiska korridorerna som förbinder storskogen med stranden är alltför smala i det preliminära planutkastet. Ekologiska korridorer skall förutom att fungera som förflyttningsvägar för däggdjur även fungera som populationsbärande leder för djur och växter som endast sprider sig kortare sträckor i taget. I praktiken betyder det att korridorerna borde vara minst lika breda som skyddszonerna kring Natura-områden.

De ekologiska korridorerna mellan storskogen och kusten är också viktiga friluftsleder för människor. För många människor är det av stor betydelse att få uppleva en mångsidig natur utan att behöva resa långa vägar.

På Sibbosidan har grönkorridorer och grönområden ritats in så att ett stort antal bostadshus nu ligger inom grönområden medan obebyggda områden bredvid har ritats som byggmark. Sådana grönområden kan inte fungera som rekreationsområden och de nu bebyggda områdena kan inte heller fungera som grönkorridorer. Slutresultatet är att grönförbindelsen till kusten inte kommer att fungera alls. Sibbo Naturskyddare – Sipoon Luonnonsuojelijat r.f. anser att en grönförbindelse bör reserveras i östra delen av Majviksområdet (Aspeskogens ekologiska korridor, Majviks östra skogsområde, skuggplanen sid 31-32 och 44-45).

Mer detaljerad information om de ekologiska korridorernas betydelse på sid 11 i skuggplanen.

Ekodukter (=viherkansi) behövs över motorvägen i samband med de ekologiska korridorerna. De kunde samtidigt fungera som friluftsleder mellan nationalparken och strandområdena. Föreningen föreslår att de ritas in i planen i samråd med Forststyrelsen.

Grönområden längs stranden, skyddszoner kring Natura-områdena vid kusten

I det preliminära utkastet till generalplan för Östersundom har tät bebyggelse anvisats på många ställen söder om landsväg 170, även strax intill Natura-områdena vid kusten. Därtill har en regional strandpromenad ritats in längs strandlinjen. Det finns en märkbar kontrast mellan strandbyggandet på Helsingfors stads och Sibbo kommuns område, i Helsingfors är så gott som alla stränder markerade som byggnadsområden medan bredare gröna områden ritats in längs stranden enbart i Sibbo.

Sibbo Naturskyddare – Sipoon Luonnonsuojelijat r.f. konstaterar, att bebyggelse och strandpromenader bör flyttas så långt från Natura 2000-områdena att tillräckliga skyddszoner bildas. Helst ser föreningen att all tätare bebyggelse placeras norr om landsväg 170 (och söder om motorvägen). Förutom att fågellivet skall tryggas bör vattenbalans och strandprofil på Naturaområdena bevaras genom att det utanför promenaderna lämnas en zon naturlig strand som ger övervintringsmöjligheter för ryggradslösa djur och bereder dem möjlighet att ta sig i land vid översvämning. Det samma gäller övriga skyddade naturtyper på våt mark, såsom alkärr. (Mer information om vikten att bevara tillräckliga skyddszoner kring bl.a. fågelvikarna på sid 15 i skuggplanen).

Rätt placerade är strandpromenader dock varmt välkomna.

Skyddszoner runt Natura-områden bör också finnas till havs. Muddringar intill Natura 2000-områden inverkar sannolikt skadligt på områdena och bör undvikas.

Översvämningsområden och våtmarker

Det öppna området öster om Östersundom gård har i planen utritats delvis som (konstgjort) vattenområde, delvis som höghusområde. Höängen är i direkt anslutning till

Natura-2000 området i söder och bildar en övergång mellan våtmarkerna och högre belägen ängsmark. I sina fuktigare delar är områdets fauna och flora mycket värdefulla, här finns bl. a. två skinnbaggsarter (*Orthotylus virens* och *Elasmostethus brevis*) som i övrigt saknas i mellersta och östra Nyland. Sibbo Naturskyddare – Sipoon Luonnonsuojelijat r.f. föreslår att området i sin helhet lämnas obebyggt. Objektet (våtmarken vid Östersundom gård) och dess naturvärden beskrivs närmare i skuggplanen på sid 15-16 och 44.

Även övriga områden som av Nylands närings-, trafik- och miljöcentral har klassats som områden med risk för havsöversvämningar bör bevaras obebyggda.

Storörsbottnen och stranden norr och öster om området

Muddringen av Storörsbottnen och den planerade konstgjorda stranden och båthamnen är mycket olämpliga ur naturvårdssynpunkt. Området består för närvarande av en representativ helhet av naturtyper. Ett stort område av vassmad övergår till fuktig klibbalslund i närheten av Nya Borgåvägen, och i vikens östra sida finns en mosaik av representativa översvämningspåverkade fuktiga lundar samt friska lundar och lundartad moskog. (Skuggplanen sid 15-16, 45)

Det finns också en befintlig grönområdeskontakt från norr till Storören, kontakten bör fortsättningsvis bevaras.

Granö

Sibbo Naturskyddare – Sipoon Luonnonsuojelijat r.f. anser inte att man bör anvisa nya områden för byggnation på Granö. Naturen på Granö utgör en unik helhet, ungefär en tredjedel av ön består av livsmiljöer som befinner sig i naturtillstånd eller livsmiljöer som annars är särskild värdefulla. Till exempel strandängen och skogsområdet på västra delen av Granö, som i det preliminära utkastet till generalplan har anvisats som byggnadsområde, borde på grund av sina naturvärden bevaras som ett naturskyddsområde.

Föreningen anser att Granö bör bevaras och utvecklas som ett naturskydds- och rekreationsområde på så sätt att känsliga miljöer inte skadas. En broförbindelse behövs inte till ön.

Närmare information om naturvärden på Granö på sid 26, 29-32, 42 och 45 i skuggplanen.

Kollektivtrafiklösningar

I det preliminära utkastet till generalplan för Östersundom utgår man ifrån metron som spårbunden kollektivtrafiklösning. Eftersom metron kräver mycket tät bosättning kring stationerna för att vara lönsam och ändamålsenlig ställer sig Sibbo Naturskyddare –

Sipoon Luonnonsuojelijat r.f. mycket tveksamt till om kombinationen metro och en "småhusmatta" över så gott som hela planeringsområdet verkligen kan fungera.

Tillräckliga utredningar om vilken typ av spårbunden kollektivtrafik är den mest lämpliga för området behövs innan planeringsarbetet fortskrider.

Övrigt

Sibbo Naturskyddare – Sipoon Luonnonsuojelijat r.f. föreslår, att man i det fortsatta planeringsarbetet utgår från skuggplanen eller använder den som ett andra alternativ i planeringen samt i bedömningen av planens konsekvenser.

Sibbo 6.6.2011,

[redacted]

Bilaga 1: Utkast till skuggplan 28.4.2011
Bilaga 2: Forststyrelsens förslag till nationalpark, alternativ 3
Bilaga 3: Naturskyddsorganisationernas förslag till utvidgning av nationalparken

HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K 220
Uppgiftsklass M. Visanti

SIPOON SAARISTOVALTUUSKUNNAN KANNANOTTO 31.5.2011
SIBBO SKÄRGÅRDSDELEGATIONS STÄLLNINGSTAGANDE 31.5.2011

ÖSTERSUNDOMIN YHTEINEN YLEISKAAVA – KAAVALUONNOS

Yleistä

Saaristovaltuuskunta arvostaa mahdollisuutta tulla kuulluksi Östersundomin yhteisen yleiskaavan laadintatyön yhteydessä. Valtuuskunta on kuitenkin sitä mieltä, että suunnitteluprosessi on edennyt liian nopeasti. Puutteellisia käännöksiä, aidon asukasyhteistyön ja erillisen saaristostrategian puuttuminen antavat kuvan nopeasta, liian pinnallisesta työstä, josta lopputulos kärsii. Tuntuu siltä, että kaavoitus tapahtuu rakennuttajien ehdoilla epärealististen kasvutavoitteiden puitteissa, nykyisiä asukkaita huomioimatta.

Prosessi itsessään tapahtuu hyvin ylhäältä ohjautuvasti eikä huomioi ruohonjuuritasoa eikä yksittäisiä asukkaita. Koska on kyse laajamittaisesta rakennuttamishankkeesta, joka perinpohjaisesti muuttaa nykyisen alueen rakenteen ja toiminnot, on asukkaille suotava paremmat mahdollisuudet osallistua valmisteluprosessiin. Saaristovaltuuskunta ilmoittaakin olevansa käytettävissä mm. tässä esiin nostamiensa asiakohtien kuulemisissa ja jatkoselvittelyssä.

Kaavaselostus

Saaristovaltuuskunta katsoo, että alueen tasapainoinen kehitys olisi voitu toteuttaa ilman Sipoon lounaiskulman pakkoliitosta Helsinkiin. Tässä selvityksessä on tarpeetonta tuoda esiin selityksiä ja etsiä oikeutusta kiistanalaiseen menettelytapaan. Riittää, kun todetaan tapahtunut tiivistelmän ensimmäisessä kappaleessa: "Valtioneuvosto päätti 28.6.2007 liittää jne…"

Sipoon saaristovaltuuskunta huomauttaa, että tiivistelmää lukuun ottamatta yleiskaavaselostus on pelkästään suomeksi. Ruotsinkielinen tiivistelmä antaa kaikesta huolimatta vain pinnallisen kuvauksen, ja kaikki asukkaat eivät pysty omaksumaan selostuksen tekstisisältöä.

Maanomistus

Väestökasvu on suunniteltu suurimmaksi osaksi Helsingin puolelle, mutta viheralueet Sipoon puolelle. Miten yksityisten mailla olevat viheralueet arvioidaan ja korvataan on tasavertaisuuskysymys.

Sipoonkorpi

Kansallispuiston lopullinen rajaus on vielä ratkaisematta. Ultunan alue ei rajaudu

Yis

Sipoonkorpeen, kuten mainitaan kaavaselostuksessa, vaan muodostaa toistaiseksi osan Sipoonkorpea. Kansallispuistosta pitää myös olla merelle asti ulottuva yhteys.

Liikennejärjestelyt
Saaristovaltuuskunta on huolestunut siitä, että suuret paineet kohdistuvat Sipoon saaristoon kaikkien uusien asukkaiden lähtiessä merelle. Saariston vaatimia liikennejärjestelyjä ei ole selvitetty. On yhtä tärkeätä suunnitella vesiliikennettä kuin kaavassa mainitut maaliikenneyhteydet. Lisäksi on tärkeätä luoda toimivat joukkoliikenneyhteydet sekä maitse että meritse.

HELI-radan mahdollisuudet tulisi tutkia paremmin muiden liikenneratkaisujen rinnalla. Ruotsinkielinen tiivistelmä käsittelee vain metron, suomenkielisessä versiossa tarkastellaan metroa ja pikaraitiovaunua. HELI-rata on ohjannut kaavoitusta vuosikymmenien ajan, joten tätäkin vaihtoehtoa tulee tarkastella ja analysoida. HELI-rata mahdollistaa, että väestölisäys jakaantuu tasaisemmin koko rannikkoa pitkin itään ja luo siten myös tasaisemman paineen saaristoon.

Saaristo
Rannikkoalueiden ja saariston erilaiset ehdot on huomioitava kaavoituksessa. Saaristovaltuuskunta haluaa kiinnittää huomiota valtioneuvoston periaatepäätökseen saariston kehittämisestä 2010–2011, joka antaa suuntaviivoja myös kaavan laatimiseen. Periaatepäätöksessä todetaan, että saaristolla on tärkeä merkitys koko maalle. Saariston kehittämisessä tulee huolehtia ympäristön turvallisuudesta, elinkeinojen harjoittamisen edellytyksistä, luonnonsuojelusta ja kulttuuriarvojen säilyttämisestä.

Laki saariston kehityksen edistämisestä (26.6.1981/494) säätää, että maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa kaavoissa sekä muissa vastaavissa suunnitelmissa, jotka koskevat saaristoa ja siihen kuuluvia vesialueita, on erityisesti otettava huomioon, että valtion ja kuntien toimin on pyrittävä turvaamaan saariston kiinteä asutus luomalla väestölle riittävät mahdollisuudet toimeentuloon, liikkumiseen ja peruspalvelujen saantiin sekä suojaamaan saariston maisemakuvaa ja luontoa ympäristöhaitoilta.

Koko suunnittelualueen etelänpuoleinen osa muodostaa yhteisen rajan saariston kanssa, joka itsessään on rajaton. Sipoon saaristovaltuuskunta viittaa 15.2.2011 antamaansa mielipiteeseen Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteista (liite) ja korostaa, että olisi erittäin tärkeätä, että Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmistamisen yhteydessä tehdään erillinen selvitys millaisia vaikutuksia Östersundomin voimakkaasti kasvavalla taajama-alueella on ympäröivään saaristoon. Liikenne, ympäristö, saaristokulttuuri, mökkikulttuuri ja kehittyvät palvelut on sovitettava yhteen kestävän kehityksen periaatteita noudattaen. Lisääntyvälle virkistyskäytölle tulee löytää ja järjestää kohteita sekä mannermaalla että saaristossa.

Lisäksi olisi selvitettävä miten vuorovaikutusta saaristo- ja rannikkoalueiden välillä voitaisiin kehittää tulevaisuudessa. Tämä ei koske pelkästään Sipoon saaristoa, vaan koko itäuusmaalaista saaristoa.

Ribbingön ja Granön välisen yhteyden luominen voisi mahdollistaa uuden kulkureitin avaamisen sekä saaristolaisille että kesäasukkaille ja muille saaristossa liikkuville. Sipoon saaristovaltuuskunnan mielestä järkevämpi vaihtoehto kuin sillan rakentaminen olisi säännöllisen lauttaliikenteen järjestäminen Granön ja mannermaan välillä, esim. Suomenlinnan laivaliikenteen tapaan. Lauttamallin etu on myös sen helpossa skaalattavuudessa kulloisenkin kehitysvaiheen käyttötarpeen mukaiseksi. Logistisena perusratkaisuna se lisäksi vahvistaa alueen merellistä lähtökohtaa. Mikäli silta rakennetaan, sillan korkeuden on oltava vähintään 18 metriä Emäsalon sillan tapaan, jotta risteilyalukset, esim. M/S J.L. Runeberg ja S/S Norrkulla sekä isommat purjelaivat myös jatkossa voivat liikkua saariston sisäistä, Granön pohjoispuolella sijaitsevaa meriväylää pitkin.

UTKASTET TILL ÖSTERSUNDOM GEMENSAMMA GENERALPLAN

Allmänt

Skärgårdsdelegationen uppskattar möjligheten att bli hörd i samband med utarbetandet av en gemensam generalplan för Östersundom. Delegationen anser dock, att planeringsprocessen har körts i alltför forcerad takt. Bristfälliga översättningar, avsaknad av genuint invånarsamarbete och en skild skärgårdsstrategi tyder på hastverk som i slutändan kan bli lastverk. Planeringen förefaller ske på byggherrarnas villkor med orealistiska tillväxtmålsättningar, inte på de nuvarande invånarnas villkor.

Processen i sig är väldigt toppstyrd och kör mer eller mindre över gräsrotsnivån och enskilda invånare. Eftersom det är frågan om ett omfattande utbyggnadsprojekt som radikalt kommer att förändra det nuvarande områdets struktur och funktionerna inom det, bör invånarna beredas större möjligheter att delta i beredningsprocessen. Skärgårdsdelegationen ställer sig till förfogande, kan höras beträffande bl.a. de frågor som delegationen här lyfter fram och likaså delta i det fortsatta utredningsarbetet gällande dessa.

Planbeskrivningen

Skärgårdsdelegationen anser, att en balanserad utveckling i regionen hade varit möjlig utan tvångsinkorporering av Sibbos sydvästra hörn. Att i denna utredning framföra orsaker som eventuellt skulle rättfärdiggöra det som skett är onödigt. Det

räcker med ett konstaterande i första stycket i sammandraget ”Statsrådet beslöt 28.6.2007 att ansluta osv...”

Skärgårdsdelegationen konstaterar att utöver sammandraget är planbeskrivningen enbart på finska. Det svenska sammandraget ger endast en ytlig bild, varför alla invånare inte har möjlighet att ta del av textinnehållet i planbeskrivningen.

Markägo
Invånartillväxten är planerad främst på områden i Helsingfors, medan grönområdena befinner sig på Sibbosidan. Hur privatägd mark som blir grönområde skall värderas och kompenseras är en rättvisefråga.

Sibbo storskog
Nationalparkens officiella gränsdragning är ännu inte fastställd. Ultuna gränsar inte till Sibbo storskog, såsom nämns i planbeskrivningen, utan bildar tillsvidare en del av Sibbo storskog. Nationalparken bör ha en förbindelse ända ut till havet.

Trafiklösningar
Skärgårdsdelegationen uttrycker sin oro över att ett väldigt tryck sätts på Sibbo skärgård, då alla nya invånare vill ut till havs. Trafiklösningarna för skärgården är inte utredda. Det är lika viktigt att planera vattentrafiken som de i planen angivna marktrafikförbindelserna. Dessutom är det viktigt att skapa fungerande kollektiv-trafikförbindelser såväl till lands som till havs.

HELI-banans möjligheter bör utredas närmare jämsides med övriga trafiklösningar. Det svenska sammandraget behandlar enbart metro, i den finska versionen granskas metro och snabbspårvagn. Eftersom HELI-banan har påverkat planläggningen i flera decennier, bör också detta alternativ granskas och analyseras. HELI-banan möjliggör en jämnare fördelning av befolkningstillväxten längs hela kustremsan österut och sålunda även ett jämnare tryck på skärgården.

Skärgården
Kustområdets och skärgårdens olika villkor bör beaktas i planläggningen. Skärgårds-delegationen vill fästa uppmärksamhet vid statsrådets principbeslut om att utveckla skärgården för åren 2010–2011 som ger riktlinjer också för planläggningen. Principbeslutet betonar skärgårdens stora betydelse för hela landet. För skärgårdens utveckling krävs att en trygg miljö beaktas liksom förutsättningarna för närings-idkande, naturskydd och kulturvärden.

Lagen om främjande av skärgårdens utveckling (26.6.1981/494) stadgar, att både planer som avses i markanvändnings- samt bygglagen och motsvarande planer som rör skärgården med anslutande vattenområden särskilt bör beakta att statliga och kommunala åtgärder bör sträva efter att trygga den fasta bosättningen i skärgården.

Detta kan göras genom att skapa tillräckliga möjligheter till utkomst, samfärdsel och basservice i skärgården samtidigt som skärgårdens unika natur skyddas.

Hela den södra delen av planeringsområdet bildar en gemensam gräns med skärgården som i sig själv är gränslös. Sibbo skärgårdsdelegation hänvisar till sin åsikt 15.2.2011 angående planeringsprinciperna för Majvik och Granö (bilaga) och betonar, att det skulle vara synnerligen viktigt, att man i samband med färdigställandet av Östersundom gemensamma generalplan gör en skild utredning över vilka effekter det kraftigt växande tätortsområdet i Östersundom har på den omgivande skärgården. Trafik, miljö, skärgårdskultur, stugkultur och den kommande servicen bör passas samman så att principerna för hållbar utveckling följs. Det är viktigt att finna och utveckla mål för det växande rekreationsbruket såväl på fastlandet som i skärgården.

Härtill borde man utreda hur växelverkan mellan skärgårds- och kustområdena kunde utvecklas i framtiden. Det gäller inte bara Sibbo skärgård, utan hela den östnyländska skärgården.

En fast förbindelse mellan Ribbingö och Granö kunde skapa en ny led för såväl skärgårdsbor som fritidsbosatta och andra som rör sig i skärgården. Ett förnuftigare alternativ än byggandet av en bro skulle dock enligt Sibbo skärgårdsdelegations uppfattning vara att ordna regelbunden färjtrafik mellan Granö och fastlandet, t.ex. på samma sätt som Sveaborgsfärjan trafikerar. Färjalternativet har också den fördelen, att färjtrafiken kan anpassas till behoven under respektive utvecklingsskede. En färjförbindelse som logistisk grundlösning förstärker dessutom områdets havskaraktär. Om en bro byggs, bör den fria segelhöjden vara minst 18 meter, såsom på Emsalöbron. Därmed kunde även skärgårdsbåtar av typ ss Norrkulla och ms J.L. Runeberg samt större segelbåtar också i fortsättningen utnyttja den inre farleden norr om Granö.

