

## **Östersundomin yhteinen yleiskaavaluonnos nro YK0035**

J-VN/JKU/MPA/MIM/HY-L

Östersundomin yhteisen yleiskaavan aiempi luonnos käsiteltiin Helsingin, Sipoon ja Vantaan kaavoituslautakunnissa sekä kunnanhallituksissa kevättalvella 2011. Ne puolsivat Östersundom-toimikunnalle yhteisen yleiskaavan valmisteluaineiston asettamista nähtäville maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30 §:n mukaisesti.

Valmisteluaineisto asetettiin nähtäville 21.4. - 23.5.2011 ja siitä pyydettiin kannanotot. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin yhteensä 173 mielipidettä. Kannanottoja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin yhteensä 73.

Suunnittelutyötä on jatkettu saadun palautteen pohjalta. On laadittu vaihtoehtoja ja vastineet esitettyihin näkemyksiin, vertailtu ja arvioitu vaihtoehtoja, aloitettu Natura-arviointi, laadittu uusi liikennejärjestelmäselvitys ja selvitetty pienyritysten toimintaedellytyksiä.

Natura-arviointia jatketaan yleiskaavaehdotuksen valmistumiseen asti. Väliarvioinnin perusteella nähtävillä ollut luonnos (vaihtoehto A) on Natura-alueisiin kohdistuvien vaikutusten kannalta hyväksymiskelvoton. Muita vaihtoehtoja voidaan edelleen kehittää niin, että tavoitteena oleva merkittävän haitan välttäminen voisi olla mahdollista.

Työtä on tarkoitus jatkaa siten, että valitun vaihtoehdon pohjalta laaditaan yleiskaavaehdotus vuoden 2012 aikana.

### **Vuorovaikutus ja esitettyjen näkemysten vastineet**

Nähtävilläolokautena viranomaisilta ja muilta asian valmistelun kannalta keskeisiltä tahoilta pyydettiin kannanotot yleiskaavan valmisteluaineistosta. Toukokuussa 2011 järjestettyihin viiteen yleisötilaisuuteen osallistui yhteensä noin 300 henkilöä. Vuorovaikutusraportissa on vastineet sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa koskeviin mielipiteisiin että kaavaluonnosta koskeviin mielipiteisiin ja kannanottoihin.

Vuorovaikutusraportissa käsitellään palautteita teemoittain ja osa-alueittain. Eniten näkemyksiä on esitetty luontoon sekä raideratkaisuun liittyvistä seikoista. Kannanotot ja mielipiteet ovat nähtävillä Helsingin kaupungin kirjaamossa, Vantaan kaupunkisuunnittelussa ja Sipoon kunnan kehitys- ja kaavoituskeskuksessa.

### **Yleiskaavaluonnoksen vaihtoehdot**

Vaihtoehdot rakentuvat rakennemalliraportissa esitettyjen perusratkaisujen pohjalle. Vaihtoehtoja on yhteensä viisi. Muuttujina ovat joukkoliikennejärjestelmä, rakennusalueet, mitoitus ja viheralueiden laajuus. Kaikissa vaihtoehdoissa metro jatkaa Mellunkylän asemalta. Missään vaihtoehdossa ei esitetä pelkästään pikaraitiotiejärjestelmään perustuvaa ratkaisua. Vaihtoehdoissa A ja C on pelkästään metrojärjestelmä. Vaihtoehtoon E sisältyy myös taajamajuna.

Vaihtoehto A on nähtävillä ollut luonnos. Se perustuu joukkoliikenteen osalta metroon, jossa on 6 asemaa ja niistä 2 Vantaalla, 3 Helsingissä ja 1 Sipoossa. Yhteydet raideliikenteellä itään perustuvat Heli-taajamajunaratanaan sekä metron jatkamiseen Majvikistä itään. A on rakentamisalueiltaan laajin. Vaihtoehto B on kehitetty A:sta mielipiteiden, kannanottojen, vaikutusten arvioinnin ja edenneen suunnittelutilanteen mukaan. A:n ja B:n oleelliset erot perustuvat metroasemien lukumäärään, rakentamisalueiden laajuuteen, työpaikka-alueiden määrään ja vihervyöhykkeiden laajuuteen. Vaihtoehdossa B Westerkillan kartanon kulttuurimaisema säilyy laajempina kuin vaihtoehdossa A, koska Kartanon metroasema on poistettu. Vaihtoehto B:hen on merkitty myös raitiotielinjasto, sekä Jokeri 1:n että Jokeri 3:n jatkeet. Raideliikenne itään Sipoon eteläosiin toimii jatkamalla metroa Majvikistä. B:ssä ei ole taajamajunaa (Heli) itään.

Vaihtoehto C on luontojärjestöjen teettämä varjokaava esitettynä muiden vaihtoehtojen tapaan. C:n lähtökohtana on luontoarvojen säilyttäminen mahdollisimman hyvin. Mitoitusperusteet poikkeavat muista vaihtoehdoista. C:n joukkoliikenne perustuu metroon. Siinä on 4 metroasemaa, joista 1 on Vantaalla ja Sipoossa ja 2 Helsingissä. C:ssä on Heli-rata. Metroa voi jatkaa itään. Rakentamiseen

tarkoitetut alueet ovat tiiviisti neljän metroaseman tuntumassa. C on vaihtoehdoista kerrostalovaltais-

Vaihtoehto D:n joukkoliikenne perustuu raitiotieverkostoon. D:hen on merkitty jatkeet sekä Jokeri 1:lle että Jokeri 3:lle. Metroa on jatkettu yhdellä asemanvälillä Kehä III:n ja Uuden Porvoontien risteuksen tuntumaan Länsisalmen asemalle. Raideliikennettä itään ei ole, vaan Söderkulla (Sibbesborg) ja Porvoo ovat joukkoliikenteen osalta bussiyhteyksien varassa. Suunnittelualueen länsiosassa on laaja viheralue, joka johtaa Sipoonkorvesta Vuosaaren meren suuntaan. Rakennustapa ei ole niin tiivis kuin A:ssa ja B:ssä, vaan vastaa enemmän perinteisen puutarhakaupungin ideaa.