SIPOON SAARISTOVALTUUSKUNNAN LAUSUNTO 15.2.2011
SIBBO SKÄRGÅRDSDELEGATIONS UTLÅTANDE 15.2.2011

Östersundomin yhteinen yleiskaava – Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteet

Helsinkiin liitetylle alueelle, siihen läheisesti liittyville Vantaan alueille sekä Sipoon Granön ja Majvikin alueille laaditaan yhteinen yleiskaava. Yleiskaavoituksen tavoitteet ja menettelytavat esitetään osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Sipoon kunnanhallitus hyväksyi Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteet 9.11.2010. Mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteista voi esittää 3.–28.2.2011.

Ehdotus
Saaristovaltuuskunta päättää ilmoittaa seuraavaa:
Koska rannikkoalueille suunnitellaan tehokasta rakentamista – Östersundomista yli 50 000 asukkaan asuinalue ja Majvikista 10 000 asukkaan asuinalue – olisi otettava huomioon kasvun alueelle sekä sen naapurustossa sijaitsevalle Sipoon saaristolle ja sen kehitykselle tuomat haasteet.

Rannikon, Granön ja saaristoalueiden vuorovaikutuksesta olisi laadittava erillinen selvitys, jossa huomioidaan erityisesti
- uuden rannikkoasutuksen tarvitsemat luonto- ja virkistysalueet sekä virkistysreitit myös saariston osalta
- liikkumisvirtojen ohjaamistarpeet saaristossa ja saaristoon
- saaristolaisten maihinnousu- ja pysäköintipaikat
- saariston kulkuyhteydet
- luontoarvojen turvaaminen
- saaristokeskuksen luominen esim. Majvikiin
- Sipoonkorven kansallispuiston yhteydet merelle ja mereltä.

Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteita on täydennettävä
- kohdan 2 osalta: Majvikin ja ympäröivän saaristoalueen välistä vuorovaikutusta lisätään sujuvalla, luontoa säästävällä tavalla, joka edistää saariston kiinteän asutuksen ja vapaa-ajanasutuksen toimintaedellytyksiä.
- kohdan 4 osalta: Saariston erityispiirteet, luonnonarvot ja palautumiskyky otetaan huomioon virkistyskohteiden kehittämisessä.

Suunnitteluaikataulu (2011–2012) vaikuttaa hieman epärealistiselta. Alueen valtakunnallinen merkitys, tulevat raideratkaisut, muut liikennejärjestelyt, lopulliset väestönkasvutavoitteet ja ristiriitaiset maankäyttöodotukset ja -tavoitteet puoltavat sitä, että maankäytön suunnitteluun, poliittiseen prosessiin ja eri tahojen sitouttamiseen tulisi varata pidempi aika. Saaristovaltuuskunta varaa itselleen oikeuden osallistua suunnittelu-prosessiin.

Gemensam generalplan för Östersundom – planeringsprinciperna för Majvik och Granö

En gemensam generalplan görs för det område som anslutits till Helsingfors, närbelägna områden i Vanda samt Granö och Majvik i Sibbo. Målen och tillvägagångssätten för generalplaneringen presenteras i ett program för deltagande och bedömning. Kommunstyrelsen i Sibbo godkände planeringsprinciperna för Majvik och Granö 9.11.2010. Synpunkter angående programmet för deltagande och bedömning och angående planeringsprinciperna för Majvik och Granö kan ges under tiden 3-28.2.2011.

Förslag:
Skärgårdsdelegationen besluter meddela följande:
Eftersom man planerar att effektivt bygga ut kustområdena – Östersundom till ett bostadsområde med över 50 000 invånare och Majvik till ett bostadsområde med 10 000 invånare –, bör man beakta de utmaningar som tillväxten ställer på området och på angränsade Sibbo skärgård och dess utveckling.

Beträffande växelverkan mellan kusten, Granö och skärgårdsområdena bör man göra en skild utredning, i vilken speciellt beaktas
- den nya kustbosättningens behov av natur- och rekreationsområden och rekreationsleder också i skärgården
- behovet att styra hur folk rör sig i skärgården och till skärgården
- skärgårdsbornas landstignings- och parkeringsplatser
- skärgårdens förbindelser
- tryggandet av naturvärden
- skapandet av ett skärgårdscentrum t.ex. i Majvik
- nationalparken Sibbo storskogs förbindelser till och från havet

Planeringsprinciperna för Majvik och Granö bör kompletteras
- beträffande punkt 2: växelverkan mellan Majvik och det omgivande skärgårdsområdet utökas på ett smidigt och naturbesparande sätt som befrämjar verksamhetsförutsättningarna för skärgårdens fasta bosättning och fritidsbosättning
- beträffande punkt 4 : skärgårdens särdrag, naturvärden och återhämtningsförmåga beaktas vid utvecklandet av rekreationsobjekt.

Planeringstidtabellen förefaller vara något orealistiskt (2011–2012). Områdets nationella status, kommande spårvägslösningar, övriga trafikarrangemang, slutgiltiga målsättningar om befolkningstillväxten, motstridiga förväntningar och målsättningar beträffande markanvändningen talar för att en längre tidsperiod borde reserveras för planeringen av markanvändningen, den politiska processen och förankringen av beslut. Skärgårdsdelegationen reserverar sig rätten att delta i planeringsprocessen.

1.6.2011

Dnro Taske 2011 - 113 / 522

ÖSTERSUNDOMIN YHTEINEN YLEISKAAVA

Yleiskaavaluonnoksessa kuvataan rakennetun ympäristön ja viheralueiden sijoittumista karkealla tasolla. Siinä määritellään korttelialueiden ja katujen rajautuminen Natura 2000-alueisiin, Sipoonkorpeen ja muihin suojelualueisiin sekä tärkeimmät viherkäytävät. Kaavaluonnoksessa asuntoja on noin 65 000–70 000 ihmiselle. Luvuissa ovat mukana alueen nykyiset 6 000 asukasta. Helsinkiin kuuluvilla alueilla lisäkapasiteettia on noin 45 000, Sipoossa 12 000 ja Vantaalla 15 000 asukkaalle. Tärkeimmät työpaikka-alueet sijaitsevat Landbon eritasoliittymän ympäristössä sekä Kehä III:n ja Uuden Porvoontien liittymän lähellä. Työpaikkoja alueelle tavoitellaan 10 000–15 000. Joukkoliikenneyhteydeksi esitetään niin sanottua Itämetroa, joka jatkaa nykyistä metrolinjaa Mellunmäen asemalta Vantaan Kartanon ja Länsimäen asemien kautta Helsingin puolelle Salmenkallion kautta Östersundomiin ja Sakarinmäkeen, josta se jatkuu Sipoon Majvikiin

Alueen luonnollisia vetovoimatekijöitä kuten merellisyys, kukkulainen maasto ja luonto pystytään yleiskaavan puitteissa hyödyntämään hyvin. Luonnonsuojelualueet muodostavat alueen sisälle mielenkiintoisia saarekkeita, jotka tarjoavat rauhoittumispaikkoja myös ihmisille osana luontoa. Luonnonsuojelualueille ei esitetä suojavyöhykkeitä, koska muutoin ei ole mahdollista päästä Helsingin asettamaan tavoitteeseen raideyhteyden varaan rakentuvasta pientalovaltaisesta ja ekotehokkaasta kaupungista.

Energiatunnelin toteutus mahdollisimman aikaisessa vaiheessa parantaa Östersundomin eri alueiden käyttöön ottamista ratkaisevasti, koska se tuo keskeiset rakennettavat alueet Helsingin kunnallisteknisten verkostojen piiriin. Kunnallistekniikan tuominen alueen ensimmäisille rakennettaville alueille on kuitenkin toteutustavasta riippumatta kallista, minkä vuoksi alueelliset energiaratkaisut voivat tarjota kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Toteutuskustannuksia nostavat lisäksi rantarakenteet ja vaihtelevan maaston vaatimukset kunnallistekniikalle. Kaavataloudellisilla laskelmilla tulee osoittaa osa-alueiden toteutuskustannukset, millä helpotetaan toteutuksen kannattavuuden arviointia eri alueilla ja ohjataan niiden käyttöönottoa.

Raideliikenneyhteydet tulisi esittää siten, että projektin edetessä raideratkaisun osalta hankevaiheeseen käytettävissä on paras mahdollinen toteutus- ja rahoituskelpoinen vaihtoehto, jonka toteutukseen osalliskunnat voivat sitoutua. Yleiskaavassa tämä tarkoittaa joustavuutta raideratkaisun ja liikennevälineen suhteen. Toteutusvaiheen kannalta on toivottavaa, että yleiskaavassa näytetään alueen liittyminen seudullisiin joukkoliikennejärjestelmiin, kuten metroon ja jokerilinjoihin. Järjestelmiä ei tule suunnitella toisiaan korvaaviksi vaan niiden tulee olla toisiaan täydentäviä lopputilanteessa.

Osalliskuntien sitoutuminen raideratkaisuun hankevaiheessa liittyy Vantaan ja Helsingin osuuksiin Itämetron linjauksessa ja investoinnissa. Sipoon sitoutuminen ei ole samalla tavalla ratkaiseva, koska sen alueelle esitetty Majvikin asema sijaitsee linjan loppupäässä. Metron hankevaiheen onnistumisen kannalta on ratkaisevaa, että Vantaan osuus Itämetrosta on sen kannalta oikein mitoitettu. Tämä edellyttää kriittistä tarkastelua Vantaan puolella sijaitsevan Kartanon metroaseman suhteen. Kartanon aseman mahdollinen jättäminen suunnitelmasta pois antaisi lisäksi vapaammat kädet liikenteen solmukohdaksi muodostuvan Länsisalmen aseman sijoittamiselle.

Itäväylän, Kehä III:n ja Itämetron risteysalueella sijaitseva Länsisalmen metroaseman seutu on oivallettu hyvin potentiaalisena kehittämisalueena. Paikka on erittäin hyvin saavutettava ja sillä on sekä seudullista että kansallista ja kansainvälistäkin potentiaalia lentokentän ja sataman välissä. Paikka tarjoaa edellytykset kehittää sitä kaupallisten ja julkisten palvelujen sekä tiiviimmän asumisen alueena. Paikka sopii myös hyvin idän ja pohjoisen suunnan liityntäliikenteelle Sakarinmäen aseman ohella. Metroaseman ja siihen liittyvän kehittämisalueen nimeksi sopisi Länsisalmea paremmin Porvari mm. siksi, että se on helpompi erottaa kantasanaa Salmi sisältävästä muusta alueen nimistöstä ja että sillä on alueen nimistöön pohjautuva tausta.

Kaavallisen ratkaisun tulee mahdollistaa Itämetron vaiheittainen toteutus. Kahden rakennusvaiheen mallissa metro ulotetaan ensin Salmenkallioon saakka. Salmenkallion toteutus ensimmäisessä vaiheessa sisältää kaupungin kannalta huomattavia taloudellisia etuja. Sekä metron että kunnallistekniikan rakentaminen on edullisinta toteuttaa vaiheittain etenemällä lännestä käsin. Toiseksi Helsingillä on merkittävät maanomistukset juuri Salmenkalliossa ja Talosaaressa, joita kyseinen metroasema palvelee. Kolmanneksi alueen käyttöönotto ensimmäisenä edesauttaa mielikuvan luomista raideliikenteen varaan rakentuvasta, merellisestä pientalokaupungista. Tätä tavoitetta tukee se, että yleiskaavaluonnoksessa Salmenkallion aseman seutu on esitetty kaikkein

pientalovaltaisimpana. Neljänneksi Salmenkallion asema voi palvella aluksi myös Östersundomin aseman lounaisia osia.

Metron mahdollisen vaiheittaisen toteutuksen edetessä toisessa vaiheessa rakennetaan Östersundomin asema ja Sakarinmäki. Ensimmäisen vaiheen käytön aikana itäisen suunnan liityntäasemana toimii Länsisalmi. Metron valmistuttua Sakarinmäkeen saakka itäinen liityntäliikenne voidaan siirtää myös sieltä hoidettavaksi.

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

Uusiutuvan energian, erityisesti aurinkoenergian hyödyntämismahdollisuudet on otettu huomioon varaamalla erityisiä alueita energiantuotantoon. Aurinkoenergian hyödyntämiselle luodaan edellytykset Rym Oy:n Energizing Society tutkimusohjelmaan kuuluvalla Energizing Living Lab 2020 –tutkimushankkeella, joka toteutetaan vuosina 2012-2014.

Kaupan ja yritystoiminnan tarpeisiin on varattu erillisiä alueita niille luontaisiin paikkoihin. Näiden riittävyyden varmistamiseksi tulee kaupan ja yritysalueiden suunnittelulle jättää riittävästi joustoa asemakaavoitusvaiheeseen. Pienyrityksille soveltuvien tilojen ja työpaikkojen luominen kaupunkirakenteeseen asumisen sekaan on haasteellista ja edellyttää uudenlaista kaupunkirakennetta ja –markkinointia.

Tavoitteena on päästä projektialueella sisäiseen massatasapainoon toteutusvaiheessa. Tämän vuoksi tarvitaan rakentamisvaiheessa noin 50 ha:n väliaikainen varaus alueelliselle massojen käsittelyalueelle.

Tapio Korhonen
rahoitusjohtaja

Markus Härkäpää
kehittämispäällikkö

1.6.2011

TERVEYSKESKUKSEN KANNANOTTO ÖSTERSUNDOMIN YHTEISEN YLEISKAAVAN VALMISTELUAINEISTOSTA

Terke 2011-247

Östersundomin alueelle ja sen lähiympäristöön laaditaan Helsingin, Sipoon ja Vantaan yhteinen yleiskaava. Suunnittelualueeseen kuuluvat Helsingin alueelta Ultunan, Östersundomin, Karhusaaren, Talosaaren ja Salmenkallion kaupunginosat, Sipoosta Granön saari ja Majvikin alue sekä Vantaalta Länsisalmen kaupunginosa ja osia Länsimäen, Vaaralan ja Ojangon kaupunginosista. Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineisto on asetettu nähtäville 21.4.2011 alkaen neljäksi viikoksi mielipiteiden antamista varten. Aineistoon kuuluu yleiskaavan luonnoskartta, selostus sekä yli 30 liiteraporttia.

Östersundom-toimikunta on halunnut varata asian valmistelun kannalta keskeisille tahoille mahdollisuuden kannanoton antamiseen. Östersundom-toimikunta on pyytänyt terveyskeskusta antamaan mahdollisen kannanoton valmisteluaineistosta 6.6.2011 mennessä.

Terveyskeskus on antanut lausunnon yhteisen yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 25.2.2011.

Kannanoton yhteenveto

Östersundomin yhteisen yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon seuraavat terveyskeskuksen tavoitteet:

- Kaavaan varataan alue keskitetyille seudullisille terveys-, sosiaali- tai muille palveluille Kehä III:n ja Uuden Porvoontien liittymän metroaseman välittömään läheisyyteen. Alueelle tulee varata mahdollisuus sijoittaa esimerkiksi tulevaisuuden palvelutarpeiden mukainen kuntoutussairaala, muita terveyspalveluja, asumispalveluja ym. Alueelle tulevat palvelut tarkentuvat myöhemmin. Palvelut suunnitellaan tulevaisuudessa yhteistyössä muiden hallintokuntien, kuntien ja terveydenhuollon toimijoiden kanssa.

Postiosoite
Helsingin kaupungin kirjaamo

Terveyskeskus
PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo(at)hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13

Helsinki 17
http://www.hel.fi/terveyskeskus/

Puhelin
+358 9 310 13704

Faksi
+358 9 655 783

- Alueelle ei rakenneta muita uusia terveyspalvelujen tiloja. Alueen väestö voi valita muut terveyspalvelut vapaasti nykyisistä toimipisteistä esimerkiksi metroradan varrelta (Myllypuro, Vuosaari, Kalasatama).
- Tulevan väestönkasvun tarvitsemat lähipalvelut tarjotaan liikkuvien palvelujen avulla. Liikkuvat terveyspalveluyksiköt tarvitsevat liityntäpisteitä muiden hallintokuntien palvelupisteiden yhteyteen ja tukeutuvat niiden tauko- ja sosiaalitiloihin.
- Sähköisillä palveluilla korvataan osa terveyspalveluista.
- Terveysneuvontapisteille varataan tiloja metroasemien ympäristöjen aluekeskusten palvelujen yhteyteen (esimerkiksi kauppakeskus, muiden hallintokuntien palvelutilat).
- Palvelut sijoitetaan joukkoliikenteen/metron välittömään läheisyyteen.
- Palvelutiloihin toteutetaan muuntojoustavat tilaratkaisut, jolloin niitä voidaan käyttää vaihtuviin tarpeisiin.

Alueen suunnittelussa terveyskeskus korostaa esteettömyyden huomioon ottamista jo yleiskaavan valmistelussa. Uusilla kaava-alueilla määritellään kaavasuunnittelun yhteydessä ne alueet, reitit ja kohteet, joilla edellytetään esteettömyyden erikoistasoa. Terveydenhuollon palvelut ovat aina esteettömyyden erikoistason aluetta. Terveyskeskus pitää tärkeänä, että myös pientalot kulkureitteineen suunnitellaan aina esteettömiksi.

Kannanotto

Helsingin terveyskeskuksen kannanotossa esitetään terveyskeskuksen visio terveyspalvelujen tarjoamisesta ja sijoittumisesta Östersundomin yleiskaava-alueella.

Östersundomin alue rakentuu vähitellen vuosikymmenten aikana nykyisestä 6 000 asukkaan alueesta 65 000–70 000 asukkaan alueeksi, joista Helsingin alueelle sijoittuu 45 000 asukasta. Tulevien vuosikymmenten aikana Helsingin seudun väestömäärän kasvusta jopa puolet tulee sijoittumaan Helsingin ja Porvoon väliselle alueelle.

Pääkaupunkiseudun sairaaloiden nykyinen kapasiteetti ei tule riittämään tulevan väestönkasvun tarpeisiin. Koska väestönkasvusta suuri osa keskittyy itäiselle alueelle, on perusteltua varata uusi sairaala-alue Östersundomin alueelta pääkaupunkiseudun tulevaisuuden tarpeita varten, raportin ”Pääkaupunkiseudun sairaala-aluevisio 2030. Sairaala-

Postiosoite
Helsingin kaupungin kirjaamo

Terveyskeskus
PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo(at)hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13

Helsinki 17
http://www.hel.fi/terveyskeskus/

Puhelin
+358 9 310 13704

Faksi
+358 9 655 783

alueiden kehittämisryhmän raportti 30.9.2009" mukaisesti. (http://www.hel.fi/wps/portal/Terveyskeskus/Artikkeli?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/terke/fi/terveystoimen+esittely/Julkaisut). Östersundomin keskuksista Kehä III:n ja Uuden Porvoontien liittymä on alueellisesti ja valtakunnallisesti eri suunnista saavutettavissa. Alue soveltuu koko pääkaupunkiseutua tai jopa laajempaa seutua palvelevaksi terveyspalvelujen alueeksi. Alueesta tulee kehittää monipuolinen eri hallintokuntien ja toimijoiden yhteinen palvelukeskus. Alue tulee suunnitella yhteistyössä muiden hallintokuntien, naapurikuntien ja muiden terveydenhuollon toimijoiden kanssa.

Östersundomin alue tulee poikkeamaan Helsingin nykyisistä alueista. Tavoitteena on suunnitella pientalokaupunki, jossa merkittävä osa rakentamista sijoittuu metron palvelualueelle. Kuudesta esitetystä metroasemasta kolme tulee sijoittumaan Helsingin alueelle. Aluetta suunnitellaan jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkina, jossa pyöräily toteutetaan tasavertaisena autoliikenteen kanssa. Tavoitteiden mukaan Östersundomin alueella hyödynnetään aurinkosähköä. Alueelle tulee sijoittumaan paljon lapsiperheitä.

Terveyskeskuksen tavoitteena on terveyspalvelujen tarjoamisessa profiloitua alueen ekologisen ja pientalovaltaisen hengen mukaisesti. Uuden vähitellen rakentuvan alueen terveyspalvelut voidaan toteuttaa uusilla innovatiivisilla tavoilla. Palvelujen tarjonnassa painotetaan terveysneuvontaa, uusia kehitettäviä sähköisiä palveluja sekä liikkuvia palveluja. Palvelujen tarjoamisen tavoitteena on vähentää asiakkaiden tarvetta asioida palvelupisteissä sekä tuoda palvelut tarvittaessa lähelle asiakkaita. Näiden lisäksi vaativampia terveyspalveluja tarjotaan nykyisissä palvelupisteissä esimerkiksi metroradan varressa sijaitsevilla Myllypuron, Vuosaaren tai Kalastaman terveysasemilla sekä Malmin päivystyssairaalassa.

Terveyskeskus esittää, että liikkuvat terveyspalvelut (bussi, rekka) tukeutuvat alueella oleviin tai rakennettaviin kaupungin palvelupisteisiin, kuten kouluihin (esim. Sakarinmäen koulu), päiväkoteihin yms. Liikkuva palveluyksikkö tarvitsee liittymispisteen, jonka avulla se tukeutuu näiden palvelupisteiden taloteknisiin järjestelmiin. Henkilökunta käyttää palvelupisteiden sosiaali- ja taukotiloja. Terveyskeskuksen pilottihankkeena on käynnissä liikkuva hammashoitoyksikkö "Liisu." Vastaavia yksiköitä voidaan käyttää myös muiden terveyspalvelujen kuten neuvolapalvelujen tarjoamiseen.

Terveyspalvelut tulee voida järjestää ja palvelujen vaatimia tiloja ottaa käyttöön kulloisenkin väestömäärän tarpeiden mukaisesti. Metroasemien ympäristön muiden palvelujen yhteyteen tulee varata toimitiloja esi-

merkiksi terveysneuvontaa varten. Kolme Helsingin kannalta keskeistä julkisten palvelujen aluetta ovat Östersundomin ja Sakarinmäen metroasemien ympäristöt sekä Kehä III:n ja Uuden Porvoontien liittymä.

Terveydenhuollossa on käynnissä laaja lainsäädännön uudistus, jonka vaikutuksia on vaikea arvioida ja ennakoida. Toukokuun alussa 2011 tuli voimaan terveydenhuoltolaki, joka sisältää monia uudistuksia liittyen muun muassa asiakkaan ja potilaan aseman vahvistamiseen, erikoissairaanhoidon ja perusterveydenhuollon yhteistyön lisäämiseen sekä terveyden ja hyvinvoinnin aikaisempaa vahvempaan painottamiseen kunnan toiminnassa. Käynnissä on myös sosiaali- ja terveydenhuollon rakenteita ja järjestämistä koskevan lainsäädännön valmistelu sekä sosiaalihuollon lainsäädäntöuudistus. Lakiluonnos iäkkäiden henkilöiden sosiaali- ja terveyspalvelujen saannin turvaamisesta on myös valmisteilla.

Terveyskeskus pitää tärkeänä, että Östersundomin yleiskaavan ja alueen viranomaisyhteistyötä tehdään suunnitteluaikana tiiviisti eri hallintokuntien kesken yli kuntarajojen, jotta palveluja ja niiden tarvitsemia tiloja voidaan suunnitella edellä esitettyjen tavoitteiden ja muuttuvien tarpeiden mukaisesti.

Alueen palvelujen suunnittelua varten on tarve käynnistää kehittämishanke, jossa selvitetään alueen väestöennusteen mukainen palvelujen tarve ja uudenlaiset järjestämistavat yhteistyössä sosiaaliviraston ja muiden hallintokuntien sekä naapurikuntien kanssa.

Lisätiedot:
Sipiläinen Pirjo, arkkitehti, puhelin 310 42256

Matti Toivola
toimitusjohtaja

Riitta Simoila
kehittämisjohtaja

Postiosoite
Helsingin kaupungin kirjaamo

Terveyskeskus
PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo(at)hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13

Helsinki 17
http://www.hel.fi/terveyskeskus/

Puhelin
+358 9 310 13704

Faksi
+358 9 655 783

1.6.2011

Kirje: 2011 Terke 280

Vastaanottajat:

Östersundom-toimikunta

Postiosoite
Helsingin kaupungin kirjaamo

Terveyskeskus
PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo(at)hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13

Helsinki 17
http://www.hel.fi/terveyskeskus/

Puhelin
+358 9 310 13704

Faksi
+358 9 655 783

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —
Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry
[redacted]
Annankatu 29 A 16
00100 Helsinki
suojelusihteeri@tringa.fi

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr Ks/k 2010-1035
Tehtäväluokka 522; k212
Uppgiftsklass M. Visanti

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom toimikunta
PL 10
00099 Helsingin kaupunki
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Asia: Lausunto Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistosta

Lausunnon antaja: Lausunnon antaa Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa r.y. (rek.nro 116.353, 2104 jäsentä vuoden 2011 alussa). Yhdistyksen tarkoituksena on edistää ja kehittää lintuharrastusta, lintujen- ja luonnonsuojelua sekä toimia alueensa lintuharrastajien ja tutkijoiden yhdyssiteenä. Yhdistyksen toiminta-alue on Helsinki ja sen ympäristö (entinen Uudenmaan maakunta sekä Sipoo entisellä Itä-Uudellamaalla).

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa r.y kiittää lausuntopyynnöstä. Tringa on tutustunut Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistoon ja toteaa siitä mielipiteenään seuraavaa.

Yleistä

Kaava-alue on monella tapaa merkittävä linnuston- ja luonnonsuojelun kannalta. Natura 2000-alueet, Sipoonkorven kansallispuisto ja alueen muut arvokkaat luontokohteet asettavat lainsäädännön edellyttämät reunaehdot alueen suunnittelulle.

Kaavaprosessi

Tringa r.y. pitää huonona kaavaprosessin kiirehtimistä. Juuri alueen merkittävyyden vuoksi kaava tulee valmistella huolella MRL:n hengen mukaisesti ja vuorovaikutuksen toteutuminen täytyy taata. Nyt valmisteluaineisto asetettiin nähtäville ennenkuin kuuleminen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta päättyi.

Tringa r.y. katsoo, että kaavan aikataulua tulee tarkistaa ja että kuulemiskierroksia tulee järjestää vielä kaksi: luonnoksen yleispiirteisyyden ja kiireisen aikataulun takia uusi tarkennettu luonnos tulee asettaa nähtäville ja kaavaehdotus sen valmistuttua.

Kos

Luontoarvojen huomioiminen lainsäädännön edellyttämällä tavalla

Kaavaluonnoksen esittämä rakentaminen on monella tapaa ongelmallinen alueen linnusto- ja luontoarvojen kannalta. Luonnoksen suurimpia ongelmakohtia on lueteltu alla.

-Rakentamista osoitetaan Östersundomin lintulahtien viereen ilman minkäänlaista suojavyöhykettä.

-Rakentamista osoitetaan Östersundomin lintuvedet nimisen maakunnallisesti arvokkaan lintualueen päälle ja välittömään läheisyyteen. Linnut eivät noudata Natura-alueiden hallinnollisia rajoja, kaavoittajan tulee selvittää, missä arvokkaat kohteet sijaitsevat ja ohjata rakentaminen muualle.

-Alueen pohjoisosaan on osoitettu rakentaminen pirstoo Sipoonkorven metsämannerta useamman neliökilometrin alalta jättäen alleen osia Sipoonkorven maakunnallisesti tärkeästä lintualueesta.

-Rakentaminen sijoittuu liian lähelle Sipoonkorven kansallispuistoa kasvattaen puiston kävijäpainetta kohtuuttomasti.

-Metroasemien määrä levittää rakentamista liian laajalle alueelle sekä luontoarvojen kannalta olennaisille alueille

-Kaavaluonnoksen esittämät ekologiset yhteydet ovat aivan liian kapeita turvaamaan eri habitaateissa elävien lajien liikkumisen käytännössä alueiden välillä.

Östersundomin lintuvesien osalta Tringa haluaa tuoda lisäksi esille seuraavat näkökohdat:

Joulukuussa 2010 ilmestyneen uusimman uhanalaisuusarvioinnin mukaan kosteikkolinnuston tila Suomessa ylipäätään on erittäin huono. Yksittäisillä kosteikoilla linnuston elinolosuhteita voidaan parantaa kunnostuksin ja näin parantaa linnustoarvoja huomattavasti. Erityisesti Natura2000-alueilla näin myös tulee menetellä, jotta kosteikot säilyttävät paikkansa osana Natura-verkostoa.

Östersundomin lintuvesille on hankittu Euroopan Unionin Life-rahoitusta, jonka turvin lahtia tullaan kunnostamaan.

Kaavan vaikutukset Östersundomin lintuvesien Natura-alueeseen tulee arvioida yhdessä muiden suunnitelmien kanssa, mukaanlukien keskeneräiset ja jo toteutetut hankkeet. Arviointien tulokset tulee huomioida kaavassa. Lintukosteikot vaativat ympärilleen purkurivyöhykkeet suojaksi ihmistoiminnan vaikutuksia vastaan.

Lopuksi

Kaavaluonnos ei täytä Maankäyttö- ja rakennuslain, Luonnonsuojelulain, eikä EY:n Luonto- ja Lintudirektiivien vaatimuksia ja on näin ollen toteuttamiskelvoton. Lain vaatimukset täyttävän lähtökohdan alueen kaavoittamiselle tarjoaa Helsingin, Sipoon ja Vantaan luonnonsuojeluyhdistysten sekä Uudenmaan ympäristönsuojelupiirin laatima Varjokaavan luonnos, jota Tringa r.y esittää otettavaksi jatkotyön pohjaksi.

Helsingissä 6. päivänä kesäkuuta 2011
Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —
Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa r.y.

tukes
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto

KANNANOTTO

1.6.2011 4903/36/2011

Helsingin kaupunki
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
13. 06. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K239
Uppgiftsklass M. Visanti

Asia Kannanotto Östersundomin yleiskaavasuunnitelmasta

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on tutustunut Östersundomin yleiskaavasuunnitelmaan eikä siihen ole huomautettavaa. Aiemmin olemme lausuneet asiasta 23.2.2011 päivätyllä lausunnolla 2017/36/2011.

Anne-Mari Lähde
Yli-insinööri

Heikki Penttinen
Ylitarkastaja

Liitteet Kaavalausuntopyyntö

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto
Helsinki
PL 66 (Opastinsilta 12 B)
00521 Helsinki
Tampere
Kalevantie 2
33100 Tampere
Vaihde 010 6052 000
www.tukes.fi
Y-tunnus 1021277-9

Yos

Suomen luonnonsuojeluliitto
Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
03. 06. 2011
Dnro/Dnr KSK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K206
Uppgiftsklass

3.6.2011

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom-toimikunta
helsinki.kirjaamo@helfi

Uudenmaan ympäristönsuojelupiirin kannanotto kolmen kunnan yhteisen Östersundomin yleiskaavaluonnoksen valmisteluaineistoon

Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri kiittää lausuntopyynnöstä. Piiri on perehtynyt Östersundomin yleiskaavaluonnoksen valmisteluaineistoon ja toteaa siitä kantanaan seuraavaa.

Yleistä

Östersundomin kaava-alueella on valtakunnallista merkitystä alueella sijaitsevien Natura 2000-alueiden, Sipoonkorven kansallispuiston sekä lukuisien suojelemattomien luontokohteiden takia. Lisäksi kaava-alueelta on olemassa runsaasti selvitysaineistoa, joka mahdollistaisi alueen kaavoittamisen siten, että alueelle voitaisiin sijoittaa merkittävästi lisärakentamista siten, että olennainen osa alueen luonto-, kulttuuri- ja virkistysarvoista säilyy.

Näistä syistä Helsingin, Sipoon ja Vantaan luonnonsuojeluyhdistykset sekä Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ovat valmistelleet Östersundomin varjokaavan, jossa on pyritty turvaamaan alueen merkittävimmät luonto- ja virkistysarvot samalla mahdollistaen alueen huomattava rakentaminen. Esitämme varjokaavaa jatkotyön pohjaksi tai toissijaisesti viralliseksi toiseksi vaihtoehdoksi kaavan seuraavissa vaiheissa ja vaikutusten arvioinnissa.

Kaavahankkeen aikataulu

Östersundomin alueen kaavoituksen kiireinen aikataulu vaarantaa asiallisen vuorovaikutuksen ja vaikutusten vertailun järjestämisen. Tämäkin kierros alkoi jo ennen kuin OAS-kierros loppui.

Kaavan laadinta-aikataulua tulisikin tarkistaa. Tämän rakennemallin omaisen esikuulemisen jälkeen tulee järjestää ainakin kaksi muuta lausuntokierrosta luonnoksesta ja ehdotuksesta.

Valmisteluaineistoon sisältyvästä kaavakartasta

Kaavakartta ei nyt vastaa sitä tarkkuutta, jollaisen näin merkittäviä luontoarvoja omaava alue ansaitsisi. Kaavaluonnoksen sijasta kyseessä vaikuttaisi olevan melko ylimalkainen rakennemalli.

Esitämme, että seuraavien vaihtoehtoisten kaavaluonnoksien tarkkuustasoa nostetaan olennaisesti nykyisestä. Hyvän pohjan järkevälle ja tarkoituksenmukaiselle tarkkuudelle tarjoaa Vantaan uusin yleiskaava.

Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ry – Nylands miljövårdsdistrikt r.f.
Suomen luonnonsuojeluliitto – Finnish Association for Nature Conservation
Kotkankatu 9, FI-00510 Helsinki, Finland | tel. +358 44 258 05 98 tai +358 400 615 530 | fax +358 9 228 08200
www.sll.fi/uusimaa | Y-tunnus 0471601-4 | uusimaa@sll.fi

Lainsäädännön vähimmäisvaatimusten huomioinnista

Kaavakartan nyt esittämä maankäyttö alueella rikkoisi monella tapaa sekä kansallisia säädöksiä (LSL, MRL) että EU:n luonto- ja lintudirektiivejä. Se ei myöskään tasapuolisesti huomioisi valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Suurimpia ongelmia ovat:

1) Rakentamista ohjataan liian lähelle Östersundomin lintuvesiä. Huomattakoon, että Vuosaaren suursatamahanke kulutti jo merkittävästi tämän Natura-alueen "heikentämisvaraa".

2) Rakentaminen kaventaa liiaksi keskeisiä ekologisia yhteyksiä. Viime vuosina sekä kansallisessa että EU:n lainsäädäännössä ekologisten yhteyksien painoarvo on koko ajan kasvanut (VAT ja esimerkiksi EU:n Green inftastructure -aloite). Tämä ei näy millään tavalla kaavaluonnoksessa.

3) Rakentamista ohjataan liian lähelle Sipoonkorven kansallispuistoa, jolloin kävijäpaine sen eteläosassa kasvaa kohtuuttomasti.

4) Rakentamista esitetään arvokkaiden luontoalueiden päälle (mm. Vantaan Länsimäen metsän SL-varaus).

5) Esitetty metroasemien määrä ja sijainti ohjaa rakentamispainetta kohtuuttomasti luontoarvoiltaan keskeisille alueille.

Jatkovalmistelu

Esitämme että järjestöjen varjokaava otetaan jatkotyön pohjaksi.

Mikäli näin ei tehdä, esitämme toissijaisesti että varjokaavaa otetaan kaavanluonnoksissa ja vaikutusten arvioinnissa tasaveroiseksi viralliseksi vaihtoehdoksi.

Lisäksi esitämme, että kaavatyön jatkovaiheessa selvitetään metrovaihtoehdon lisäksi myös muut joukkoliikenteeseen tukeutuvat liikennevaihtoehdot.

Lopuksi

Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri tukee myös Helsingin luonnonsuojeluyhdistyksen, Sibbo Naturskyddare – Sipoon Luonnonsuojelijat -järjestön sekä Vantaan ympäristöyhdistyksen yksityiskohtaisempia kannanottoja.

UUDENMAAN YMPÄRISTÖNSUOJELUPIIRI RY

Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ry – Nylands miljövårdsdistrikt r.f.
Suomen luonnonsuojeluliitto – Finnish Association for Nature Conservation
Kotkankatu 9, FI-00510 Helsinki, Finland | tel. +358 44 258 05 98 tai +358 400 615 530 | fax +358 9 228 08200
www.sll.fi/uusimaa | Y-tunnus 0471601-4 | uusimaa@sll.fi

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Lausunto

Pvm 23.5.2011

Dnro 175/05.01/2011

Maakuntahallitus

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
24. 05. 2011
Dnro/Dnr KS/K 2010-1035
Tehtäväluokka 522-K189
Uppgiftsklass M. Visanti

Helsingin kaupunki, Östersundom-toimikunta
Pl 10
00099 Helsingin kaupunki

Lausuntopyyntö 26.4.2011

Kannanotto Östersundom -toimikunnalle

Östersundomin yhteinen yleiskaava-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteen itäreunaan alueelle, joka on keskeinen alue pääkaupunkiseudun ja koko Helsingin seudun tasapainoisen kehittymisen kannalta. Uudenmaan liiton arvion mukaan Uudenmaan väkiluku tulee seuraavien 25 vuosien aikana kasvamaan noin 430 000 asukkaalla. Merkittävin kasvu, noin 60 % tulee arvion mukaan suuntautumaan pääkaupunkiseudulle.

Yleiskaava-alueella on voimassa useita maakuntakaavoja. Lounais-Sipoosta Helsinkiin vuonna 2009 liitetyllä alueella, eli yleiskaava-alueen valtaosalla, ovat voimassa Itä-Uudenmaan 1, 2, 3, ja 4. vaiheen, nyttemmin maakuntakaavoiksi muuttuneet seutukaavat sekä Itä-Uudenmaan maakuntakaava 2000. Nämä 1970-1990 -luvuilla laaditut kaavat jäivät voimaan kun ympäristöministeriö vuonna 2010 jätti Itä-Uudenmaan maakuntakaavan vahvistamatta liitosalueen osalta. Sipoon Majvikin ja Granön alueilla on voimassa vuonna 2010 vahvistettu Itä-Uudenmaan maakuntakaava. Vantaan alueella ja Kaakkois-Vantaalta Helsinkiin vuonna 2009 liitetyllä alueella on voimassa vuonna 2006 vahvistettu Uudenmaan maakuntakaava ja vuonna 2010 vahvistettu Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava.

Maakuntakaavat eivät ota huomioon kuntaosaliitosta ja sen mahdollistamaa pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteen laajentamista itään. Tästä johtuen alustava luonnos yhteiseksi yleiskaavaksi ei ole Östersundomin alueella voimassa olevien maakuntakaavojen mukainen.

Uudenmaan liitto | Nylands förbund

Esterinportti 2 B | 00240 Helsinki
Estersporten 2 B | 00240 Helsingfors | Finland
puh. | tfn +358 (0)9 4767 411 | fax +358 (0)9 4767 4300
toimisto@uudenmaanliitto.fi | www.uudenmaanliitto.fi

Yos

Dnro 175/05.01/2011

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnat yhdistyivät 1.1.2011. Valtioneuvoston päätös yhdistymisestä tehtiin syksyllä 2009, jonka jälkeen maakunnan liittojen yhteistyönä aloitettiin Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen uudistamisen valmistelu. Uudistamisen pohjaksi tarkasteltiin alue- ja yhdyskuntarakenteen vaihtoehtoisia rakennemalleja ja laadittiin uuden maakuntakaavaluonnoksen laadintaa ohjaava perusrakenne. Perusrakenne on sanallinen kuvaus uuden maakuntakaavaluonnoksen keskeisestä sisällöstä ja pääperiaatteista. Näitä ovat:

- alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen
- metropolimaakunnan kilpailukyvyn vahvistaminen
- kaupan palveluverkko suunnitellaan osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta
- kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen

Perusrakenne hyväksyttiin Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntahallituksissa joulukuussa 2010.

Hyväksytyn perusrakenteen pohjalta on keväällä 2011 laadittu koko maakuntaa koskeva luonnos uudeksi maakuntakaavaksi, viralliselta nimeltään Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaluonnos. Vaihemaakuntakaavassa uudistaminen kohdistuu erityisesti voimassa olevien maakuntakaavojen alue- ja yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän teemoihin. Östersundomin alueella Helsingin sekä Sipoon ja Vantaan osakuntaliitosten vuoksi muuttunut tilanne on vaihemaakuntakaavan keskeisiä lähtökohtia.