Vaihtoehto E:ssä taajamajuna Östersundomista itään on oleellinen tekijä. Östersundomissa on Helsingin itäinen rautatieasema, jossa voi vaihtaa tarvittaessa metroon tai pikaraitiotiehen. Kaavaluonnokseen sisältyy 2:n metroaseman metro sekä raitiotiejärjestelmä. Tehokkaat rakentamisalueet ja alueen keskus ovat rautatieaseman ympärillä Sakarinmäessä. Vastaavasti rakentamisalueita on muihin vaihtoehtoihin verrattuna vähemmän etelässä rannan tuntumassa. Länsiosaan on osoitettu D:n tapaan laaja viheralue.

### **Luonnosvaihtoehtojen arviointi ja vertailu**

Luonnosvaihtoehtoja on vertailtu erillisessä kaksiosaisessa raportissa. Erikseen on selvitetty vaihtoehtojen ominaisuuksia liikennejärjestelmän ja kaavatalouden kannalta. Natura-arviointi tehdään työn kuluessa, ja siitä on laadittu väliraportti.

Luonnosvaihtoehtojen vertailuraporttiin on koottu Östersundomin yhteisen yleiskaavan kaavaluonnosvaiheeseen mennessä suunnittelussa käsitellyt vaihtoehtotarkastelut. Osaan I on koostettu kaavan tavoitteistoa sekä ennen alustavaa kaavaluonnosta läpikäytyjä suunnitteluvaihtoehtoja, niiden vaikutusarviot ja tehtyjen valintojen perustelut. Osa I sisältää aineistoa Itämetron esiselvityksestä, Majvikin metron esiselvityksestä ja Östersundomin pikaraitiotieselvityksissä esitetyt vaihtoehtot.

Arviointi- ja vertailuraportin osassa II vertaillaan vaihtoehtoja eri tavoin. Yleiskaavalla on arvioitu olevan merkittäviä seudullisia vaikutuksia ja tästä syystä raportin II osassa on aluksi katsaus seudun ominaisuuksiin. Kaavaluonnoksen A vaikutusten arvioinnissa on painotettu seutuun kohdistuvien vaikutusten tunnistamista. Muiden vaihtoehtojen vaikutusten arviointi on toteutettu vertaillen vaihtoehtojen eroa A:han ja sitä kautta vaikutuksiin aiheutuvia eroja. Raportin II osaan on kirjattu myös jo tehdyn Natura-arvioinnin välituloksia sekä liikennejärjestelmäselvityksen tuloksia.

Kriteerivertailussa parhaina esiin nousivat kaavaluonnokset B ja E. E:n toteuttamiseen arvioitiin kuitenkin liittyvän enemmän epävarmuustekijöitä kuin muiden vaihtoehtojen. C-vaihtoehto ei anna muiden vaihtoehtojen veroisia mahdollisuuksia tavoitellun pientalokaupungin toteuttamiselle eikä kaavavarannon ja sitä kautta tonttivarannon riittävyys takaan. Tehtyjen arviointien ja vertailun valossa kaavaluonnos B vaikuttaa parhaalta pohjalta Östersundomin yhteisen yleiskaavan kaavaehdotuksen laatimiselle.

### **Pinta-alatietoja**

Liitekarttojen punaisella värillä esitetyt rakentamisalueet hehtaareissa (suluissa vaaleanpunaiset + keskipunaiset + tummanpunaiset alueet):

A	2010	(1035 + 775 + 200)
B	1925	(1080 + 625 + 220)
C	860	(600 + 5 + 255)
D	1885	(1105 + 690 + 85)
E	1900	(1115 + 550 + 235)

Keltaisella merkityt työpaikka-alueet + harmaalla merkityt kuntatekniset alueet:

A	150	+	130
B	200	+	150
C	50	+	55
D	170	+	185
E	200	+	185

Koko kaava-alueen pinta-ala on kaikissa vaihtoehdoissa 4470 ha. Vaihtoehdoissa A, B, D ja E kaikki rakentamisalueet ovat yhteensä 2235 - 2290 hehtaaria. C:ssä rakennettavat alueet ovat yhteensä 965 ha. Rakennettavista alueista korttelimaata voi laskea olevan noin 60% ja 40% paikalliskatuja ja -puistoja. Vaihtoehdossa C myös pääkaduista suurin osa sijoittuu rakennettaville alueille, koska sen esitystapa on erilainen.

### **Väkiluku- ja työpaikka-arvio**

Mikäli kaikissa vaihtoehdoissa koko punaisella merkitty rakentamisalue toteutettaisiin kokonaan asuntorakentamisena ilman rakenteen sisäisiä palveluja ja työpaikkoja olisivat väkilukuarviot A:ssa 80000 asukasta, B:ssä 77000 asukasta, C:ssä 44700 asukasta, D:ssä 64000 asukasta ja E:ssä 76 000 asukasta. Voidaan esittää arvio, jonka perusteella osa yksityisistä pientalotonteista jää toteutumatta ja että osa kerrosalasta toteutuu työpaikkoina ja palveluina, yhteensä 20 % kerrosalasta. Tällä tavoin korjatut väkilukuarviot ovat:

A = 64 000, B = 61 600, C = 35 800, D = 51200 ja E = 60 800.