Uudenmaan maakuntahallituksen toistaiseksi hyväksymätön Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaluonnos asetetaan nähtäville ja siitä pyydetään lausuntoja toukokuussa. Kaavaehdotus valmistellaan palautteen pohjalta vuoden 2012 aikana. Tarkoituksena on, että maakuntavaltuusto hyväksyy kaavan vuoden 2012 loppuun mennessä. Östersundomin yhteisen yleiskaavan ja Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan samanaikainen suunnittelu mahdollistaa kaavojen maankäyttöratkaisujen yhteensovittamisen. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa ja -käsittelyssä on kuitenkin syytä ottaa huomioon, että Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan tulee olla voimassa ennen yhteisen yleiskaavan hyväksymistä.

Dnro 175/05/01/2011

Uudenmaan liitto puoltaa Östersundomin yhteisen yleiskaavaluonnoksen jatkosuunnittelua.

UUDENMAAN LIITTO

Ossi Savolainen
Maakuntajohtaja

Riitta Simonen
Maakuntahallituksen sihteeri

VANTAA-SEURA—
VANDASÄLLSKAPET RY
Kellastuvantie 2
01760 VANTAA

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATURSKONTOR
22.5.2011
Saapunut/Inkommit
23. 05. 2011
Dnro/Dnr KSK 2010-1035
Tehtäväluokka 522-k116
Uppgiftsklass M. Vkanto

Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Lausunto Östersundomin yleiskaavaluonnoksesta

Vantaa-Seura ry–Vandasällskapet rf on Vantaalla toimiva kotiseutuyhdistys. Yhdistys julkaisee Vantaan ja Helsingin pitäjään keskittyvä vuosikirjaa, järjestää retkiä, luentoja ja tilaisuuksia sekä harjoittaa perinteentallennusta. Yleishyödyllisenä yhdistyksenä Vantaa-Seuran toimintaan kuuluu tarpeen mukaan antaa lausuntoja vireillä olevista suunnitteluhankkeista sikäli kun suunnitelmat liittyvät kaupungin ympäristökulttuuriin sekä kaupungin rakennettuun ympäristöön ja historiaan.

Vantaan yksi parhaiten säilyneistä arkeologisista kohteista ja kulttuurimaisemista sijaitsee Westerkullan kartanon ympäristössä. Kartanon mailla sijaitseva Gubbackan mäki Kehä III:n ja Itäväylän risteyksessä sekä Gubbackan mäen ja Westerkullan kartanon välinen maaviljelysmaisema muodostavat maisemallisesti ja arkeologisesti ainutlaatuisen kokonaisuuden. Tälle alueelle on Östersundomin yleiskaavaluonnoksessa merkitty metroasema, metrorata ja kerrostaloalueita. Suunnitelman toteuttaminen yleiskaavaehdotuksen mukaisesti muuttaisi kulttuurimaiseman luonteen ja vähentäisi alueen kulttuuriarvoja.

Gubbackan mäelle on luonnoksessa merkitty kerrostaloalue muinaisjäännösalueen päälle. Alueella sijaitsee erittäin laaja ja myöhemmän maankäytön vähäisyyden takia poikkeuksellisen hyvin säilynyt keskiaikainen kylä. Asutuksesta on mäellä merkkejä jo 1000-luvulta eli rautakauden lopulta. Kylä on autioitunut keskiajan jälkeen. Kyläasutusta on ollut sekä mäen etelä- että pohjoisrinteellä. Alueella on yhä jäljellä useita kymmeniä keskiaikaisia rakennusten jäännöksiä sekä keskiaikainen tie. Muinainen tie sekä useat rakennusten jäännökset ovat maastossa havaittavissa paljain silmin. Vantaalaisittain ja jopa seudullisesti kohde on erittäin harvinainen ja poikkeuksellisen hyvin säilynyt.

Esitämme, että laadittavana olevassa yleiskaavassa otettaisiin huomioon vanha kylämäki sekä kylämäen ja Westerkullan kartanon välinen kulttuurimaisema. Metrolinjaus ja kerrostaloalueet tulisi suunnitella niin, ettei tämä vanha kulttuurimaisema tuhoutuisi. Alueella sijaitseva keskiaikainen kylä ja maisema tulisi mieluummin hyödyntää historiallisten arvojensa kautta. Esimerkiksi Espoossa vastaavanlaisen keskiaikaisen kylätontin, Mankbyn, ympärille on kaavailtu arkeologinen puisto. Hanke on hyväksytty Espoon kaupunginvaltuustossa.

Yleiskaavaluonnoksen mukaan myös entisen Sipoon puolella on tuhoutumassa useita keskiaikaisia kylätontteja (Kärrby, Gumböle, Östersundom) sekä muinaisjäännöskohteita. Mikäli muinaisjäännösalue (SM-merkintä) osoitetaan rakentamiseen, tulee alueella muinaismuistolain perusteella tehdä arkeologiset kaivaukset ennen kuin rakentaminen voi alkaa. Muinaiskaivaukset

Yos

Gubbackan mäellä olisivat erittäin suuret laajan muinaisjäännösalueen takia. Tämä tarkoittaisi pitkäaikaisia ja hintavia kaivauksia.

Kyseessä ei ole pelkästään kylä, joka voidaan tarvittaessa arkeologisesti kaivaa pois, vaan koko Westerkullan kartanon alue tulisi nähdä laajemmin historiallisena kulttuurimaisemana. Alue on esimerkki maisemasta, joka on säilynyt lähes samanlaisena keskiajalta nykypäivään saakka. Mikäli kohteessa järjestettäisiin arkeologiset pelastuskaivaukset, koko kohdetta ei pystyttäisi kaivamaan ja arkeologista tietoa tuhoutuisi, koska pelastuskaivausten budjetit ovat yleensä varsin tiukat.

Vantaan kaupunginmuseo on tehnyt Gubbackan mäellä pieniä tutkimuskaivauksia, jolloin alueella on voitu tehdä myös sellaisia tutkimuksia, joihin pelastuskaivauksissa ei ole määrärahoja. Näiden tutkimusten turvin kylästä on kertynyt ja myös julkaistu uudenlaista tutkimustietoa, jolla on ollut merkitystä koko Uudenmaan asutushistorian kannalta. Siksi esitämmekin, että rakentamista tälle kulttuurihistoriallisesti arvokkaalle alueelle vältettäisiin ja alue jätettäisiin ensisijaisesti kulttuurimaisemana muistuttamaan meitä muinaisista ihmisistä ja heidän jättämistään jäljistä.

VANTAA-SEURA–VANDASÄLLSKAPET RY

Vantaan Energia

[redacted]

30.5.2011

Helsingin kaupunki
Kirjaamo / Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 HELSINKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-8. 06. 2011
Dnro/Dnr kslk 2010-1035
Tehtäväluokka 522; k 236
Uppgiftsklass

Osallisten kuuleminen / Mielipiteiden kuuleminen

KANNANOTTO ÖSTERSUNDOMIN YHTEISEN YLEISKAAVAN VALMISTELUAINEISTOON

Kohdealue

Suunnittelualueeseen kuuluu Länsisalmen kaupunginosa, sekä osia Länsimäen, Vaaralan ja Ojangon kaupunginosista.

Sähköverkko

Yleiskaava-alueella sijaitsee Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n Vaaralan sähköasema ja siihen liittyvät 110 kV:n voimajohdot liitteen 1. mukaisesti. Alueelle tullaan myös rakentamaan uusi 110 kV:n voimajohto jätevoimalaitosta varten. Johdon reitti on esitetty liitteessä 2.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että yleiskaavassa huomioitaisiin uusi voimajohtoyhteys Vaaralan sähköasemalta jätevoimalaitokselle.

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija Mikko Tella, puh. 8290 320 tai 050 5294 363.

Kaukolämpöverkko

Yleiskaava-alueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevien piirustuksien 3. ja 4. mukaisesti.

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija Tomi Virtanen, puh. 050 3502 664

YSO

Vantaan Energia Oy
Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Käyntiosoite
Peltolantie 27
Tikkurila

Postiosoite
PL 95
01301 Vantaa

Puhelin (09) 82 901
Telefax (09) 826 517
www.vantaanenergia.fi

Y-tunnus 0124461-3
Y-tunnus 2038408-0
Kotipaikka Vantaa

Vantaan Energia

[redacted] 30.5.2011 2 (2)

Jätevoimalatontti

Yleiskaava-alueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n jätevoimalatontti 92-92-201-1. Tontille ei ole rakennettu asemakaavan mukaista katuyhteyttä. Ehdotamme, että yleiskaavassa otettaisiin huomioon toiveemme toteuttaa katuyhteys tontillemme suoraan Länsimäen kiertoliittymästä.

Lisätietoja jätevoimalatonttiin liittyvissä kysymyksissä antaa ympäristöpäällikkö [redacted]

Kunnioittavasti

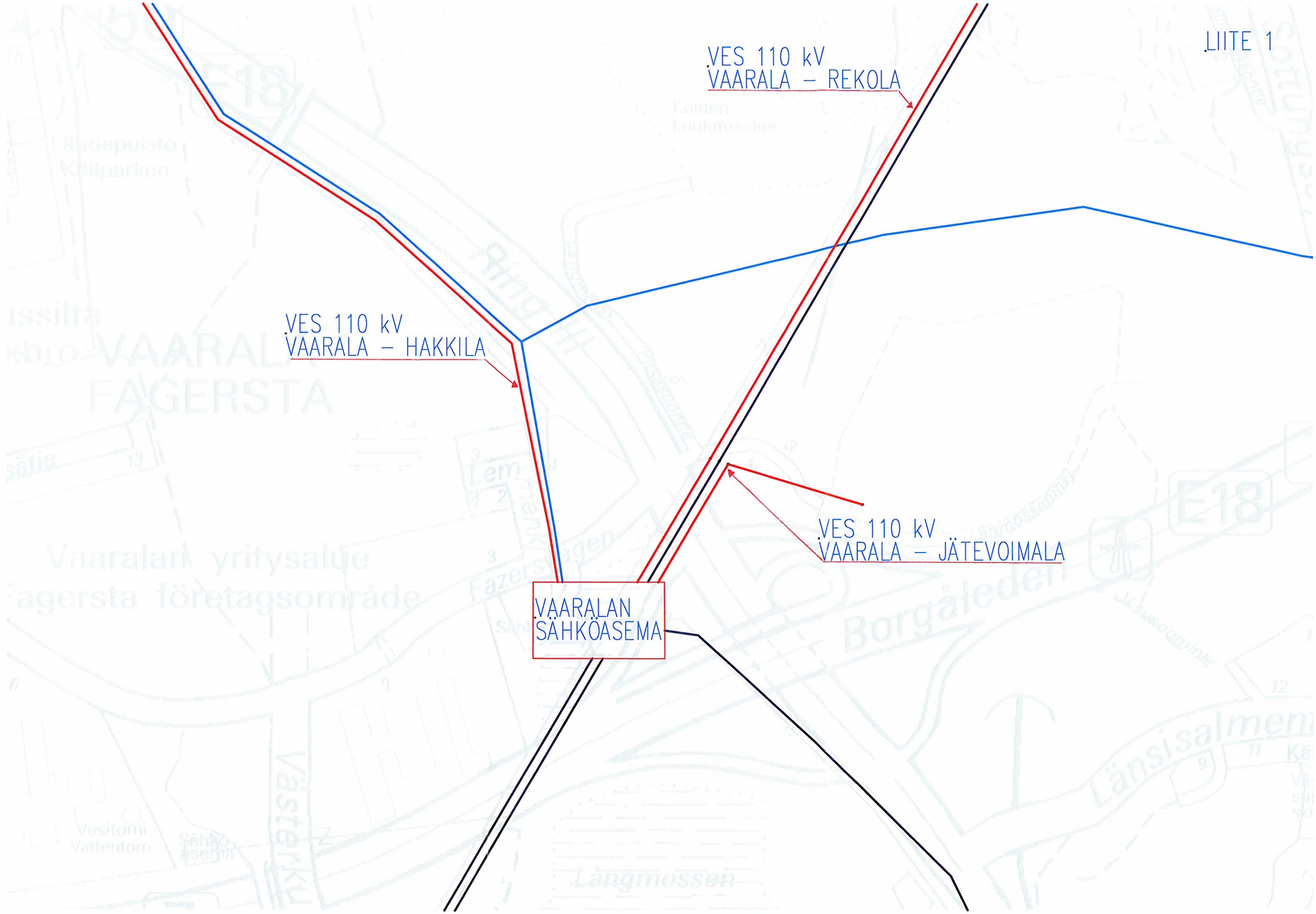
VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY
Kehitys
[redacted]

VANTAAN ENERGIA OY
Kaukolämpöverkot
[redacted]

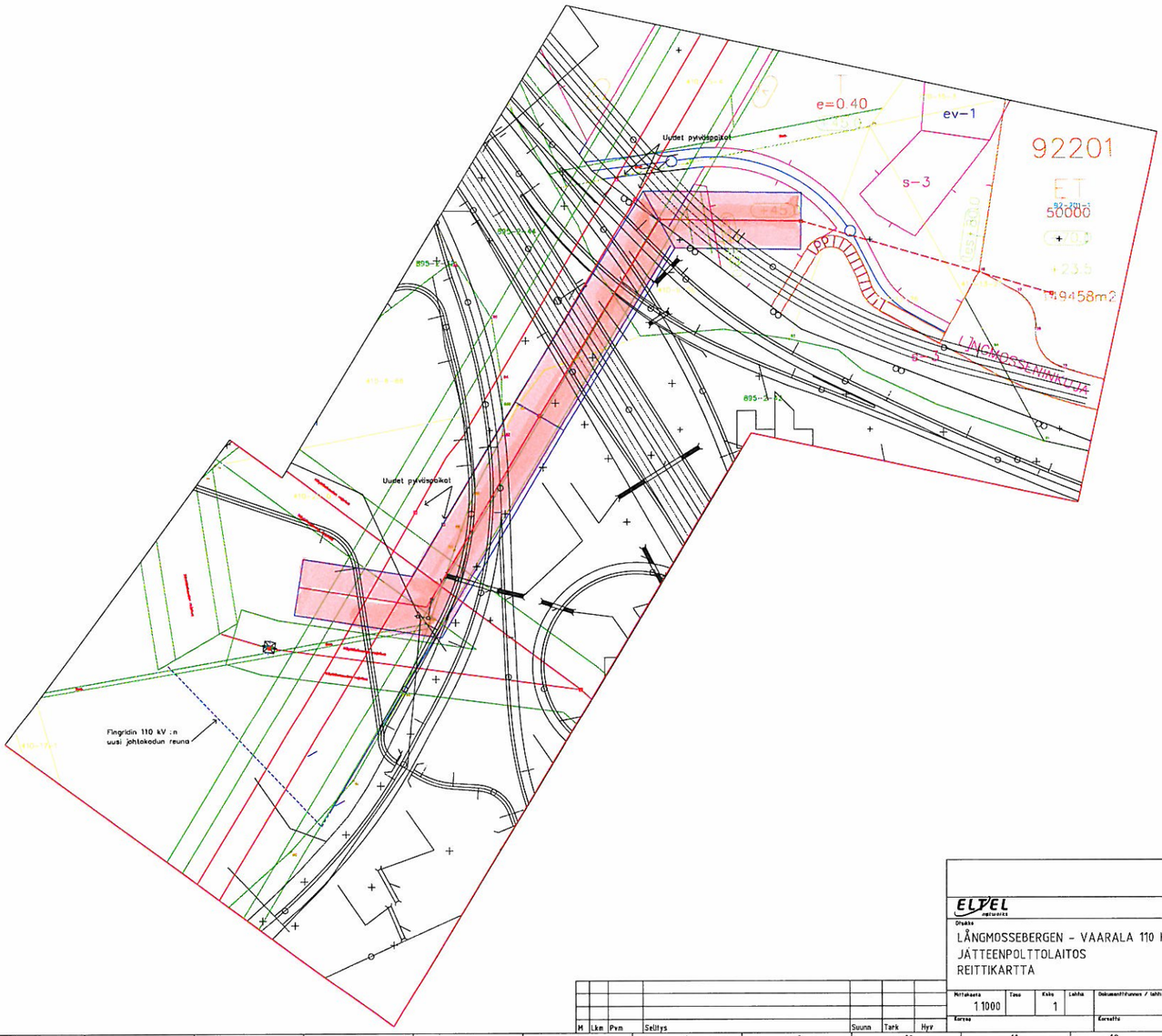
LIITTEET

1. Suurjänniteverkon kartta 1:55 000
2. Långmossebergen – Vaarala 110 kV 1:1000
3. Kaukolämpöverkon kartta 1:5000
4. Kaukolämpöverkon kartta 1:5000

LIITE 1


VES 110 kV
VAARALA – REKOLA
VES 110 kV
VAARALA – HAKKILA
VES 110 kV
VAARALA – JÄTEVOIMALA
VAARALAN
SÄHKÖASEMA

LIITE 2.



ELTEL networks

Otsikko
LÅNGMOSSEBERGEN - VAARALA 110 KV
JÄTTEENPOLTTOLAITOS
REITTIKARTTA

Piirtäjä	HELPP
Suunnittelija/pvm	HELPP 28.04.2011
Tarkastaja/pvm	PIH 28.04.2011
Hyväksyjä/pvm	HELPP 28.04.2011

Mittakaava	Taso	Koko	Lohko	Dokumenttinumero / lohko	Muoto
1:1000		1			M

M	Lkn	Pvm	Selitys	Suunn	Tark	Hyv

Korvaa | Korvattu | Tuotanto

© Copyright ELTEL Networks Oy
Käyttö ja jäljentäminen vain omistajan luvalla

ht

LIITE 3

LIITE 4

VANTAAN KAUPUNGINMUSEO
Vanda stadsmuseum
Vantaa City Museum – Stadtmuseum Vantaa – Vantaa Linnamuuseum

LAUSUNTO

6.6.2011

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-8. 06. 2011
Dnro/Dnr ksik 2010-1035
Tehtäväluokka 522; k 235
Uppgiftsklass

Viite: Östersundom-toimikunnan kirje 26.4.2011

Asia: ÖSTERSUNDOMIN YHTEINEN YLEISKAAVALUONNOS 24.2.2011

Östersundom-toimikunta on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa Östersundomin alueelle ja sen lähiympäristöön laaditusta Helsingin, Sipoon ja Vantaan yhteisestä yleiskaavan valmisteluaineistosta. Vantaan kaupunginmuseo kommentoi yleiskaavaa Vantaan rakennetun kulttuuriympäristön ja -maiseman osalta.

Kaavaluonnosalueeseen kuuluu Vantaan kaupunginosista Länsisalmi sekä osa Länsimäkeä, Vaaralaa ja Ojankoa. Suunnittelualue on enimmäkseen harvaan asuttua vanhaa maatalousaluetta, jonka laajat viljelyalueet liittyvät Westerkullan kartanoon ja Sotunginlaakson kulttuurimaisemaan. Länsisalmen kaupunginosa ja Länsimäen itäosa muodostavat yhdessä Västersundomin kulttuurimaiseman, johon kuuluu Västersundomin kyläkeskus, Westerkullan kartano sekä merelle johtavien laaksojen pitkänomainen peltomaisema.

Kaavaluonnoksen selostuksessa tuodaan esiin yleiskaavan toteuttamisen vaikutuksia, joiden todetaan olevan nykyiseen ja tulevaan ympäristöön, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä kaupunkikuvaan suuria ja merkittäviä. Yleiskaavaa laadittaessa tulisi kuitenkin huomioida tarkemmin suunnitellun rakentamisen vaikutukset Vantaan yleiskaavassakin (kaup.valt. hyväksytty 17.12.2007, tullut voimaan 13.1.2010) maisemallisesti arvokkaaksi ja suojeltavaksi todettuun Länsisalmen maisemaalueeseen. Västersundomin kylän ja Westerkullan kartanoalueen sisältämän Länsisalmen

Osoite / Address
Tikkurilan vanha asema
Hertaksentie 1
FIN-01300 Vantaa

Adress
Dickursby gamla station
Hertasvägen 1
FIN-01300 Vanda
www.vantaa.fi/kaupunginmuseo

Puhelin / Tel
(09) 8392 4007
(09) 8392 4189

Fax
(09) 8392 3638
Internet

YSO

alueen kaavamääräyksessä todetaan muun ohella, että alueella tapahtuva rakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa alueen maisemallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Lisärakentaminen sekä metrolinjaus ja asemien paikat tuleekin suunnitella olemassa oleva kulttuuriympäristö huomioon ottaen ja arvokasta kulttuurimaisemaa vaalien.