Työpaikkojen luonne Östersundomissa on tällä hetkellä vaikeasti arvioitavissa. Sataman vetovoima ja kehittyminen tulevaisuudessa on kysymysmerkki, samoin mahdollisuudet toimitilatyöpaikkoihin kaava-alueella. Eri vaihtoehtojen työpaikkamäärien keskinäiset suhteet keltaisilla ja harmailla alueilla voidaan arvioida muodostuvan niiden maapinta-alojen suhteessa. Punaisilla alueilla voidaan olettaa kerrostalovaltaisilla alueilla olevan enemmän työpaikkoja/ha kuin pientaloalueilla. C:n ja E:n kerrostalovaltaisilla keskusta-alueilla voi olettaa olevan suhteellisesti enemmän toimitiloja kuin muissa vaihtoehdoissa. Käytetyt laskelmat vaihtelevat C- vaihtoehdon n. 9 000 työpaikasta E- vaihtoehdon n. 30 000 työpaikkaan. Vaihtoehdoissa A, B ja D työpaikkamääräksi on esitetty runsaat 20 000.

### **Kaavatalous**

Östersundomin rakentaminen tulee suuren laajuutensa takia olemaan hyvin suuri taloudellinen panostus, joka edellyttää merkittävää panostusta kustannustietoiseen ja ennakoivaan suunnitteluun. Rakentamisen ajoituksen hallinta tulee olemaan merkittävää menojen ja tulojen muodostumisen ja rahoituksen kannalta.

Östersundomin yleiskaava-alueen toteuttaminen tulee kaikilta osiltaan edellyttämään runsaasti maanmassojen hallintaan liittyviä toimia. Alueen äärevät luonnonolosuhteet huomioon ottava kustannustietoinen suunnittelu tulee vaatimaan huomattavia panostuksia ennakoivaan suunnitteluun myös yksityiseen omistukseen jäävällä maalla. Haastavuudeltaan maankäytön ja pohjarakentamisen suunnittelun koordinointi rinnastuu Helsingin tämänhetkisiin aluerakentamiskohteisiin.

Östersundomissa harjoitettavalla maapolitiikalla on merkittäviä taloudellisia vaikutuksia eri toimijatahoille, joista moni on yksityinen maanomistaja.

Metro ja yhteiskäyttötunneli ovat suuria investointeja, joiden linjausta, maanalaisia ja -päällisiä osia ja metroasemien sijaintia tulisi jatkossa tarkastella ja tarkentaa suhteessa maankäyttötoimintojen laajuuteen, teknistaloudelliseen toteutettavuuteen, toivottuun toteutusjärjestykseen ja mahdollisiin rahoitusmalleihin.

Östersundomin kehittämisen perusajatuksena olevaa keskieurooppalaisen pientalokaupungin ideaa on Suomessa toistaiseksi toteutettu vähän eikä missään tässä laajuudessa. Maankäyttövaihtoehtojen valinnassa rakentamisen sijainti ja volyyymi sekä liikenneratkaisut tulevat olemaan jatkossa keskeiset tekijät tarkasteltaessa yleiskaavan kaavataloudellista kannattavuutta. Yleiskaavaehdotuksen yhteydessä laaditaan tarkempi investointeihin perustuva arvio alueen taloudesta.

### **Luonto- ja viheralueet**

Kaavaluonnoksessa on esitetty laajat viheralueet. Korttelirakenteen sisäiset puistot ja viheralueet sisältyvät kaavan rakennusalueisiin. Siksi yleiskaavan mahdollistamaa kaupunkirakennetta on kuvattu kaavallustraatioissa. Sipoonkorven luonto- ja retkeilyalueen sekä saariston väliin asettuva kaupunkirakenne pitää sisällään suojelualueet, kaupunkipuistot, liikuntapuistot, hevostilat, viherkäytävät, siir-

tolapuutarhat ja korttelirakenteen sisäiset puistot sekä pihat ja puutarhat. Elinvoimaisen kaupunki-  
luonnon muodostumista edistetään huomioimalla alueella esiintyvät luontotyypit ja sovittamalla kau-  
punkirakentaminen niihin.

Ekologiset käytävät ovat reittejä luonnon ydinalueiden välillä, joita pitkin populaatiot pysyvät yhtey-  
dessä toisiinsa. Suunnittelussa erotetaan käsitteet *ekologinen käytävä* ja *viherkäytävä*, jota ihmiset  
käyttävät ulkoillessaan ja liikkuessaan paikasta toiseen. Kaupunkipuistot muodostavat ihmiselle ver-  
koston vaikka ne eivät olisi viherkäytävällä yhteydessä toisiinsa. Käytännössä Östersundomissa  
eläinten liikkumista ohjataan järjestämällä liikenneväylille aitoja sekä ylityksiä ja alituksia, jotka  
palvelevat myös ihmisten liikkumista. Kaavaluonnokseen on lisätty ekokäytäviä palvelevien yli- ja  
alikulujen merkinnät.

Östersundomin yleiskaavan luonnosvaihtoehdoissa A, B, D ja E on noin 215 - 326 m<sup>2</sup> puistoja ja  
viheralueita asukasta kohden.

A viheralueet 1408, rakentamisalueita 2010 josta puistoa 402, asukkaita 74 000 eli 245 m<sup>2</sup>/as.