Leena Hiltula
Museonjohtaja

Anne Vuojolainen
Rakennustutkija

Tiedoksi: Museovirasto
Uudenmaan ELY-keskus

Vantaa

6.6.2011

Vantaan kaupungin Östersundom luottamushenkilötoimikunnan kannanotto Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistoon

Östersundom toimikunta on pyytänyt lausuntoja Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmisteluaineistosta 6.6.2011 mennessä. Kaupungin hallintokuntia on pyydetty antamaan kannanottonsa luottamushenkilötoimikunnan käyttöön 18.5.2011 mennessä. Saapuneet kannanotot (24.5.2011 mennessä) ovat liitteinä. Kaupunkisuunnittelu on valmistellut kannanottojen perusteella seuraavan luonnoksen luottamushenkilötoimikunnan kannanotoksi:

Vantaan kaupungin tulevat maankäyttöratkaisut painottuvat Marja-Vantaan ja kehäradan avaamien mahdollisuuksien käyttämiseen. Kaupungin taloudellinen tilanne ei tee mahdolliseksi uusien kasvusuuntien avaamista nopeasti.

"Joukkoliikenteen perusratkaisuna tulee selvittää sekä pikaraitiotiejärjestelmään että metron jatkamiseen perustuvat maankäyttövaihtoehdot.
Yleiskaavaluonnoksen mitoitustavoite perustuu Vantaan osalta kaupunkirakenteen kokonaisuuteen, jonka runkona on metro ja sen kaksi asemaa Vantaan puolella. Tulee selvittää myös yhteen asemaan perustuva maankäyttöratkaisu. Länsisalmen metroasema sijoittuu kaupunkien rajan läheisyyteen ja sen käyttö on riippuvainen sekä Helsingin että Vantaan maankäyttöratkaisuista.

Poikittaisyhteydet tulee jatkotyössä selvittää tarkemmin.
Joukkoliikenteen runkona oleva metron jatkaminen palvelee yhteyksiä Helsingin itäosiin ja keskustaan sekä Etelä-Espoon suuntaan. Joukkoliikenneyhteydet alueelta Helsingin pohjoisosiin sekä Vantaan keskuksiin ja työpaikkakeskittymiin ovat heikommat ja useimmiten vaihtoihin perustuvia. Poikittaisen joukkoliikenteen parantamiseksi on tehty ehdotuksia ja suunnitelmia (Jokeri-pikaraitiotiet).

Tavoitteena tulee olla monipuolinen ja sosiaalisesti kestävä asukasrakenne.
Alueelle tulee toteuttaa sekä tyypiltään että hallintamuodoltaan monipuolista asumista. Kaupunkipientalon markkinat ovat Suomessa vielä hyvin kehittymättömät (kuten myös selostuksesta käy ilmi). Tässä piilee yksi yleiskaavaratkaisun suurimmista riskeistä, eli miten "päätyyppinä" olevia kaupunkipientaloalueita saadaan syntymään. Suunnitelmien tarkentuessa olisi hyvä kiinnittää erityistä huomiota kaupunkipientalojen rakentamisen suurimpien esteiden vähentämiseen yleiseen asenneilmapiiriin vaikuttamisen lisäksi.

Jatkotyössä tulee selvittää työpaikkojen ja kaupan sijoittumista ja edellytyksiä tarkemmin.
Yleiskaavakartan merkinnät ja määräykset poikkeavat tavanomaisesta aluevarausyleiskaavasta ja kuvaavat tavoiteltavaa yhdyskuntarakennetta yleispiirteisesti. Rakentamisalueet (punainen) sisältävät niin asumisen, työpaikkojen kuin palvelujen alueet. Tilaa vaativille hallimaisille tiloille on erikseen osoitettu rakentamisalueita (keltainen). Alueen asukasmäärätavoitteisiin nähden työpaikkojen oletettu määrä on alhainen. Alueen työpaikkaomavarai-

suutta on pyrittävä nostamaan. Kaupan ohjaaminen ja kauppaan liittyvät tavoitteet jäävät luonnoksessa epäselväksi.

Julkisten palvelujen verkko tulee laatia kuntien välisenä yhteistyönä.
Asukas-, nuoriso- , kulttuuri- , ja liikuntatilojen yhdistäminen sivistystoimen hankkeisiin tulee olla lähtökohtana julkisten palvelualueiden mitoitusta ja sijoittelua.

Rakennettavien ja säilytettävien alueiden määrittelyssä tulee ottaa paremmin huomioon kulttuuri- ja luonnonarvot sekä viheryhteydet.
Östersundomin alueen maisemarakenne ja luonnon tarjoamat lähtökohdat ovat tiiviille ja tehokkaalle kaupunkirakentamiselle erityinen haaste. Alueen vetovoimatekijöitä ovat merenläheisyys, Sipoonkorven luontoalueet sekä viljelyn ja asumisen kulttuurihistoria. Alueella on edelleen tutkimattomia keskiaikaisia asuinpaikkoja. Alueen ekologisia ja virkistyskäyttöä palvelevia viherkäytäviä tulee leventää, etenkin Sipoonkorvesta Helsingin merenrannan Natura-alueille ja suunnitella tarvittava Porvoonväylän ja ratavarauksen ylittävä viheryhteys. Vantaan yleiskaavan mukaiset luonnonsuojelu ja luo-alueet on otettava huomioon kaupunkirakenteessa. Jatkotyössä on harkittava rakentamisalueiden laajuutta Porvoonväylän pohjoispuolella. Erityisesti Storträskin eteläpuolella tulee Sipoonkorpea laajentaa alueen merkittävien luontoarvojen vuoksi. Vantaa pitää käynnistyvää Natura-vaikutusarviointia tärkeänä.

Alueen teknisen huollon ratkaisut ovat vielä tarkemmin määrittelemättä. Niihin tulee jatkossa sisällyttää myös ylijäämaiden ja lumen vastaanottopaikat.

Vantaan kaupungin eräät toimialat ovat antaneet yleiskaavaluonnoksesta omat kannanottonsa, jotka ovat tämän kannanoton liitteinä."

Liitteinä kannanotot:

Opetuslautakunta
Undervisningsnämndens svenskspråkiga sektion
Sosiaali- ja terveyslautakunta
Vapaa-ajan ja asukaspalveluiden toimiala
Maankäytön ja ympäristön toimiala
Yrityspalvelut
Ympäristökeskus

Vantaa

6.6.2011

Opetuslautakunta:

Yleiskaavaluonnoksen mukaiset rakentamisalueet mahdollistavat 10 000–11 000 uutta asukasta Vantaalle em. kaupunginosiin. Jos päivähoitoikäisten osuus väestöstä pysyy nykytasolla noin 8 %:ssa, tulisi alueelle uusia päivähoitoikäisiä 880. Kun heistä noin 62 % on päivähoidossa, tarvittaisiin uusia hoitopaikkoja 545. Tämä tarkoittaa nykyisillä rakentamisperiaatteilla 4 - 5 päiväkodin rakentamista. Jo vuonna 2012 seutuyhteistyön tavoite on, että pääkaupunkiseudun (Hki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) asukkaat voivat hakea päivähoitopalvelut yli kuntarajojen. Tämä ei kylläkään toteudu vielä mm. tietojärjestelmien yhteensovittamishaasteiden vuoksi.

Perusopetusikäisten osalta yleiskaavaluonnoksen mahdollistama väestölisäys merkitsisi kaikkiaan n. 1350 perusopetusikäistä lisää ko. alueella. Koulutilojen kannalta tämä vastaisi 6-luokkasarjaista koulua eli kahta uutta keskikokoista koulua.

Opetuslautakunnan ruotsinkielinen jaosto (2.5.2011 § 6) toteaa kannanotossaan, että ko. alueella toimii ruotsinkielinen alakoulu (Västersundom) ja on tärkeää, että ruotsinkielisen väestön palveluiden saatavuudesta mm. päivähoidon osalta alueella huolehditaan.

Palveluhankkeiden suunnittelu etenkin tällaisella uudella rajapinta-alueella pitää toteuttaa kuntien yhteistyönä.

Vantaa

6.6.2011

Undervisningsnämndens svenskspråkiga sektion 2.5.2011 § 6

Undervisningsnämndens svenskspråkiga sektion vid Vanda stad anser att det är viktigt att det svenskspråkiga servicebehovet tillgodoses i det planerade området. Idag finns skola och daghem för svenskspråkiga i de östra delarna av det planerade området, medan det i det västra området endast finns en svensk skola.
Svenskspråkig dagvård saknas helt i det västra området, detta bör beaktas. Västersundoms skola saneras år 2018 enligt Vanda stads ekonomiplan och i samband med det kunde det kommande dagvårdsbehovet beaktas genom att samtidigt bygga en tilläggsbyggnad för daghem och skola i anslutning till nuvarande Västersundoms skola. Svenskspråkigt serviceboende för äldre saknas helt och hållet i Östersundom och dess närområden, vilket kunde beaktas i den fortsatta planeringen av området.

Vantaa

6.6.2011

Sosiaali- ja terveyslautakunta:

Östersundomin yleiskaavan suunnittelualue muodostuu useasta kaupunginosasta: Helsingin alueen Östersundomista, Salmenkalliosta, Talosaaresta, Karhusaaresta ja Ultunasta. Helsinkiin kuuluvaa aluetta kutsutaan kokonaisuudessaan Östersundomiksi. Vantaan kaupunkiin kuuluvat Länsisalmi, osa Länsimäkeä, Vaaralaa ja Ojankoa. Sipoon kuntaan kuuluvat Granö ja Majvik.

Alueen pinta-ala on noin 45 km2, josta kuuluu Helsinkiin 30 km2, Vantaaseen 6 km2 ja Sipooseen 9 km2. Asukkaita kaava-alueella on n. 6000, joista n. 4000 Vantaan Länsimäen kerrostaloalueella.

Suunnitelman kannalta oleellinen tavoite on suunnitella pientalokaupunki, jonne on rakennettavissa metro. Kaupunkirakenne määrittyy kolmelle osalliskunnalle lähtökohtaisesti eri tavalla. Helsingille kysymys on itäisestä laajennuksesta, mahdollisesti ja todennäköisesti metroa jatkaen. Helsingin näkökulmasta alue tarjoaa uutta laajenemismahdollisuutta. Vantaalla tämä tarkoittaa kunnan kaakkoiskulman muuttamista rakentamisen alueeksi, maiseman- ym. suojelualueen sijasta. Sipoon suunnasta Östersundom tuo Helsingin lähelle kunnan ydinalueita.

Kaavaluonnoksessa on suurin rakentamispotentiaali osoitettu Porvoonväylän eteläpuolelle Uuden Porvoontien molemmin puolin. Myös metro on suunnattu palvelemaan tätä vyöhykettä. Metroasemia esitetään alueelle yhteensä kuusi: kolme Helsinkiin, kaksi Vantaalle ja yksi Sipooseen. Metro voi myöhemmin laajentua edelleen itään.

Yleiskaavaluonnoksen mukaiset rakentamisalueet mahdollistavat asuntoja n. 65 000–70 000 ihmiselle sekä noin 10 000–15 000 työpaikkaa. Asukasmääristä n. 45 000 sijoittuisi Helsingin alueelle,
n. 12 000 Sipoon alueelle ja n. 15 000 Vantaan alueelle. Lukuihin sisältyy alueen n. 6000 asukasta

Kaava-alueen joukkoliikenneratkaisut, tiivis kaupunkirakenne, katuverkon verkkomainen rakenne, energiatehokas rakentaminen, uusiutuvien energiamuotojen käyttö ja tuotanto sekä alueen liittäminen kaukolämpöverkkoon alentavat hiilijalanjälkeä ja tukevat ilmastonmuutoksen torjunnan tavoitteita. Metro joukkoliikenteen runkona on ilmastomuutoksen kannalta hyvin toimiva ratkaisu. Östersundomissa kestävän kehityksen kysymysten painopistealueeksi on suunniteltu aurinkosähköön liittyviä tutkimuksia ja selvityksiä. Tarkoituksena on, että alue profiloituu aurinkosähkön tuotannon ja sen hyödyntämisen koe- ja testialueeksi.

Sipoonkorpi on seudullisesti merkittävä luonto- ja retkeilyalue, joka sisältää suuren potentiaalin kehittyä reiteiltään ja toiminnoiltaan monipuoliseksi ja houkuttelevaksi Nuuksion kaltaiseksi ulkoilualueeksi. Natura-alueisiin kohdistuvat vaikutukset arvioidaan jatkossa erikseen lain edellyttämällä tavalla. Koska Vantaa joutuu luopumaan osittain aikaisimmista luonnonsuojelualuetavoitteistaan on erityisen tärkeää, että jäljelle jäävien luontoalueiden virkistyskäyttömahdollisuuksia vahvistetaan.

Oikealla suunnittelulla on nyt tilaisuus luoda uutta asuinaluetta, jossa toteutetaan erilaisten asukkaiden tarpeisiin vastaavaa monipuolista asuinympäristöä ja mahdollistetaan työmatkaliikkuminen ja palvelujen saavutettavuus julkista liikennevälinettä tai kevyen liikenteen väylää käyttäen sekä hyödynnetään ja myös lisätään ilmastonmuutoksen hillintään liittyvää tietoa.

Lisääntyvän liikenteen meluhaitat ja vaikutus ilmanlaatuun ja sitä kautta ihmisten terveyteen ovat jatkosuunnittelussa tärkeässä asemassa. Luonnokseen sisältyvät kaava-alueen tulva-riskien kartoitus ja hulevesien hallintasuunnitelma ovat oikeansuuntaisia tavoitteita ilmastonmuutokseen sopeutumiseksi.

Östersundomin yleiskaavan luonnoksessa on tässä vaiheessa kiinnitetty riittävästi huomiota kuntalaisten hyvinvointiin vaikuttaviin tekijöihin. Suunnittelun tavoitteet tarkentuvat kaavaluonnoksen muotoutuessa. Onnistunut suunnittelu myös edistää suunnitteluun osallistuvien tahojen yhteistyötä, joka on palvelujen kehittämisen kannalta keskeistä kuntalaisten valinnanvapauden lisääntyessä lähivuosina. Jatkossa tapahtuva alueen palveluverkon suunnittelu ja ruotsinkielisen väestön palvelujen varmistaminen tulee toteuttaa yhteistyössä Helsingin ja Sipoon kanssa. Sosiaali- ja terveyspalvelujen käyttäjän näkökulmasta lisäksi tulee selvittää ja varmistaa alueiden asukkaiden kulkuyhteydet ja esteetön liikkuminen palveluihin.

Vantaa

6.6.2011

Vapaa-ajan ja asukaspalveluiden toimiala:

Östersundomin yleiskaavaluonnoksessa kuvataan rakennetun ympäristön ja viheralueiden sijoittumista karkealla tasolla. Maaseutumiljöö muuttuu yleiskaavan toteuttamisen myötä kaupunkialueeksi, mikä tarkoittaa suuria muutoksia muun muassa alueen luonnonosissa. Alueen vetovoimatekijöiksi on mainittu mm. merenläheisyys ja Sipoonkorven luontoalueet. Näiden on hyvä olla keskeisessä asemassa myös jatkosuunnittelussa ja alueen toteuttamisessa. Huolellisella suunnittelulla luonto, ulkoilu ja virkistys voidaan toivottavasti yhdistää onnistuneesti kaupunkielämään.

Östersundomin alueen väkiluvun kasvu vähentää asukasta kohti käytössä olevien viheralueiden määrää. Tavoitteena on hyvä pitää sitä, että viheralueiden määrä asukasta kohden pysyy kaavan toteuttamisen jälkeenkin suurena. Viheralueiden väheneminen voidaan korvata laadulla, hyvin hoidetuilla ulkoilureiteillä ja -alueilla sekä monipuolisia eri ihmisryhmille sopivia ulkoilu- ja virkistystoimintoja toteuttamalla.

Jatkosuunnittelussa tulisi pyrkiä luomaan laadukkaita, viihtyisiä ja helposti saavutettavia lähiliikkumisympäristöjä asuinalueille ja niiden läheisyyteen. Yhteydet asuinalueilta lähivirkistysalueille ja -reiteille sekä laajemmille ulkoilualueille ja -reiteille, kuten Sipoonkorven alueelle, on turvattu yleissuunnitelmassa. Tätä periaatetta on hyvä noudattaa myös tarkemmassa suunnittelussa ja alueen toteuttamisessa. Meri sekä suunnitellut ranta- ja ratsastusreitit monipuolistavat alueen virkistysmahdollisuuksia merkittävästi.

Östersundomin aluetta on todettu suunniteltavan lähtökohtaisesti pientalo-, jalankulku- ja joukkoliikennekaupungiksi. Metroverkon on suunniteltu laajentuvan alueelle. Joukkoliikenteen aktiiviseen käyttöön tulee kannustaa rakentamalla houkuttelevat ja laadultaan ja määrältään riittävät liityntäpysäköintimahdollisuudet henkilöautoille ja polkupyörille. Yhteyksien mm. asuinalueilta ja työpaikoilta metroasemille ja linja-autoliikenteen pysäkeille on oltava sujuvat ja turvalliset. Tällä tavoin joukkoliikenteestä luodaan todellinen vaihtoehto yksityisautoilulle.

Jalankulun ja pyöräilyn tarpeet toivotaan otettavan jatkosuunnittelussa aidosti huomioon, ja niiden tulee olla osa alueen liikennejärjestelmää. Tämä tukee osaltaan liikunnallisen elämäntavan kehittymistä ja liikenneturvallisuuteen liittyvien asioiden riittävää huomioonottamista. Yleiskaavaluonnoksessa todetaan, että pyöräily toteutetaan alueella tasavertaisena autoliikenteen kanssa. Tämä toivottavasti merkitsee entistä parempaa liikenneturvallisuutta. Tavoitteena voidaan pitää sitä, että auton sijaan asukas voi valita polkupyörän ajoneuvoksi suurimmalle osalle matkoistaan.

Monipuoliset ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet kuuluvat osaksi viihtyisää elinympäristöä. Ne luovat mielikuvia alueesta ja houkuttelevat alueelle asukkaita ja vierailijoita. Östersundomin aluetta tulee kehittää kestävän kehityksen periaatteita noudattaen yhdistämällä ulkoilu-, virkistys- ja muut vapaa-ajanviettomahdollisuudet luontevalla tavalla kaupunkimaiseksi kehittyvään ympäristöön.

Kaava-alueen asukastavoite on 65 000-70 000 asukasta ja työpaikkatavoite 10 000-15 000 työpaikkaa.
Työpaikkarakentamisen jäädessä kovin alhaiseksi on vaarana yksipuolinen kaupunkirakentaminen ja johtaa eriytyneeseen kaupunkirakenteeseen. Samalla kuitenkin on kyseessä logistisesti maan vetovoimaisimpia alueita pääteiden, kansainvälisen sataman ja lentokentän muodostamassa kokonaisuudessa. Asumisen, luonnonympäristön ja työelämän yhteensovittaminen edellyttää kaavan jatkotyössä uutta ajattelua.

Kaavan väestöennusteesta johdettu palveluverkko tulee laatia kuntien välisenä yhteistyönä. Asukas-, nuoriso- ,kulttuuri- ,ja liikuntatilojen yhdistäminen sivistystoimen hankkeisiin tulee olla lähtökohtana julkisten palvelualueiden mitoitusta ja sijoittelua. Östersundomin alueen historiasta ja sijainnista merkittävien luontoalueiden keskellä on löydettävissä kaupunkirakentamisessa tarvittavaa ainutlaatuisuutta ja vetovoimaa.

Vapaa-ajan ja asukaspalveluiden toimiala
Toimeksisaaneena liikunnansuunnittelija Anu Jokela puh 050 314 5702, johtaja Tapio Maljonen puh 040 518 6701

Vantaa

6.6.2011

Maankäytön ja ympäristön toimiala

Yrityspalvelut:

- mitoitustavoite on Vantaan osalta perusteltu ja mahdollistaa kahden metroaseman rakentamisen.

- monipuolinen asuntotarjonta on hyvä ja kannatettava tavoite, mutta kaupunkipientalon markkinat ovat Suomessa vielä hyvin kehittymättömät (kuten myös selostuksesta käy ilmi). Tässä piilee yksi yleiskaavaratkaisun suurimmista riskeistä, eli miten "päätyyppinä" olevia kaupunkipientaloalueita saadaan syntymään. Suunnitelmien tarkentuessa olisi hyvä kiinnittää erityistä huomiota kaupunkipientalojen rakentamisen suurimpien esteiden vähentämiseen yleiseen asenneilmapiiriin vaikuttamisen lisäksi.