B viheralueet 1355, rakentamisalueita 1926 josta puistoa 385, asukkaita 65 000 eli 268 m<sup>2</sup>/as.

C viheralueet 2942, rakentamisalueita 857 josta puistoa 0, asukkaita 40 000 eli 735 m<sup>2</sup>/as.

D viheralueet 1418, rakentamisalueita 1885 josta puistoa 377, asukkaita 55 000 eli 326 m<sup>2</sup>/as.

E viheralueet 1368, rakentamisalueita 1900 josta puistoa 380, asukkaita 81 000 eli 215 m<sup>2</sup>/as.

Nämä on laskettu siten, että 20% punaisista alueista on sisäisiä puistoja.

Suurimmat erot viherrakenteessa ovat Länsimäessä sekä Mustavuoren lehdon ja Sipoonkorven väli-  
sissä yhteyksissä. Vaihtoehdossa B Westerkullan kulttuurimaisema on suurelta osin säilytetty ja li-  
säksi viheryhteyksiä merenrannan ja Sipoonkorven välillä on laajennettu vaihtoehtoon A nähden.  
Vaihtoehdoissa D ja E kaupunkirakenne on yhtenäisempi, mutta Sotunginlaakso, Länsimäen kylä ja  
Westerkullan pellot muodostavat leveän viherkäytävän.

### **Sipoonkorpi**

Sipoonkorpi on seudullisesti merkittävä luonto- ja retkeilyalue, joka sisältää suuren potentiaalisen ke-  
hittyä reitistöltään, palveluiltaan ja toiminnoiltaan monipuolisemmaksi ja yhä houkuttelevammaksi  
Nuuksion kaltaiseksi ulkoilualueeksi. Sipoonkorpi tarjoaa mahdollisuuksia luontomatkailuun, he-  
vosyrittäjyyteen jne.

Eduskunnan hyväksymä laki Sipoonkorven kansallispuistosta tuli voimaan 1.toukokuuta 2011. Si-  
poonkorven kansallispuiston pinta-ala on 1847 hehtaaria, josta 1268 hehtaaria kuuluu Sipoonkorven  
Natura 2000-alueeseen (FI0100066). Puisto koostuu useasta valtion omistuksessa olevasta erillisestä  
metsäalueesta Sipoonkorven ydinalueella. Näistä maista yli 60 % on vaihdettu Helsingin kaupungin  
ja valtion kesken. Kansallispuistojen hoidosta vastaava Metsähallitus laatii suunnitelmat Sipoonkor-  
ven hoidolle ja käytölle yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa.

### **Ehdotettava yleiskaavaluonnos B**

Vaihtoehto B on kehitetty vaihtoehto A:n perusrakenteen pohjalta. Merkintöjä on tarkennettu ja kaa-  
vamääräyksiä on uusittu. Kaava poikkeaa silti edelleen jonkin verran tavanomaisesta yleiskaavasta.  
Eri alueiden toimintoja ei ole ollut tässä vaiheessa tarkoituksenmukaista tarkkaan säädellä, koska nyt  
ollaan laatimassa vasta suunnitelmaa kaupunkirakenteesta. Tulevaisuuden toiminnot sijoittuvat aika-  
naan toiminnalle sopiviin paikkoihin kaupunkirakenteessa.

Kaavamääräyksiin on lisätty osiot Natura-alueisiin kohdistuvista haittojen lieventämiseen tähtäävistä  
toimenpiteistä. Samoin kaupan ohjauksesta ja aurinkoenergian hyödyntämisestä on laadittu omat  
osionsa. Kaupallisten ja julkisten lähipalveluiden osalta kaavaan on merkitty lähipalvelukeskuksia.  
Niiden tarkoitus on taata kaupalliset ja julkiset lähipalvelut asutuspainotteisten alueiden lähellä kaik-  
kien ulottuvilla myös tulevaisuudessa. B:ssä on merkitty ohjeellisesti metron tunneliosuudet.

Rakentamisalueita on monessa paikassa vähennetty viheralueiden hyväksi vaikutusten arviointien ja  
annettujen mielipiteiden ja lausuntojen johdosta. Saadun palautteen pohjalta Vantaalta on poistettu  
toinen, ns. Kartanon metroasema. Tämä on vaikuttanut kaupunkirakenteeseen voimakkaasti suunnit-  
telualueen länsiosassa. On järjestynyt tilaa laajalle kulttuurimaisemalle. Tarkistettu metrolinjauksen kul-

kee nyt kartanon peltojen poikki. Myös muita Vantaan viheralueita on laajennettu paikallisen arvokkaan säilytettävän luonnon suuren painoarvon vuoksi. Metroaseman poistaminen on vaikuttanut myös metron linjaukseen Salmenkallioon asti.

Helsingin alueella ekokäytäviä ja Sipoonkorveksi tulkittavaa metsäaluetta on laajennettu. Talosaaresta, Granöstä, Salmenkalliosta, Norrbergetistä ja Landbosta on vähennetty rakentamisalueita.

Sipoossa Majvikissa rakentamis- ja viheralueet on muutettu rajauksiltaan maanomistajien ja alueen asukkaiden kanssa käydyn vuorovaikutuksen tuloksena ja siksi rakentamisalueet ovat jonkin verran laajentuneet ja viherkäytävät siirtyneet.

Rakentamisalueita (keltaiset ja harmaat alueet) on lisätty työpaikkatarkoitukseen Porvoonväylän varressa aiemmassa kaavaluonnoksessa A esitettyjen suojaviheralueiden paikalle. Erityisesti aurinkoenergian hyödyntämiseen tarkoitettua maa-aluetta on lisätty.

Pääkatuverkkoa ja sen myötä kaupunkirakennetta on tarkistettu. Vaikka yleiskaavaluonnos ei pääkatujen osalta ole tarkka suunnitelma maastoon sijoittamisen kannalta on saadun palautteen johdosta luonnoksen A pääkatuja siirretty luonnoksessa B siten, etteivät ne tarpeettomasti olisi asuttujen kiinteistöjen kohdalla. Suurimmat muutokset pääkatuverkossa ovat Vantaan ja Helsingin rajan tuntumassa Gumbölessä, Kärrissä ja Länsisalmessa. Luontovaikutusten vähentämiseksi on myös mm. Karhusaarentie osoitettu säilyvänä katuna, ei enää merkittävän katuverkon osana.

Kehä III:n ja Uuden Porvoontien sekä Landbon liittymien tienoilla on alueita, joilla on suuri kaupallinen ja toiminnallinen potentiaali. Tämän potentiaalin täysimääräinen hyödyntäminen edellyttää seuraavassa kaavoitusvaiheessa tarkempia selvityksiä. Lisäsuunnittelutarpeen ja päätöksentekotilanteen johdosta nämä kaksi aluetta on merkitty erityissuunnittelualueiksi ES 1 ja ES 2. Varsinaiseksi urbaaniksi keskusta-alueeksi (Ö-1-merkintä) on määritelty Östersundomin metroaseman ja pääkadun risteyksen tienoo, jonne on mahdollista sijoittaa hyvin monenlaista kaupan toimintaa.

Talosaaresta on hevostoimintaan varattua aluetta laajennettu oleellisesti ja samalla on poistettu rakentamisalueita.

### **Townhouse, kaupunkipientalo**

Pientalokaupunki varustettuna raskaalla raideliikenteellä on haastava yhtälö. Yksi ja ehkä ainoakin väline tähän päämäärään pääsemiseksi on townhouse-tyyppinen hyvin tehokas pientalorakentaminen. Eli on rakennettava pientaloja, jotka muodostavat riittävän tiivistä kaupunkia metron tai pikaraitiotien kannattavuuden näkökulmasta. Oleellista on, ettei suunnitteluprosessien kuluessa pientalon idea katoa ja muutu tuottajamuotoiseksi kerrostaloksi. Townhouse-rakentamista on viimeisen vuosikymmenen aikana selvitetty monin tavoin, mutta käytännön toteutuksia ei ole paljon.

Kaupunkipientaloja voidaan toteuttaa erikokoisina yksikköinä. Toteuttajana voi olla perinteiseen tapaan rakennusliike. Erityisesti pienet kohteet sopivat ryhmärakentamiseen ja -rakennuttamiseen. Mahdollisia ovat sekä omilla tonteilla sijaitsevat asunnot että asunto-osakeyhtiöt. Kaupunkipientaloiden huoneistot on helppo suunnitella siten, että huoneistokoosta tulee suuri. Silloin se ehkä ei ole enää normaalituloisen kaupunkilaisen saavutettavissa. Siksi tuotantotapojen edelleen selvittäminen on tarpeellista.

Ainakin Helsingin oloissa townhouseissa ei tulisi pitäytyä ainoastaan suuriin kaksi-kolmikerroksisiin asuntoihin, vaan tarjota aluekohtaisen tarpeen mukaan myös keskisuuria ja pienempiä asuntoja.

Rakentamismääräyksemme ovat johtaneet melko yksipuoliseen rakennustuotantoon. Townhouse-rakenteella on ominaisuuksia, jotka ovat meillä epätavanomaisia ja siksi niiden suunnittelu ja toteuttaminen törmää helposti ongelmiin rakennuslupavaiheessa. Kipupisteitä on ollut erityisesti esteettömyyden ja palomääräysten osalla.

Pohjakerroksen suunnitteleminen siten, että se soveltuu myös työ- tai liiketilaksi lisää muunneltavuutta ja vastaa tulevaisuuden ennakoimattomiin tarpeisiin. Townhouse-tyyppinen rakentaminen on lähtökohtaisesti ekologisesti kestäväää rakentamista.

## **Liikenne**

Suuri osa saadusta palautteesta koski Östersundomin raideratkaisua. On haluttu pikaraitiotiejärjestelmää tai metrojärjestelmää. Vuoden 2012 alussa valmistui uusi liikennejärjestelmävertailu, jossa liikennejärjestelmäratkaisut on tarkistettu ja tarkennettu siten, että ne tarjoavat liikenteen kannalta toimivan ja tarkoituksenmukaisen, luonnosvaihtoehdon maankäyttöön kytkeytyvän kokonaisuuden. Selvityksessä vertailtiin yleiskaavaluonnoksen liikennejärjestelmävaihtoehtoja, joiden maankäytön mitoitus ja sijoittuminen poikkesivat toisistaan.

Vertailun tuloksena päädyttiin siihen, että vaihtoehto B on kaikkien osapuolten ja kokonaisuuden kannalta paras vaihtoehto. Myös vaihtoehto E osoittautui hyväksi, mutta siihen sisältyvän taajama-junayhteyden toteutumisesta yleiskaava-alueen maankäytön toteutumiseen nivoutuen pidettiin epärealistisena. Vaihtoehtoa C rasittaa erityisesti väkilukuarvion pienuus suhteessa kalliiseen raideinvestointiin. Vaihtoehto D on investointi- ja käyttökustannuksiltaan edullisin vaihtoehto. Joukkoliikenteen saavutettavuuden ja palvelutason osalta se on kuitenkin heikompi kuin vaihtoehto B.