- yleiskaavakartan merkinnät ja määräykset ovat innovatiivisia, mutta tuovat mieleen enemmän strategisen alueellisen kehityskuvan kuin aluevarausyleiskaavan. Tähän on ilmeisesti myös pyritty ja suunnittelun tarkentuminen vähitellen todetaan myös luonnoksen selostuksessa. Esitystapa on hyvä siinä mielessä, että se ottaa enemmän kantaa tavoiteltavaan yhdyskuntarakenteeseen ja tehokkuuteen kuin rakennustyyppiin. Vaikka tähän ei Suomessa olla totuttu, on esitystapa erinomainen ja jättää enemmän vaihtoehtoja auki jatkosuunnittelulle. Jatkossa voisi tosin miettiä, olisiko vapaasti piirretyt aluemaiset kohteet parempi vaihtoehto kuin tiukka
rasteripinta vakiolaatikolla aluekohteiden sisällä.

- Rakentamisalueen luokitus olisi syytä jakaa ehdotusvaiheessa kolmeen luokkaan, koska kaikkien tavoitteiden "niputtaminen" samaan merkintää tekee asiasta sekavan ja vähintään 50%:n tonttimaatavoitteen ei ole järkevää olla kriteerinä sekä väljemmille pientaloalueille että tiiviille asemanseuduille. Sana "vähintään" antaa tietenkin tulkinnan mahdollisuutta, mutta luontevampaa olisi käyttää pääluokkia kuin alaluokkia yhden merkinnän alla.

- pääosa yleiskaavan tavoitteista on kannatettavia ja hyvin perusteltuja, mutta tavoitteiden asettelua leimaa vahvasti strateginen suunnittelu, yhdessä tehdyt selvitykset ja kuntien omat tavoitteet. Alueella on ennestään ollut paljon luonnonsuojeluun liittyviä tavoitteita, jotka pitäisi esitellä nykyistä paremmin ja kertoa selkeämmin mistä todellisuudessa aiotaan pitää kiinni (Natura tietenkin) ja mistä voidaan tinkiä.

- yleiskaavakartan merkintöjen yleispiirteisyydessä johtuen alueiden sisäiset viheryhteydet eivät hahmotu ollenkaan, joten jatkosuunnittelussa tärkeimmät yhteydet voisi ottaa mukaan tarkasteluun. Yleispiirteisyydessä on kuitenkin puolensa, sillä monet tarpeet konkretisoituvat vasta asemakaavoituksessa.

- liikenneverkon osalta luonnoskartalla on esitetty pääväylät ja se on hyvä ratkaisu. Esitystapa on varsin karkea ja suoraviivainen, joten ehdotusvaiheessa pitkiä suoria pääkatuja

voisi tarkentaa maaston muotojen ja suunnittelutavoitteiden pohjalta enemmän kaartuviksi.

- suojelualueiden merkintöjä pitäisi täsmentää ottamaan huomioon muutkin kuin natura-alueet. Lisäksi merkintätapaa voisi miettiä. Yksittäiset rajaviivat helposti hukkuvat muiden karttamerkintöjen sekaan. Päällekkäismerkintä viivarasterilla voisi olla toimivampi vaihtoehto.

- Vantaan osalta on hyvä, että Porvoonväylän ja Kehä III:n risteysalue on varattu työpaikkatoiminnoille.

- Keskusta- ja rakentamisalueiden osalta jää luonnoskartalla epäselväksi kaupan ohjaaminen ja kauppaan liittyvät tavoitteet. Niitä pitää täsmentää ehdotusvaiheessa

Vantaan kaupunki
Yrityspalvelut / asumistiimi
Tuula Hurme, asumisasioiden päällikkö
Tomi Henriksson, asumisen erityisasiantuntija

Ympäristökeskus:

- kaavan lähtöasetelma on uuden kaupunkialueen rakentaminen ja Helsingin laajeneminen itäsuuntaan. Alueen koko ja tuleva asukasmäärä - keskisuuren suomalaisen kaupungin kokoinen yhdyskunta

- pientalokaupunkia

- kaavatyötä pohjustettu selvittämällä alueen liikennejärjestelmää

- yleiskaavaluonnoksella määritellään Sipoonkorven laajuus

- määritellään korttelialueiden rajautuminen Natura 2000 -alueisiin sekä muihin suojelualueisiin ja sekä tärkeimmät viherkäytävät

-aluetta suunnitellaan jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkina

- kestävän kehityksen kysymysten painopistealueeksi on suunniteltu aurinkosähköön liittyviä tutkimuksia ja selvityksiä

- tiivis kaupunkirakenne, uusiutuvat energiamuodot - hiilijalanjäljen alentaminen, tukevat ilmastonmuutoksen torjunnan tavoitteita

- Sibbesborgin kestävän yhdyskunnan suunnittelua käynnistetään Sipoossa

- 'Vantaa saamassa myös uuden kehittämiskohteen kaupungin kaakkoiskulmalla'

Luonnonympäristö s. 23 -

- Runsaasti viitteitä, mukana myös Vantaan luontoselvityksistä Luo- ja Luonnonsuojeluselvitys ja Länsimetsän selvitys (Jarmon Honkasen tekemä).
- Puuttuu ELY-keskuksen tietokannasta saatavaa tietoa sekä Vantaan karttapalvelussa olevaa luontotietoa.
- Selostuksen sivulla 29 on kartta: Östersundomin rauhoitetut luontokohteet. Kartasta puuttuu kokonaan Vantaan alue ja sen luontokohteet.
- Onko Vantaan yleiskaavan kartta-aineisto luontotietoineen ollut käytössä?

- Luonnonympäristö-osio, on hyvin puutteellinen. Lähinnä kuvaillaan maisemia ja kasvillisuutta yleispiirteisesti, mutta ei käytetä viitteissä mainittujen julkaisujen tietoja.
- Rauhoitetut kohteet - kappaleessa kerrotaan Helsingin Natura -kohteista ja rauhoitetuista luontotyypeistä ikään kuin siinä olisi kaikki luontoarvot, joita yleiskaava-alueella on.

-Osa-aluekuvauksissa Vantaan alueet ovat Länsimäki (Västerkulla, Länsisalmi (Västersundom), Vaarala (Fagersta) ja Ojanko. Näiden alueiden kuvauksissa ei mainita mitään niille sijoittuvista luontoarvoista.

- Uhanalaisesta lajistosta ja sen suojelun tarpeesta ei puhuta mitään

- Vantaan tavoitteet -kappaleessa s. 47 on lyhyesti kannanotot luonnonsuojelun puolesta tällä alueella. Mutta eivät siis näy missään muualla.

- Viherkäytävät -kappaleen (s. 65) henki on sellainen, että puronvarsireitit ovat riittäviä eikä juuri muunlaisia yhteyksiä meren ja Sipoonkorven välillä tarvita. Tämä vaikuttaa hyvin tarkoitushakuiselta ja kevein perustein heitetyltä.
- Pariin kertaan todetaan myös, että yleiskaavan mittakaavassa viheryhteydet palvelevat pääasiassa ihmisten siirtymistä ulkoillessaan paikasta toiseen.
- Toisaalta todetaan myös, että tulee selvittää Sipoonkorven kansallispuiston ja Östersundomin alueen Natura 2000 -alueiden ja suojelualueiden välisten ekologisten yhteyksien sijainti ja laajuus.
- jotenkin sekavaa; toisaalta todetaan selvittämistarpeita luontoasioissa ja toisaalla esitetään faktoina kuinka asiat ikään kuin ovat..

- Kaavakartassa ei esitetä luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita alueita (esim. Natura, SL, luo) omalla kaavamerkinnällään vaan kaikki ovat viheraluemerkinnällä. Lintuvesi-Natura -alueet rajattu heikosti karttaan, niitä on vaikea erottaa. Asutus näyttää tulevan paikoin niihin kiinni.

Yhteenvetoa

Vantaa

6.6.2011

- Kyseessä merkittävän isosta kaavoitushankkeesta, jossa rakennetaan paljon ennestään rakentamattomille, luontoarvoiltaan tärkeille alueille.

- kaavasta paistaa välinpitämättömyys alueen luontoarvoja ja niiden säilyttämistä kohtaan. Uskottavuus ekologisesta yhteiskunnasta tuolla alueella kyseenalaistuu.(ekologinen, vähäpäästöinen ja joukkoliikenteeseen nojaava)

- Kaiken suunnittelutyön pohjana ja lähtökohtana pitäisi olla tällaisella alueella luonnon asettamat ehdot, joiden määrittämiseksi tarvitaan erittäin monipuoliset luontoselvitykset. Niiden perusteella vasta voidaan tarkastella erilaisten toimintojen sijoittumismahdollisuuksia alueelle. Lähtökohdaksi on kuitenkin asetettu rakentamistavoite ja luonto yritetään mahduttaa jotenkin rakentamisen sekaan.

Vantaan ympäristökeskus
Sinikka Rantalainen

Kannanotto Östersundomin yhteiseen yleiskaavaan

Vantaan Energia Oy:n tarkoituksena on toteuttaa jätteenpolttolaitos Östersundomin yleiskaava-alueen viereen Långmossebergetin kohdalle.

Nyt Vantaan Energia hakee ympäristölupaa ongelmajätteiden polttamiselle, vaikka Riihimäellä on jo Ekokemin laitos.

Långmossebergetin laitos tuottaa päästöinä mm. diksiinia ja kaasumaista arseenia, jotka ovat syöpää aiheuttavia aineita ja valtava terveysriski erityisesti lapsille.

Jätteenpolttolaitos ja ongelmajätteiden poltto on niin suuri imago- ja terveyshaitta Östersundomin yleiskaavalle, että yleiskaavan edistäminen tulee keskeyttää, kunnes Vantaan Energia Oy.n ympäristöluvat jätteenpolttolaitoksen osalta on lopullisesti hylätty.

Miten tulevia ja nykyisiä lähialueen asukkaita suojellaan ympäristöhaitoilta, liikenteen lisääntymisen myötä pienhiukkaspäästöiltä sekä melulle altistumiselta. Satama ja jätevoimalahanke ongelmajätteenpolttoaikeineen lisäävät vain altistumisriskiä.

Alueen lähistöllä on myös pohjavesialueita, joita jo lainkin mukaan tulee suojella.

Metro tai raideliikennevaihtoehto vähentäisivät yksityisautoilua, luonnonsuojelualue tulee varmasti eteläosaltaan pilatuksi.

6.6.2011 Vantaalla

Vantaan omakotiyhdistysten keskusjärjestö ry

[redacted]

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr KSlk 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K221
Uppgiftsklass
M. Visanti

Yos

VANTAAN KAUPUNKI
VANDA STAD

PROTOKOLL Nr 3/2009
Sammanträdesdata

2.5.2011

UNDERVISNINGSNÄMNDENS SVENSKSPRÅKIGA SEKTION

Tid **2.5.2011, kl. 17.00 - 17.55**
Plats **Västersundoms skola, Hetbackav. 3, 01200 Vanda**

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-9. 05. 2011
Dnro/Dnr KSK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; k52
Uppgiftsklass M. Virsanta

Deltagare

Ledamöter
Lars Stormbom
Susanne Siimelä
Matias Sandström
Hans Markelin
Monica Friberg-Välimäki
Eva Helaskoski

Ersättare

Stadsstyrelsens representant
Matti Holopainen

Övriga deltagare
Berndt-Johan Lindström, direktör för det svenskspråkiga resultatområdet, föredragande
Mia Eriksson-Pulkkinen, planerare
Benita Lindfors, förvaltningssekreterare, protokollförare

Yos

Sammanträdets laglighet och beslutförhet

Konstaterades

Underskrifter

Ordförande

Lars Stormbom

Protokollförare

Benita Lindfors

Justering av protokollet

Tid och plats 6.5.2011, bildningsverket, Stationsvägen 6 A, 01300 Vanda

Underskrifter

Susanne Siimelä

Monica Friberg-Välimäki

Protokollet framlagt till påseende

Tid och plats 9.5.2011, bildningsverket, Stationsvägen 6 A, 01300 Vanda

Intygar

Benita Lindfors

Utdragets riktighet styrker

Datum

Underskrift

Namnet förtydligat

Tjänsteställning

Sammanträdesdata

Tid **2.5.2011 klo 17:00 -17:55**
Plats **Västersundoms skola, Hetbackav. 3, Vanda**

Dnr KA 760/2011/122

6 § Utlåtande om gemensam generalplan för Östersundom

För Östersundom och dess närområden utarbetas en för kommunerna gemensam generalplan. Planeringsområdet omfattar Helsingfors stadsdelar Ultuna, Östersundom, Björnsö, Husö och Sundberg. Dessutom hör Granö och Majvik (delar av byarna Österssundom och Immersby) i Sibbo samt stadsdelen Västersundom och delar av stadsdelarna Västerkulla, Fagersta och Gjutan i Vanda till generalplaneområdet.

Utlåtande om planutkastet och övrigt beredningsmaterial skall framföras senast 23.5.2011.

Generalplanens egen webbplats: http://yhteinenostersundom.fi

Undervisningsnämndens svenskspråkiga sektion 2.5.2011 § 6

Direktörens för det svenskspråkiga resultatområdet förslag:
Förslag till utlåtande presenteras på sammanträdet.

Beslut:
Undervisningsnämndens svenskspråkiga sektion beslutade avge följande utlåtande:

Undervisningsnämndens svenskspråkiga sektion vid Vanda stad anser att det är viktigt att det svenskspråkiga servicebehovet tillgodoses i det planerade området. Idag finns skola och daghem för svenskspråkiga i de östra delarna av det planerade området, medan det i det västra området endast finns en svensk skola. Svenskspråkig dagvård saknas helt i det västra området, detta bör beaktas. Västersundoms skola saneras år 2018 enligt Vanda stads ekonomiplan och i samband med det kunde det kommande dagvårdsbehovet beaktas genom att samtidigt bygga en tilläggsbyggnad för daghem och skola i anslutning till nuvarande Västersundoms skola. Svenskspråkigt serviceboende för äldre saknas helt och hållet i Östersundom och dess närområden, vilket kunde beaktas i den fortsatta planeringen av området.

Vantaan ympäristöyhdistys ry

[redacted]

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
- 6. 06. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K216
Uppgiftsklass
M. Visanti

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 Helsingin kaupunki
helsinki.kirjaamo@hel.fi

ASIA: Vantaan ympäristöyhdistys ry:n (VYY) lausunto kolmen kunnan yhteisen Östersundomin yleiskaavaluonnoksen valmisteluaineistosta

Vantaan ympäristöyhdistys kiittää mahdollisuudesta lausua kantansa kolmen kunnan yhteisen Östersundomin yleiskaavaluonnoksen valmisteluaineistosta.

Yleistä

Kaava ei nykyisellään ole toteuttamiskelpoinen ja se vaatii huomattavia muutoksia, jotta siitä saadaan edes lainsäädännön minimiehdot täyttävä. Tämäkään ei tarkoita sitä, että lopputulos tuottaisi hyvää ja kestävää yhdyskuntarakennetta.

Tästä syystä VYY esittää, että jatkotyön toiseksi vaihtoehdoksi otetaan luontojärjestöjen tuottama Varjokaava. Lisäksi toivomme kaavan esitystarkkuuden kehittämistä, kaavamerkintöjen lisäämistä sekä kaavamääräysten syventämistä nykyisestä luonnoksesta.

Lisäksi VYY pitää hyvin ongelmallisena yleiskaavaluonnoksen kiireistä aikataulua. Luontoarvojen kannalta poikkeuksellisen vaativaan kaavoitushankkeeseen tulisi varata selvästi enemmän aikaa. Lisäselvityksiä tarvitaan mm. siitä miten voimakkaasti kasvava asukasmäärä tulee vaikuttamaan luonnonsuojelualueisiin ja muihin luontoarvoiltaan arvokkaisiin alueisiin. Liikenteen kohdalla tulisi perusteellisesti selvittää eri raideliikennevaihtoehtojen, raidelinjausten ja asemien määrän ekotehokkuus sekä ympäristövaikutukset.

Kaavamerkinnöistä

Kaavassa kiinnittää huomiota arvokkaita luontoalueita osoittavien ja suojelevien kaavamerkintöjen vähäisyys. Käytännössä kaavassa aiotaan osoittaa vain Natura 2000-alueet sekä Sipoonkorven kansallispuistoon kuuluvat alueet kaava-alueen pohjoisosassa.

VYY esittää SL-varausten laajempaa käyttöä sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiden alueen (luo-alueet) ominaispiirremerkinnän käyttöönottoa kaavan jatkotyöstössä.

Y05

Arvokkaiden luontokohteiden huomioinnista

Kaavassa on erittäin heikosti huomioitu kaava-alueella olevat arvokkaat luontokohteet. Vantaan puolella erityisiä puutteita ovat Vantaan voimassa olevassa yleiskaavassa SL-varauksella osoitettu Länsimäen metsä sekä Myllymäen luo-alue. Edellinen on kaavaluonnoksessa osoitettu osin rakennettavaksi ja jälkimmäinen osin virkistysalueeksi, osin rakennettavaksi alueeksi.

Yhdistys edellyttää, että kyseiset alueet sekä Länsimäen kalliometsäalueen poikki kulkeva laajempi metsäekologinen yhteys osoitetaan tulevassa kaavatyössä Varjokaavassa esitetyllä tavalla tai vähintäänkin Vantaan yleiskaavan kaavavarauksia vastaavalla tavalla.

Kaavassa asutusta osoitetaan lähelle Vantaan rajan tuntumassa sijaitsevaa Storträsketiä. Kyseisen luontoarvoiltaan hienon lammen ympäristö on alue, jossa VYY:n hallitsema, Sotungissa sijaitseva Vantaan luontokoulu on järjestänyt vantaalaisille koululaisille kävelymatkan etäisyydellä erämaaretkiä.

Sipoonkorven sekä Sipoonkorven kansallispuiston huomioinnista

Kaavaluonnoksessa on esitetty kaavoittajan näkemys Sipoonkorven etelärajasta ("Sipoonkorven ohjeellinen eteläraja"). Tämä rajaus on erittäin tarkoitushakuinen ja virheellinen. Esitämmekin ko. rajauksen muuttamista vastaamaan laajapohjaisessa Sipoonkorpi II -työryhmässä määriteltyä korven etelärajaa.

Liikenneratkaisuista

VYY pitää tärkeänä, että alueen joukkoliikennevaihtoehdoissa tarkastellaan muitakin vaihtoehtoja kuin kuuteen asemaan tukeutuva metrovaihtoehto. Kaavaluonnoksessa esitettyihin asemapaikkoihinkin toivotaan joustavuutta, koska esimerkiksi Salmenkallion aseman sijoituspaikka aiheuttaa vääjäämättä huomattavia rakennuspaineita luonto-, maisema- ja virkistysarvoiltaan erityisen herkille alueille. Lisäksi Vantaan puolelle riittäisi yksi asema, Kartano. Kaavassa Kehä III:n koillispuolelle Länsisalmen asemaa ei pitäisi rakentaa, koska aseman seudun rakentaminen tuhoaisi luontoarvoiltaan merkittävän alueen.

Lopuksi

Oman kannanottonsa lisäksi VYY tukee Uudenmaan ympäristönsuojelupiirin, Helsingin luonnonsuojeluyhdistyksen sekä Sibbo Naturskyddare – Sipoon Luonnonsuojelijoiden kannanottoja. Luontojärjestöjen Varjokaavassa on esitetty yksityiskohtainen ja perusteltu, luontoarvojen kannalta parempi vaihtoehto Östersundomin alueen maankäytölle. Vantaan ympäristöyhdistys katsoo, että Varjokaavaa tulisi käyttää vertailukohteena kuntien yhteisen Östersundomin yleiskaavan jatkokehittämisessä.

ystävällisesti

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
31. 05. 2011
Dnro/Dnr Ksik 2010-1035
Tehtäväluokka 522 ; k201
Uppgiftsklass M. Visanti

Yhdyskuntasuunnittelun seura

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
Asia: Lausunto Östersundomin yleiskaavaluonnoksesta

Vanhasen hallituksen aikana liitettiin eri vaiheiden jälkeen vuoden 2009 alussa Helsinkiin noin 30 km2 suuruinen alue Sipoon lounaisnurkasta ja samalla pieni alue Vantaasta. Mainitut kolme kuntaa ovat laatineet yhteistyössä lausunnon kohteena olevan yleiskaavaluonnoksen, josta Vantaaseen kuuluu 6 ja Sipooseen 9 km2.