Vaihtoehdossa B yksi on metroasema vähemmän Vantaan alueella kuin edellisen vaiheen vaihtoehto A:ssa. Kaavakarttaan on merkitty myös kaikki pikaraitiolinjat eli poikittainen Jokeri 3 -suunnan yhteys sekä Raide-Jokerin jatkeena oleva säteittäinen raitiolinjasto. Koska raitiolinjat kulkevat pääosin katualueella, on niihin varautuminen helppoa. On tarkoituksenmukaista varautua tässä suunnitteluvaiheessa useampaan raidejärjestelmään, sillä varautuminen ei aiheuta haittaa kaavan toteutukselle. Oleellista on, että yleiskaava ei ole toteuttamisohjelma. Se laaditaan myöhemmässä vaiheessa erikseen, eikä valitussa yleiskaavaluonnos B:ssä oteta kantaa kaavan toteuttamisjärjestykseen.

Järjestelmävertailussa selvitettiin myös tie- ja katuverkon toimivuutta eri vaihtoehdoissa. Suuri maankäytön volyyymi lisää huomattavasti alueen tuottamaa autoliikennettä, mikä edellyttää investointeja kaava-alueen tie- ja katuverkkoon.

## **Tekninen huolto**

Nykyiset verkostot eivät riitä palvelemaan aluetta tulevaisuudessa. Yhdyskuntateknikka on rakennettava pääosin uudelleen ja yhdyskuntateknisen huollon verkostojen liittäminen olemassa oleviin verkostoihin edellyttää suurimuotoisia järjestelyjä. Merkittävimmät tehdyt muutokset yleiskaavaluonnokseen B luonnokseen A annettujen kommenttien perusteella ovat:

- On lisätty 110 kV:n voimajohto Vaaralan sähköasemalta Långmossbergetin jätevoimalaitokselle.
- On lisätty yhteiskäyttötunnelivaraus Majvikista Vuosaari-Pasila energiätunneliin siihen liittyvine paikallisine osineen.
- On tarkistettu maakaasuputkien sijainnit Gasumin aineiston mukaisiksi.
- On laajennettu teknisen huollon alueita Porvoonväylän varressa.

## **Energia**

Keskeisillä tiiviisti rakennettavilla yleiskaavan alueilla ensisijainen lämmitysmuoto on keskitetty kaukolämpö. Alueen laitaosilla ovat mahdollisia erilaiset hajautetun tuotannon ja muut vaihtoehdot. Vantaan Energia Oy rakentaa sähköä ja lämpöä tuottavan jätevoimalan Östersundomin yleiskaavaan sisältyvälle ja Vantaan yleiskaavassa määritellylle Långmossbergetin ET-alueelle. Tämänhetkisen tiedon mukaisesti sen lämpöteho tarvitaan Vantaan kaupungin tarpeisiin. Porvoonväylän varsi muodostaa eräänlaisen energiavyöhykkeen kolmine voimalaitoksineen. Näitä ovat Långmossbergetin jätevoimala, Helsingin Energialle kaavailtu alue Puroniityntien ja Porvoonväylän risteyksen tuntumassa sekä keskitetysti aurinkoenergiaa tuottava ja sen varastointiin tarkoitettu alue Porvoonväylän pohjoispuolella.

## **Aurinkoenergia**

Östersundomissa painopistealueeksi kestävään kehityksen ja ilmastonmuutosproblematiikan kannalta suunnitellaan suoran aurinkoenergian hyödyntämiseen (sähköön ja aurinkolämpöön) liittyviä tutkimuksia, selvityksiä ja sovelluksia. Aiempaan liitemateriaaliin kuului VTT:n laatima selvitys aurin-

koenergian mahdollisuuksista Östersundomissa. Työtä on jatkettu yhteistyönä yksityisten ja muiden tahojen kanssa. Syksyllä 2011 VTT on laatinut työohjelman, jonka mukaan asiassa on tarkoitus edetä keväällä 2012.

### **Yhteiskäyttötunneli**

Suunnittelualueen viemäröinti ja lämmitysratkaisut perustuvat nyt suurelta osin talokohtaisiin järjestelmiin. Jotta alueen rakentamisen toteuttamisjärjestys voitaisiin valita riippumatta kunnallisteknisten verkostojen nykyisestä sijainnista, on alueelle esitetty rakennettavaksi yhteiskäyttötunneli. Tunneli mahdollistaa kunnallisteknisten runkojohtojen viemisen alueen sisälle riippumatta asemakaavoitustilanteesta. Yhteiskäyttötunnelista on laadittu yleissuunnitelma. Suunnitelmassa tunneli lähtee Vuosaa-ri - Pasila yhteiskäyttötunnelista ja päättyy Majvikin metroasemalle. Tunnelista on yhteys Långmos-sabergenin jätevoimalaan sekä yleiskaavaluonnoksessa esitetylle lämpövoimala-alueelle. Tunneliin on esitetty tilanvaraukset vesi-, viemäri-, kaukolämpö- ja kaukokylmäjohdoille. Lisäksi varaudutaan 110 kV:n sähkönjakelun siirtolinjan sekä tele- ja tietoliikennekaapeleiden sijoittamiseen tunneliin.