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

Tämän alueen kanssa kilpailee seudulla uusista yksiköistä mm. pääradanvarren Keravan pohjoispuolinen alue ja ns. Vihdin kasvusuunta. Asuntojen kysyntä on kuitenkin niin suurta muuttovoitonkin mahdollisesti hiipuessa, että Östersundomille on kysyntää. Tosin siltoineen ja kalliine perustuksineen alue ei ole kovin edullinen. Samalla on huomattava, ettei Helsingin seutu saa juurikaan kotimaisia kieliä puhuvien muuttovoittoa. Täten väkiluvun kasvu perustuu syntyneiden enemmyyden ohella vieraskieliseen väestöön. Alueelle tullee asukkaina tällaisessa tilanteessa seuraavasti: kerrostalovaltaisille alueille esimerkiksi uussuomalaisia, ajoneuvojen kuljettajia, avustavia työntekijöitä etä- ja julkisen palvelun piirissä toimivia työntekijöitä ja yrittäjiä, pientaloalueille vaurastuvia perheitä Itä-Helsingistä ja Vantaalta. Selostuksessa asuntorakenteen kirjavuuden korostaminen on siten perusteltua. Se on luonnoksessa tehty metroasemilta astettain harventuvaksi. Asumisen monipuolistamiseksi voi suositella esim. ryhmärakentamisen edistämistä, samoin kaupunkimaista pientaloasumista tiiveimmillä alueilla. Ryhmärakentamisen suosiminen edellyttää kuitenkin kunnallista tukea, jota on selvitelty mm. Yhdyskuntasunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen eli YTK:n URBA -julkaisuissa. Kauppakeskus tarjoaa mahdollisuuksia uudentyyppisten kauppakeskuskonseptien toteutukselle ja esim. meriteeman korostamiselle. Kouluissa voisi toteutua esim. luontopainotteisuus.

Suunnitelmassa syntyy helposti ristiriita luontoarvojen ja asutuksen tehokkuusvaatimuksen välillä. Luonnos rajautuu pohjoisessa tärkeään Sipoonkorven kansallispuistoon. Jonkin verran asutusta on kuitenkin jo ulotettu moottoritien pohjoispuolelle, vaikka on tehty ehdotuksia Sipoonkorven kansallispuiston ulottumisesta em. tiehen asti. Tietä voi pitää luontevana rajana. On perusteltua vaatia, ettei kansallispuistoa pienennetä tarpeettomasti. ja että rajaukset ovat tältä osin tarkkaan harkittuja. Puiston ja merenrannan välisten yhdyskäytävien ehdotusta laajempi varaaminen ei ole perusteltua, joskin on selvää, että tulevan asutuksen virkistyksen pääsuunta on etelään meren suuntaan eikä kansallispuistoon. Kun korkeussuuntainen rakennusraja meren rannalla on 3 m, syntyy luontevasti vapaa-aluetta rantaraitille.

Östersundomin yleiskaavaluonnos pohjautuu rakennemallivertailussa vaihtoehtoon Rannikko 1. Alueen mitoitus on suurehko ja tehokkuus on selvästi suurempi kuin melkein kaikilla saman keskustaetäisyyden rakennusvyöhykkeillä. Vertailu selostuksessa on tehty ajallisesti hieman epäkorrektisti: tällä alueella asumisväljyys 2035, mutta muualla nykytilanteen mukaisena, jolloin väkiluvut yleensä laskevat vertailualueilla. Sisäisiä vapaa-alueita on osoitettu niukahkosti tavoitteena varata ne osin vasta asemakaavatyössä. tällöin niistä on todella huolehdittava. Alueen

Yos

rakennettavuus on vaihteleva ja haasteellinen kalliomäkineen ja heikosti kantavine laaksoineen. Luonnos on rakennusoikeutensa puolesta ehdottomassa maksimissa, jopa sen yli. Kun selostuksessa korostetaan yleiskaavan joustotarvetta, tämä mitoitus sallii sen maksimaalisesti. Käytetyt tehokkuudet ajavat osaltaan metron vetämistä alueelle.

Östersundomin ja sen länsipuolisen Sakarinmäen metroasemat ovat **suunnitelmassa** merkittävimmät. Ensimainittu on ehken rakenteessa keskeisin, mutta jälkimmäisen läheisyyteen varatut seudullisen tason opetus- ym. varaukset ja toteutusaikataulu nostanevat sen eräänlaiseksi pääalakeskukseksi. Silti selostuksessa alueen nimeäminen tavanomaiseksi keskisuureksi kaupungiksi ei ole perusteltua Pääkaupunkiseudun ulkoreunalla ja mahtavan alakeskuksen (Itäkeskus) ja Porvoon vaikutuspiirissä. Koko riittäisi, mutta toimintojen monipuolisuus tuskin on lähelläkään itsenäisen kaupungin tasoa.

Alueen suunnittelussa on korostettu kestävän kehityksen periaatetta monipuolisesti: mm. joukkoliikennepainotteisuus, aurinkosähkö, hulevesijärjestelyt ja aluetehokkuus (pohjoisrinteet on tosin pyrittävä jättämään vapaiksi), minkä lisäksi tiukentuvat rakennusmääräykset johtavat alhaisiin lämpöhäviöihin.

Östersundomin kartano on muotoutumassa mm. ratsastuksen avulla merkittäväksi vierailukohteeksi ja monipuolistunee. Rantanäkymän avaaminen on täten perusteltua, kuten selostus ehdottaa.

Alue rakentuu luonnoksessa metron varaan. Sitä on pidetty Jokerilinjalta jatkuvaa pikaraitiotietä ajallisesti varmempana. Metron kalleus (tosin se voi olla kohtuullinenkin kustannuksiltaan, jos se pääosin kulkee maan pinnalla) ja pitkä ajoaika seudun keskeisimmille alueille tosin tekee siitä ongelmallisen. Metrohan tulee lännestä, mutta ensimmäisenä on Vantaan osuus, joka ei näyttäne kunnan keskeiseltä kehittämisalueelta mm. kehäradan ollessa rakenteilla. Täten toteuttamisaikataulu on varsin epävarma jo kolmen kunnan keskinäisten intressienkin valossa. Myös kunnallistekniikan verkon kannalta aloittaminen lännestä on perusteltua, lähes välttämätöntä. Väliaikaiset ratkaisut muualta aloitettaessa ovat hankalia ja kalliita taikka likaavat lähimerta.

Jos alueen toteuttaminen alkaa lännestä, ennakoivat investoinnit ovat suuria ja pakottanevat Helsingin keskittämään kyseisen jakson (2025 - 35?) asuntorakentamisen paljolti juuri tänne. Maanomistusolot kuitenkin ovat este systemaattiselle etenemiselle ilman erityisjärjestelyjä.

6.6.2011

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-7. 06. 2011
Dnro/Dnr KSIK 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K232
Uppgiftsklass M. Visanti

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
Östersundom-toimikunta
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Östersundom-toimikunnan kirje 26.4.2011

KANNANOTTO ÖSTERSUNDOMIN YHTEISEN YLEISKAAVAN VALMISTELUAINEISTOSTA

Ymk 2011-208

Ympäristökeskus on antanut kannanoton Östersundomin yhteisen yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 17.2.2011. Tämä kannanotto täydentää ja tarkentaa aiemmin esitettyjä ympäristönäkökohtia.

Yleiskaavaluonnoskartassa käytetty esitystapa on selkeä. Rakentamisen intensiteetin havainnollistaminen kolmella punaisen sävyllä antaa hyvän käsityksen arvioinnin pohjaksi. Alue tarvitsee kaupunkimaisen raideyhteyteen tukeutuvan keskustavyöhykkeen, jonka sijoittamista on vielä selvitettävä tarkemmin. Puolet rantaviivasta on Natura-aluetta ja rakennettavaksi suunniteltu alue on suurelta osin myös tulvariskialuetta, mikä edellyttää huolellista arviointia rakentamisen edellytyksistä ja rajauksista alueella.

Granön mukaan ottaminen suunnittelualueeseen mahdollistaa virkistyskäytön ohjaamista pois herkimmiltä luontokohteilta. Kaupunkiekologisessa selvityksessä on pohdittu myös tulevaa kaupunkiluontoa. Mm. Natura-kysymyksen käsittely ja ekologisten käytävien tarpeen arviointi on selvityksessä puutteellista, ja ne vaativat täydennystä yleiskaavaluonnoksen jatkovalmistelussa.

Luontoselvitysten tarpeen arvioinnissa ja työnjaossa Östersundom-projekti on tehnyt hyvää yhteistyötä ympäristökeskuksen kanssa ja yhteistyö jatkuu Natura-arvioinnin ohjausryhmässä. Luontoselvitysten tulosten huomioon ottaminen kaavaluonnoksessa on kuitenkin riittämätöntä. Mittakaavasyistä pienten rauhoitettujen kohteiden merkintä kaavakarttaan ei ole välttämätöntä, mutta kaavamääräyksissä olisi mainittava, että luonnonsuojelulailla rauhoitetut kohteet on merkittävä

Postiosoite Kirjaamo/ympäristökeskus PL 10 00099 HELSINGIN KAUPUNKI helsinki.kirjaamo@hel.fi
Käyntiosoite/Kirjaamo Pohjoisesplanadi 11-13 Helsinki 17 IBAN-tilinumero
Puhelin +358 9 310 13702 +358 9 310 1635 *
Faksi +358 9 655 783
Tilinro 800012-62637 BIC DABAFIHH
Y-tunnus 0201256-6
Alv. nro FI02012566
IBAN FI06 8000 1200 0626 37

Y05

osayleis- ja asemakaavakarttoihin, samaan tapaan kuin määrätään muinaismuistolain turvaamista kohteista.

Kaavaluonnoksessa on merkitty vesialueeksi laajalti nykyistä ruoikkoa, osittain myös varsin kuivuneita osia. Näin mittava auki ruoppaaminen ei ole ekologisesti eikä taloudellisesti mielekästä eikä myöskään mahdollista ilman Natura-alueen heikentämisestä aiheutuvaa kompensaatiovelvoitetta.

On sinänsä oikea tavoite estää lintuvesien umpeenkasvua, mutta ruoikon avaamiseen tulee perustua tarkkaan luonnonsuojelusuunnitteluun, jonka päätavoitteena on luontoarvojen turvaaminen. Tässä myös niitto ja laidunnus ovat merkittäviä keinoja, joilla on myös maisemallisesti edullisia vaikutuksia.

Natura-alueiden sisällä tulevan rantaviivan merkitseminen yleiskaavakarttaan voi siten olla vain suuntaa-antavaa. Yksi ratkaisu olisi merkitä alueet vain Natura-alueiksi, joiden sisällä vesirajaa voidaan muuttaa asianmukaisesti hyväksytyn hoito- ja käyttösuunnitelman mukaisesti.

Vaihtoehtojen tarkastelu

Kaavaluonnoksen selostuksessa viitataan hyvin yleisellä tasolla vuonna 2009 tehtyyn rakennemallitarkasteluun, jossa alueelle laadittiin erilaisia kaupunkirakennevaihtoehtoja sekä metroon että pikaraitiotiehen perustuen. Vaihtoehtojen vaikutuksia ja vertailua ei ole kuitenkaan esitetty selostuksessa.

Yleiskaavaluonnoksen pohjaksi on valittu "Rannikko 1" -vaihtoehto rakentamisen määrän ja laadun parhaan joustavuuden perusteella. Tämä vertailuperuste on riittämätön, koska kaavaluonnoksessa rakentaminen painottuu jo alustavastikin arvioituna siten, että vaikutukset Natura-alueille ovat merkittäviä ja tulvariskit suuria. Tästä aiheutuvat ekologiset, rakentamistekniset ja taloudelliset ongelmat vaatisivat vankat perustelut juuri tämän rakennemallin valitsemiselle, kun tarkastelussa on ollut myös muita vaihtoehtoja. Yleispiirteistä kaupunkirakennemallitarkastelua ja arviointia sekä vaihtoehtojen vertailua tuleekin jatkosuunnittelussa tarkentaa.

Postiosoite
Kirjaamo/ympäristökeskus
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite/Kirjaamo
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
IBAN-tilinumero

Puhelin
+358 9 310 13702
+358 9 310 1635 *

Faksi
+358 9 655 783

Tilinro
800012-62637
BIC DABAFIHH
IBAN FI06 8000 1200 0626 37

Y-tunnus
0201256-6
Alv. nro
FI02012566

Raideyhteysmuodon valinta

Östersundomin raideyhteydeksi esitetään luonnoksessa metroa. Valmistelun yhteydessä on tehty selvityksiä sekä pikaraitiotie- että metrovaihtoehdosta.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaan YVA-menettelyä ei sovelleta, jos hankkeen vaikutukset on selvitetty muun lain mukaisessa menettelyssä YVA-laissa edellytetyllä tavalla ja selvityksistä on kuultu kaikkia niitä, joiden elinoloihin tai etuihin hanke saattaa vaikuttaa. Tämä tarkoittaa, että kaavaselostuksessa on kerrottava metro- ja pikaraitiotievaihtoehtojen ja niihin liittyvän maankäytön ympäristövaikutuksista sekä siitä, millä perusteilla on päädytty valitsemaan metro ja tietty linjaus. Se, riittävätkö yleiskaavaan liittyvät selvitykset ja vuorovaikutus korvaamaan YVA-menettelyn, tulee selvittää pikaisesti.

Tulvariskialueet ja Natura-arviointi

Kaavamateriaaliin liittyvän teknistaloudellisen selvityksen liitteissä on mukana alustava tulvariskikartta alueelta. Tulvariskialueet sijoittuvat matalille lahtialueille, joista suurin osa on Natura-alueita lähiympäristöineen. Kartta poikkeaa parhaillaan lausuntokierroksella olevasta Uudenmaan ELY-keskuksen ehdotuksesta Uudenmaan merkittäviksi tulvariskialueiksi. ELY-keskuksen esityksessä lähtökohdaksi on otettu kerran tuhannessa vuodessa aiheutuva tulva. Kaavoituksen yhteydessä on tarpeen neuvotella ELY-keskuksen kanssa suunnittelun lähtökohtana käytettävistä tulvariskialuerajauksista ja suunnitteluperusteista.

Tulvariskialueet ja tulvariskien hallinnan suunnittelu sekä Natura-alueet ja uuden rakentamisen sijoittaminen liittyvät kiinteästi toisiinsa. Rakentaminen Natura-alueiden läheisyyteen tulvariskialueille edellyttäisi laajoja täyttöjä ranta-alueilla. Natura-arviointiin kuuluvan vaikutustarkastelun pohjaksi onkin tarpeen laatia karttayhdistelmä, jossa Natura-alueet, tulvariskialueet ja suunnitellut vaihtoehtoiset rakentamisalueet täyttö- ja esirakentamistarpeineen on sijoitettu päällekkäin.

Kaavaselostuksessa on esitetty ranta-alueiden täyttöihin käytettäviksi ruoppausmassoja. Myös tämän vaihtoehdon mahdollisuudet ja vaikutukset muiden täyttötapojen ohella tulee arvioida Natura-arvioinnin yhteydessä. Natura-arvioinnissa on huomioitava myös esirakentamis- ja rakentamisaikaiset vaikutukset alueiden lintuarvoihin.

Tulvariskien hallinta on selostuksessa esitetty suunniteltavaksi asemakaavoitusvaiheessa. Tulvariskeihin ja niiden hallintaan liittyvät selvityk-

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

Natura-arviointi, hankkeiden yhteisvaikutukset ja haittojen lieventäminen

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään uusia siltayhteyksiä Porvarinlahden poikki ja Talosaaresta Granöhön. Myös näiden hankkeiden yhteisvaikutukset tulee huomioida Natura-arvioinnissa.

Natura-arviointiin ja yleiskaavatyöhön tulee kiinteästi ottaa mukaan haittojen lieventämistoimien suunnittelu, jota tarkennetaan koko ajan suunnittelun edetessä. Näin toimittiin esimerkiksi Vuosaaren satamahankkeen suunnittelussa ja esitetyt lievennystoimet osoittautuivat tärkeiksi hanketta koskevia kaavoja vahvistettaessa. Natura-alueiden läheisyyteen tulevien maankäytön muutosten hyväksyttävyydessä on olennaista, katsotaanko vaikutukset luonnonarvoja heikentäviksi vai merkittävästi heikentäviksi.

Mikäli Natura-arviointi ja Uudenmaan ELY-keskuksen siitä antama lausunto osoittaisivat, että Östersundomin yhteisen yleiskaavan vaikutukset Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien Natura-alueen suojelun perusteina oleviin luontotyyppeihin ja lajeihin osoittautuisivat merkittäviksi, tarvittaisiin valtioneuvoston lupa kaavan hyväksymiselle. Valtioneuvosto voi myöntää luvan ainoastaan, jos suunnitelma on toteutettava erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavasta syystä eikä vaihtoehtoista ratkaisua ole.

Jos Natura-alueella on luontodirektiivin liitteessä I tarkoitettu ensisijaisesti suojeltava luontotyyppi tai liitteessä II tarkoitettu ensisijaisesti suojeltava laji, on valtioneuvoston poikkeusluvan edellytyksenä, että ihmisen terveyteen, yleiseen turvallisuuteen tai ympäristöön muualla koituviin erittäin merkittäviin suotuisiin vaikutuksiin liittyvä syy taikka muu erittäin tärkeä yleisen edun kannalta pakottava syy vaatii luvan myöntämistä tai suunnitelman hyväksymistä tai vahvistamista. Tällöin on myös hankittava komission lausunto. Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien Natura-alueella tällaisia lajeja on yksi (korpihohtosammal) ja luontotyyppejä Natura-lomakkeen mukaan kaksi (Fennoskandian metsäluhdat, puustoiset suot). Ympäristökeskuksen inventoinnin perusteella alueella on lisäksi kolmas suojeltava luontotyyppi (Itämeren boreaaliset rantaniityt).

Viherkäytävät

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksessa Östersundomin alueelle on esitetty kaksi seudullista pohjois-eteläsuuntaista viheryhteyskäytävätarvetta. Kolmas seudullinen viheryhteystarve on osoitettu kulkemaan pitkin rannikkoa. Maakuntakaava sisältää seudulliset yhteystarpeet, joiden yksityiskohtaisempi sijoitus ja mitoitus määritellään tarkempiasteisessa kuntakaavoituksessa.

Kaavaselostuksessa mainitaan luonteviksi viherkäytäviksi pohjois-eteläsuuntaiset puronvarsilaaksot, joilla on merkitystä myös ekologisina käytävinä ja hulevesireitteinä. Sekä ekologisten käytävien että niitä noudattelevien virkistysreittien eheyden vuoksi on tärkeää, että jo yleiskaavatasolla varataan niille riittävän leveät alueet. Luonnoksen mukaiset yhteydet vaikuttavat varsin kapeilta jo pelkästään hulevesien hallintaa ajatellen.

Ilmastovaikutukset

Kaavaa varten valmistellun hiilijalanjälkiselvityksen yhteydessä oletettiin Östersundomin sähköntuotannon tarpeesta katettavan 20 % aurinkosähköllä, joka on otettu alueen energiantuotannon suunnittelun ja tutkimuksen painopistealueeksi. Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee selvittää myös muiden uusiutuvien energiantuotantomuotojen edistämisen mahdollisuudet sekä sähkön- että lämmöntuotannossa.

Muissa Pohjoismaiden pääkaupungeissa ja Keski-Euroopassa on myös alettu rakentaa kokonaan hiilineutraaleja kaupunginosia, jonka tulisi olla tavoitteena myös Östersundomin alueella. Esimerkiksi Tukholmaan rakennettavasta Royal Seaportin kaupunginosasta ja Kööpenhaminan Nordhavnin kaupunginosista suunnitellaan päästötaseeltaan hiilineutraaleja. Hollannissa Heerhugowaardin kaupungissa on jo valmiina energiaomavarainen pikkukaupunkiosa, City of the Sun.