### **Massatalous**

Östersundomin alueella pyritään toteuttamaan ns. massatasapainoon perustuvaa rakentamistapaa. Sen mukaan alueella käytettävät maamassat saataisiin suurimmalta osin kaava-alueen sisältä ja alueelta kaivettavat maat sijoitettaisiin pääosin alueen sisälle. Menettelyllä pyritään vähentämään massojen kuljetuksesta aiheutuvia ympäristöhaittoja ja kustannuksia. Tämä edellyttää, että kaivumaiden välivarastoinnille ja käsittelylle varataan alueita, joilla kaivumaita (myös louhe) voidaan muokata eri käyttötarkoituksiin sopivaan muotoon. Väliaikaiskäyttöön voisi joillakin alueilla yhdistää myös esirakentamistoimenpiteitä.

Helsingin kaupunki on käynnistänyt puhtaiden kaivumaiden hyödyntämisen kehittämisohjelman. Esitys Östersundomin alueen puhtaiden kaivumaiden sijoittamisesta ja käsittelystä tullaan ratkaisemaan käynnissä olevan selvityksen perusteella jatkosuunnittelun yhteydessä.

### **Hulevedet**

Östersundomin yleiskaava-alueelle on laadittu hulevesien hallinnan yleissuunnitelma (konsulttina FCG Finnish Consulting Group Oy), jossa on selvitetty alueen nykyiset vesiolosuhteet, arvioitu suunnitellun maankäytön vaikutukset niihin sekä esitetty tarvittavat hulevesien hallintatoimenpiteet haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi ja luonnonmukaisen hulevesien käsittelyn edistämiseksi. Suunnitelma perustuu Helsingin kaupungin hulevesistrategiaan sekä yleiskaavaluonnoksen A (24.2.2011) mukaiseen maankäyttöön.

Alueen hulevesivalunta tulee rakentamisen vaikutuksesta lisääntymään ja nopeutumaan vettäläpääsemättömien pintojen määrän kasvun myötä. Hulevesien hallinnalla voidaan vaikuttaa hulevesien määrään ja laatuun. Hallinnan keskeinen periaate on suosia hulevesien johtamista avoimissa, näkyvissä ja mahdollisimman luonnonmukaisissa järjestelmissä, joilla hidastetaan, viivytetään ja tasataan hulevesivirtaamia. Tavoitteena on lisäksi hyödyntää hulevedet monipuolisesti kaupunkiympäristön suunnittelussa ja kehittää kaupunkipurojen tilaa ja veden laatua.

Hulevesiä käsitellään erilaisin pienialaisin menetelmin tontti- ja korttelikohtaisesti (mm. viherkatot, suodattavat kasvillisuusrakenteet) sekä laaja-alaisilla ratkaisuilla yleisillä alueilla. Yleiskaavaluonnoksen hulevesiselvityksessä on varattu paikat viheralueilla sijaitseville keskitetyille hallintamenetelmille. Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty myös vapaan veden osuuden lisäämistä ruovikkoalueella. Menettelyllä pyritään parantamaan alueen uomien vedenjohtokykyä ja tätä kautta vähentämään mm. jääpatojen ja hulevesitulvan muodostumista keväisin.

### **Östersundomin Natura 2000 -alueet**

Suunnittelualueella sijaitsevat Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura 2000 -alue (FI010065), joka on suojeltu luontodirektiivin ja lintudirektiivin perusteella. Natura 2000 -alue koostuu neljästä erillisestä osasta. Osa-alueet ovat Mustavuoren, Porvarinlahden, Labbackan ja Kasabergetin muodostama kokonaisuus, Bruksviken, Torpviken ja Kapellviken. Natura 2000 -alueen pinta-ala on 355 hehtaaria, josta osa on kaava-alueen länsipuolella. Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsevat Sipoonkorven (FI0100066) sekä Sipoonjoen (FI0100086) Natura 2000 -alueet.

Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan vaikutukset Natura 2000 -alueisiin on arvioitava LsL 65 §:n edellyttämässä laajuudessa. Natura-arviointimenettely sisältää sekä arvioinnin että siitä LsL 65 §:n mukaisesti Uudenmaan ELY-keskukselta pyydettyä lausunnon. Östersundomin yleiskaavan hyväksyminen (MRL 197 §:n mukaisesti) siis edellyttää Natura-arvioinnin asianmukaista laatimista ja arvioinnin lopputulosta, jossa todetut vaikutukset eivät merkittävästi heikennä kyseisiä luontoarvoja.

Mikäli Natura-arvioinnissa todetaan merkittävää luonnonarvojen heikentymistä, ei viranomaisen saa myöntää lupaa tai hyväksyä tai vahvistaa suunnitelmaa ilman valtioneuvoston poikkeuslupaa. Poikkeusluvasta edellytyksinä on, että hanke tai suunnitelma on toteutettava erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavasta syystä eikä muita vaihtoehtoja ole. Valtioneuvoston poikkeusluvasta seuraa heikentämistä korvaavien toimien suunnittelu, osoittaminen ja toteuttaminen. Kompensaatio suunnitelma on lähetettävä EU-komissiolle hyväksyttäväksi. Kompensaatiotoimet on aloitettava ennen hankkeen toteuttamista. Suomessa ei toistaiseksi ole yhtään esimerkkiä valtioneuvoston poikkeusluvasta eikä kompensaatiosta.

Arviointityö ja yleiskaavan valmistelu etenevät rinnakkain: yleiskaavan suunnitelmia muokataan alustavien arviointitulosten perusteella ja Natura-arviointia tarkennetaan yleiskaavan uusien aineistojen valmistuessa. Lopullinen arviointi laaditaan yleiskaavaehdotuksesta.