Vuonna 2009 valmistuneessa Suomen tulevaisuuden selonteossa on esitetty vähintään 80 prosentin kasvihuonekaasujen päästövähennystarve vuoteen 2050 mennessä. Tämä tarkoittaisi, että rakennuskannan energiankulutus alenisi vuoteen 2050 mennessä 60 prosenttia ja uudet rakennukset olisivat passiivienergiatasoisia. Tällöin myös fossiilisista polttoaineista ja turpeen käytöstä olisi luovuttu tai siirrytty hiilidioksidin talteenottoon, ja uusiutuvan energian osuus olisi 60 prosenttia energian loppukulutuksesta.

EU:ssa on esitetty siirtymistä passiivienergiarakentamiseen vuoden 2019 jälkeen, jolloin rakennuskanta olisi vuositasolla omavarainen ostoenergian suhteen. Käytännössä se tarkoittaa kiinteistökohtaista uusiutuvan energian tuotantoa. Kaavoituksessa onkin syytä kiinnittää erityisesti huomiota näiden laitteiden vaatimaan tilaan tai etsiä muita ratkaisuja kuten yhteisalueet, joihin varataan kiinteistöjen omistajille uusiutuvan energian tuotantopaikkoja. Lämmön tuotannon osalta haasteena on erityisesti pakkasjaksojen aikaisen energiantuotannon toteuttaminen.

Ympäristöministeriön, Sitran ja TEKESin yhteistyönä valmistelema ERA 17 – Energiaviisaan rakennetun ympäristön aika – toimintaohjelman tavoitteena on parantaa rakennetun ympäristön energiatehokkuutta, vähentää sen aiheuttamia päästöjä ja edistää uusiutuvan energian käyttöä. Rakennuksissa käytettävän ja rakennuksissa kuluvan energian osuus energian loppukäytöstä on 40 %. Yhtenä toimintaohjelman suosituksena on aluetason esimerkkikohteiden ja testiympäristöjen luominen. Östersundom sopisi hyvin uusien tekniikoiden kokeilualueeksi.

Liikenteen osuus kasvihuonekaasupäästöistä on nykyisellään noin 20 %. Östersundomin raideliikenteeseen tukeutuvaksi suunniteltu rakenne tukee sinällään ilmastotavoitteita. Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden tavoite on katuliikennefilosofiaselvityksessä asetettu yllättävän matalaksi, noin 30 %:ksi, kun se nykyisin on pääkaupunkiseudulla on 35,4 %. Maankäytön ja liikenteen jatkosuunnittelussa on tarpeen etsiä keinoja, joilla joukkoliikenteen käyttöosuutta voidaan kohottaa merkittävästi oletetusta. Suunnittelussa tulee painottaa myös jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuuksia liityntäliikennetapoina.

Liikenteen ja sataman haitat

Yleiskaavaluonnokseen on merkitty pääkadut ja muuten rakenteellisesti tärkeät kadut. Teknistaloudellisessa selvityksessä on alustavasti arvioitu väylien ja katujen aiheuttamia melualueita. Alueet kuvaavat suuntaaantavasti myös väylien ilmanlaatuvaikutuksia. Tiivis asuminen on osoitettu liikennealueiden välittömään läheisyyteen, missä haitat ovat luonnollisesti suurimmat. Tämä tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon.

Vuosaaren satamatoiminnot aiheuttavat melua sataman lähialueilla. Yleiskaavaluonnoksen selvityksiä tulisi täydentää melukartalla, joka osoittaisi satamatoimintojen aiheuttaman melun leviämisen suunnittelualueen länsiosissa.

Pohjavesialueet ja hulevesihuolto

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

Jo yleiskaavatasolla tarvitaan riittävät tilavaraukset luonnonmukaisille hulevesien käsittelyjärjestelmille ja reiteille. Kaavoituksen edetessä varauksia tulee tarkentaa. Myös katujen ympärille tulee varata riittävästi tilaa sekä hulevesien käsittelyyn että lunta varten.

Jätevoimala

Långmossebergeniin rakennettavan jätevoimalan haittavaikutukset liittyvät lähinnä jätekuljetuksiin, laitoksen toiminnan aikaisiin häiriöihin ja tarvittavien kemikaalien varastoinnin ja painelaitteiden riskeihin. Ympäristölupahakemuksen selvitykset ympäristövaikutuksista antavat hyvät lähtötiedot yleiskaavan vaikutusten arvioinnille. Selvityksiä tulee tarvittaessa tarkentaa, mikäli rakentamista ja haitoille herkkiä toimintoja suunnitellaan laitoksen vaikutuspiiriin.

Voimajohto välillä Vantaan Länsisalmi - Vuosaari

Yleiskaava-alueella tulee kulkemaan 400 kV:n voimajohto, jolla Vuosaaren B-voimalaitos yhdistetään Vantaan Länsisalmeen. Hankkeesta on valmistunut vuonna 2007 ympäristövaikutusten arviointi, jonka ajanmukaisuus tulee tarkistaa ELY-keskukselta, mikäli voimajohdon paikkaa jouduttaisiin yleiskaavassa muuttamaan ja vaikutusalueen maankäyttö muuttuisi. Myös voimajohdon kaapeloinnin mahdollisuus on syytä tutkia.

Lisätiedot:
Pitkänen Eeva, ympäristötarkastaja, puhelin (09) 310 31517
Pakarinen Raimo, ympäristötarkastaja, puhelin (09) 310 31534

YMPÄRISTÖKESKUS

Pekka Kansanen
ympäristöjohtaja

Päivi Kippo-Edlund
ympäristötutkimuspäällikkö

Postiosoite
Kirjaamo/ympäristökeskus
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite/Kirjaamo
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
IBAN-tilinumero

Puhelin
+358 9 310 13702
+358 9 310 1635 *

Faksi
+358 9 655 783

Tilinro
800012-62637
BIC DABAFIHH

Y-tunnus
0201256-6
Alv. nro
FI02012566
IBAN FI06 8000 1200 0626 37

HELSINGIN KAUPUNGIN KIRJAAMO
HELSINGFORS STADS REGISTRATORSKONTOR
Saapunut/Inkommit
-6. 06. 2011
Dnro/Dnr KS/K 2010-1035
Tehtäväluokka 522; K 224
Uppgiftsklass M. Visanti

HELSINGIN KAUPUNKI, KIRJAAMO
ÖSTERSUNDOM-TOIMIKUNTA

ÖSTERSUNDOMIN YHTEINEN YLEISKAAVA, KANNANOTTO

Östersundom-seura ry on perustettu 19.2.2011 asukkaiden etujärjestöksi mm. edistämään paikalliskulttuuria ja valvomaan asukkaiden yhteisiä etuja ja oikeuksia liittyen asunto-, ympäristö-, ja aluepolitiikkaan sekä toimia alueen luonnon ja kulttuurimaiseman suojelemiseksi. Seuran kannanotto keskittyy Helsinkiin kuuluvaan Östersundomin alueeseen. Kiitämme Östersundom-toimikuntaa mahdollisuudesta kannanoton antamiseen.

Helsinki on saanut valtioneuvoston päätöksellä haltuunsa aiemmin Sipooseen kuuluneen Östersundomin. Näin kaupunki on saanut alueen jonka erityisiä piirteitä ovat kansainvälisesti arvokkaat Natura 2000 -verkostoon kuuluvat lintuvedet, metsät sekä aikojen kuluessa muovautunut hieno kulttuurimaisema. Alueen paikallishistoria sekä luonnon erityispiirteet ovat ainutlaatuisia elementtejä, jotka tulee säilyttää paitsi nykyisille, myös tuleville asukkaille.

Kommentteja kaavaluonnoksen valmistelusta

Kaavoittajan tulisi maankäyttö- ja rakennuslain mukaan valmistella kaavat vuorovaikutuksessa niiden kanssa, joiden oloihin ja etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa. Kaavaehdotuksen valmisteluvaiheessa tehdään tärkeimmät kaavan sisältöä koskevat ratkaisut: tarkennetaan tavoitteet, suunnitellaan periaatteet ja vaihtoehdot sekä selvitetään niiden vaikutuksia. Kaavoittajan tulisi maankäyttö- ja rakennuslain mukaan huolehtia että osallisilla on mahdollisuus vaikuttaa kaavan valmisteluun.

Östersundom-seura on kiinnittänyt huomiota, ettei kaavoittaja ole ottanut yhteyttä alueen asukkaisiin ennen yleiskaavaluonnoksen valmistumista. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman tuloksia ei myöskään ollut käytettävissä kaavaluonnoksen valmisteluvaiheessa eikä osallistumistilaisuuksia kaavaluonnoksen valmisteluvaiheessa ole järjestetty, toisin kuin ympäristöhallinnon ohjeet edellyttävät. Östersundom-seura katsoo valmisteluvaiheen olevan puutteellinen osallisten mielipiteiden puuttuessa. Asukkaiden taholta tämä on antanut aiheen moniin huomautuksiin.

Alueen runsaat luonnonsuojelualueet luovat selkeät reunaehdot, minne voi rakentaa ja minkälaista asukasmäärää alueet niiden suojeluarvoja heikentämättä kestävät.

Yos

MRL 9§ mukaiset kaavan vaikutukset alueen luontoon puuttuvat kaavaa varten tehdyistä selvityksistä. Myös kaavaluonnoksen vaikutusten selvittäminen nykyisten asukkaiden elinoloihin, kulttuuriin ja sosiaaliseen elämään puuttuvat. Kaavan vaikutukset alueen maisemaan ja kulttuuriperintöön on lain mukaan myös selvitettävä.

Myös Luonnonsuojelulain 65§ edellyttämä hankkeen arviointi puuttuu.

Kaikki yllämainitut selvitykset olisi pitänyt selvittää ennen kuin päätetään alueelle tulevasta asukasmäärästä ja asutuksen sijoittumisesta.

Kaavaluonnosvaihtoehtoja

Östersundom-seura katsoo että alueelle tulisi tehdä vähintään kolme erilaista kaavaluonnosvaihtoehtoa. Vertailemalla eri vaihtoehtojen näkökulmia löytyy sopivin yleiskaava. Luontojärjestöjen laatima Varjokaava edustaa seuran mielestä hyvin yhteiskunnallisesti ja ekologisesti kestävää kaavoitusta. Ehdotammekin Varjokaavan ottamista pohjaksi yhdeksi kaavaluonnosvaihtoehdoksi, kuitenkin huomattavasti esitettyä pienemmällä asukasmäärällä. Kolmannen luonnoksen tulisi perustua hitaaseen pitkän ajan kuluessa tapahtuvaan alueen luonnolliseen rakentumiseen ja tiivistymiseen.

Asukkaiden kanssa yhteistyössä tehty kaavaluonnos edistää luottamusta ja vähentää kaavasta tehtäviä valituksia. Kenenkään etujen mukaista ei ole pitkittynyt kaavan vahvistaminen.

Asukasmäärä ja rakennetun alueen rajaus

Kaavaselostuksesta ei käy ilmi perustelut alueelle sijoitettavalle asukasmäärälle. Vaihtoehtoisia asukasmääriä ei ole kaavaluonnosvaihtoehtojen puuttuessa esitetty. Östersundom-seuran mielestä suunniteltu asukasmäärä ei ole ekologisesti eikä sosiaalisesti kestävä. Asukasmäärän ja sen sijoittumisen tulee olla sellainen, ettei se vaaranna suojelualueita eikä kuluta olemassa olevaa luontoa. Vastuullamme on säilyttää alueen ainutlaatuinen luonto jälkipolville. Siksi kannatamme myös ehdotusta Sipoonkorven kansallispuiston ulottamisesta rannikon lintuvesiin ja Mustavuoren lehtoalueeseen, sisältäen alueita yhdistävät ekologiset käytävät. Uuden Porvoontien eteläpuoleinen alue tulee mahdollisuuksien mukaan kokonaan säästää rakentamiselta. Suuri osa alueesta on tulva-aluetta, jonka rakentaminen ei ole kestävän kehityksen mukaista. Alue sisältää myös maisemallisesti ja luonnonsuojelullisesti tärkeitä kohteita. Siltojen rakentaminen Östersundomista Granöhön ja Vuosaareen lisää liikennettä ja melua heikentäen luontoarvoja.

Kaavaluonnoksessa asutus on levitetty kaikkialle minne maaperä sen sallii, luontoa, maisemaa ja yhteisöä kunnioittamatta. Kuitenkin yleiskaavan sisältövaatimukset edellyttävät muun muassa rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaalimista. Vaatimusten mukaan myös virkistykseen soveltuvia alueita on oltava riittävästi.

Rakentamisen painopisteen tulisi sijaita Porvoonväylän ja Uuden Porvoontien välisellä alueella siten, että tiivein rakennettu alue luontevasti olisi Sakarinmäessä sekä mahdollisesti toisena alueena Varjokaavassa ehdotettu Gumbölen alue. Asutuksen tiivis sijoittaminen luo toimivaa kaupunkirakennetta, jossa palvelut sijaitsevat talojen alakerrassa ja palvelevat eri-ikäisten tarpeita. Tämä mahdollistaa asukkaiden liikkumisen kävellen ja pyöräillen sekä julkisilla liikennevälineillä. Näin rakentamalla saadaan alueelle riittävästi asukkaita palvelujen ja liikenneyhteyksien muodostamiseen, eikä kaikkea arvokasta maisemaa ja luontoa tarvitse tuhota rakentaen. Myös viheralueet sijaitsevat silloin asutuksen välittömässä läheisyydessä kaikkien helposti saavutettavissa. Nykyinen omakotiasutus tulee pikkuhiljaa tiivistymään asukkaiden halujen ja tarpeiden mukaan, mahdollistaen näin nykyisten asukkaiden yhteisöllisen identiteetin säilymisen.

Nykyisen yhteisön tulevaisuus

Yleiskaavan sisältövaatimusten mukaan yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa. Tässä kaavaluonnoksessa yksityisten maille on raskaasti kaavoitettu lisärakentamista ja sillat sekä kulkuväylät halkovat tontteja. Asukkaiden huoli kotiensa sekä yhteisön säilymisen puolesta on ymmärrettävää. Kaavaluonnoksen epätarkkuuden pelätään mahdollistavan myöhemmin pakkolunastuksia. Suunniteltu 40 000:n asukkaan lisäys Helsingin kaupunkiin kuuluvalle alueelle tuhoaa nykyisen yhteisön olemassaolon. Hitaasti tapahtuva täydennysrakentaminen mahdollistaisi uusien asukkaiden sijoittumisen yhteisöön. Östersundom-seura edellyttää, että nykyisten asukkaiden kodit säilyvät eikä pakkolunastuksiin ryhdytä. Uudet rakennukset tulee sijoittaa alkuperäistä asutusta kunnioittaen, eikä nykyisten alueiden läpikulkuliikennettä tule oleellisesti lisätä.

Tulevaisuuden asuminen

Östersundomin rakentaminen ajoittuu 40 vuoden aikavälille. Kaavaluonnoksen tulisi vastata tulevaisuuden haasteisiin. Ilmastonmuutos tulee kiihtymään, jollei pikaisesti ryhdytä kasvihuonepäästöjen poistamiseen. Luonnonvarat hupenevat, väestömäärän kasvaessa ruoan ja puhtaan veden tarve lisääntyy, ympäristön saastuminen tuhoaa kaikkien eliöiden elinympäristöä. Luonnon monimuotoisuus on jatkuvasti vähentynyt ja eläinten sukupuuttoaalto kiihtyy. Nykyisten suojelualueiden säilyttäminen ja

uusien perustaminen on erityisen tärkeää. On lyhytnäköistä tuhota kaupunkilaisten helposti saavutettavissa olevaa luontoa ja kulttuurimaisemaa.

Toivomme, että alueen suunnittelussa otetaan huomioon mahdollisuus rakentaa täysin uudenlainen ekologinen kaupunginosa. Tämän tekee mahdolliseksi alueen maaperän vähäinen rakennuskanta. Uuden kaupunginosan profilointi ekologiseksi lisää alueen kiinnostavuutta niin tulevien asukkaiden kuin rakentajien keskuudessa.

Tulevaisuuden asuinalue on hiilineutraali. Siinä palvelut ovat lähellä ja liikkuminen tapahtuu jalkaisin, polkupyörällä ja julkisella kulkuneuvolla. Se on omavarainen energiantuoton suhteen. Kaavaluonnoksessa mainittu aurinkoenergia on ehdottoman kannatettavaa, mutta sille on myös taattava yhteiskunnan taloudellinen tuki. Energiantarve lämmityksessä on vähäisempi ja energiaomavaraisuuden lisääntyessä kaukolämpö on tarpeeton. Jätteidenkierrätys ja käsittely tulisi tapahtua asuinalueella. Rakennettavat talot ovat nolla- ja plusenergiataloja. Rakennusmateriaalien koko elinkaari valmistuksesta kierrätykseen tulee olla mahdollisimman vähäpäästöistä. Rakennusten ikää tulee pidentää nykyisen betonielementtitalon iästä. Ruoankuljetus- ja kauppamatkat ovat nykyistä lyhemmät. Esimerkiksi Östersundomin asukkaiden ruokaa on mahdollista tuottaa alueen pelloilla ja lähialueilla. Näin myös viljelymaisema säilyy alkuperäisessä muodossaan ja käytössään.

Kaavaluonnoksessa pientalovaltainen asutus on levitetty laajalle. Liikkuminen perustuu yksityisautoilulle ja kaavaselostuksessa yksityisautoilun todetaankin lisääntyvän voimakkaasti. Hajanainen asutus lisää yksityisautoilua ja sen tuomia melu- ja päästöhaittoja kaikilla alueilla. Kaavaluonnoksessa ei tähdätä rohkeasti tulevaisuuteen vaan ratkaisut johtavat menneisyyden autolähiöön.

Ekologinen rakentaminen kunnioittaa ympäristöään, sen muotokieli sopii maisemaan eikä rakennuksen asukkaineen tule kuluttaa ympäristöään. Pinnanmuodot tulee säilyttää ja paikan luontaista kasvillisuutta ei tule korvata nurmikentillä ja kiveyksillä.

Liikenne

Ehdotamme raidevaihtoehdon uudelleenharkintaa yleiskaavaa valmisteltaessa. Nykyiseen luonnokseen ehdotetun metron sijaan on pikaraitiotievaihtoehto (Unified) mielestämme parempi raideliikenneratkaisu seuraavin perustein:

- Rakennuskustannukset ovat huomattavasti alhaisemmat (metro viisinkertainen kustannuksiltaan)
- Alueen sisäisten liityntäbussien tarve olisi huomattavasti alhaisempi kuin metrovaihtoehdossa
- Pikaraitiotie soveltuu paremmin pienimittakaavaiseen kaupunkirakenteeseen sekä palvelee sisäistä liikkumista paremmin tiheän pysäkkivälinsä ansiosta
- Pikaraitiotien imago on uudempi, hiljaisempi, siistimpi ja paikallisempi.

Tämä kohentaisi alueen arvostusta ja edustavuutta sekä korostaisi modernin pientalokaupungin mielikuvaa
- Pikaraitiotie on helpompi sijoittaa kaupunkirakenteeseen ja se toimii vaihtelevassa maastossa metroa paremmin
- Pikaraitiotien varteen voidaan sijoittaa paljon kilpailukykyisiä liikkeitä ja kauppoja

Mielestämme myös molemmat vaihtoehdot olisi mahdollista sovittaa yhteen esimerkiksi jatkamalla metro Länsisalmeen, josta voitaisiin tehdä raideliikenteen solmukohta. Länsisalmesta voitaisiin jatkaa pidemmälle itään pikaraitiotienä. Solmukohta mahdollistaisi myös hyvän poikittaisen liikenteen esimerkiksi Vuosaaren satamasta lähtien Kehä 3:n viertä Tikkurilaan ja sieltä edelleen lentoasemalle. Tulevaisuudessa mahdollinen Pietarin juna liittyisi tähän myös ja mahdollistaisi nopeat yhteydet Porvoon suunnan kasvukeskuksiin.

Seuraavan luonnoksen kommentointi

Kaavan osallisilla on oltava mahdollisuus kommentoida myös seuraavaa kaavaluonnosta. Avoin yhteistyö vähentää turhia valituskierroksia ja kaikkia osapuolia tyydyttävä ratkaisu on joustavammin ja nopeammin toteutettavissa.

Kunnioittavasti

Östersundom-seura
info@ostersundom-seura.fi
Puh. 046 564 0210
www.ostersundom-seura.fi