Natura-arviointi on aloitettu elokuussa 2011 (konsulttina FCG Finnish Consulting Group Oy). Ensimmäiset arviointitulokset perustuivat yleiskaavaluonnos A mukaiseen maankäyttöön ja nähtävillä (kevällä 2011) olleeseen valmisteluaineistoon. Tuloksissa todetaan, että maankäytöllä on monia vaikutuksia Natura 2000-alueisiin. Osa vaikutuksista todennäköisesti merkittävästi heikentää niitä luontoarvoja, joiden takia alueet on liitetty Natura 2000 -verkostoon. Rakentamisen laajuus ja volyymi, väestömäärä sekä korttelialueiden ulottuminen kiinni Natura 2000 -alueisiin ovat ongelmallisia luontoarvojen kannalta.

Arvioinnin ensimmäisessä vaiheessa todettuja haittavaikutuksia on pyritty välttämään yleiskaavan luonnosvaihtoehdoissa B, D ja E esitetyin muutoksina sekä kehittämällä lieventämiskeinoja. Liitteenä olevassa Natura-arvioinnin väliraportissa on selvitetty laajemmin lieventämiskeinoja sekä vertailtu viittä yleiskaavan luonnosvaihtoehtoa.

Alustavan arvioinnin perusteella vaihtoehto A aiheuttaa merkittävää haittaa, eikä siten ole hyväksymiskelpoinen. Vaihtoehto C:n vaikutukset jäävät vähäisiksi ja niitäkin voidaan vähentää lieventämistoimilla. Vaihtoehtoja B, D ja E voidaan kehittää siten, ettei merkittävää haittaa välttämättä synny. Tämä edellyttää jatkosuunnittelussa, että lieventämiskeinoja kehitetään, rakentamisen painopisteitä tarkistetaan ja suojeltavien lintulajien yhteisöjen elinvoimaisuuden kannalta olennaisimmat alueet jätetään rakentamisen ulkopuolelle ja pääosin luonnontilaan. Natura-alueiden kannalta ei ole olennaista joukkoliikenteen muoto (metro/pikaraitiotie yms.), vaan mitkä alueet käytetään rakentamiseen ja virkistykseen sekä luonnonhoitotoimenpiteet.

Kaikissa vaihtoehdoissa lieventämiskeinojen ja luontoarvojen huomioivien suunnitteluratkaisujen käyttäminen on tärkeää, jotta merkittävä haitta voidaan estää. Useimmat lieventämiskeinot toteutuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Näiden ratkaisujen löytäminen on keskeinen osa jatkosuunnittelua.

Yleiskaavaluonnoksen valmistelussa on pyritty johdonmukaisesti tilanteeseen, jossa vaikutukset Natura 2000 -alueille eivät olisi merkittävästi heikentäviä. Jatkosuunnittelussa, yleiskaavaehdotuksen laatimisessa ja seuraavilla kaavatasoilla tulee panostaa luontoarvoja edistäviin suunnitteluratkaisuihin sekä yhteistyöhön valtion ja kuntien kesken luonnonsuojelun tavoitteiden saavuttamisessa.

### **Toteuttaminen**

Suunnittelualan toteuttamisessa kuntien välinen yhteistyö myös jatkossa on tärkeää. Osa-alueita kukin kunta voi toteuttaa omassa aikataulussaan lukuun ottamatta raskasta raideverkkoa asemineen ja kuntateknisiä päärunkojohtoja. Sipoon Majvik on suunnittelualan metrolinjan viimeinen asema,



joten sen rakentamisaikataulu on vapaammin määriteltävissä kuin Vantaan ja Helsingin asemien. Östersundomin raideratkaisu on Sipoon Sibbesborgin kannalta oleellinen kysymys. Helsingin seudun kannalta rannikon suuntainen kehityskäytävä on suunniteltava tiiviissä yhteistyössä.

Ensimmäinen metroasema, Länsisalmi, on suunniteltava ja rakennettava Helsingin ja Vantaan yhteistyönä. Natura-alueille kohdistuvan paineen takia merellisen virkistykseen ohjaaminen Granöön on tärkeää ja siksi yhteistyö sekä saaren suunnittelun että liikenneyhteyksien kannalta on tärkeä yhteistyöprojekti Helsingin ja Sipoon välillä. Majvikin ja Östersundomin alueiden raja on keskellä tiivistä kaupunkirakennetta ja siksi Helsingin ja Sipoon monialainen yhteistoiminta Korsnäsin - Majvikin tienoilla on jatkossakin tärkeää.

Östersundomin rakentamisen kannalta tärkeä yksityiskohta on teknisen huollon tarpeisiin suunniteltu yhteiskäyttötunneli. Investoimalla siihen voidaan alueen asemakaavoitus suunnitella aikataulun suhteen vapaasti.

Metrolinjan ensimmäisen Länsisalmen aseman keskuksen (Uuden Porvoontien ja Kehä III:n risteysalue) suunnittelu ja toteutus on Helsingin ja Vantaan yhteisprojekti, jonka ajoituksesta sovitaan erikseen. Helsingin asuntotuotannon ja maanomistuksen näkökulmasta Salmenkallion ja sen metroaseman rakentaminen on luonteva lähtökohta alueen laajamittaisemmalle toteutukselle.

Kaavan valmisteluaineisto on nähtävissä internetissä osoitteessa:

<http://yhteinenostersundom.fi/yleiskaava/aineistot/> (Sivuja täydennetään suunnittelun edetessä)

#### **Kaupunkisuunnittelulautakunta 27.2.2012 § 10**

##### **Apulaiskaupunginjohtajan esitys:**

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) puolletaan Östersundom-toimikunnalle Östersundomin yleiskaavaluonnoksen 9.2.2012 päivätyn vaihtoehto B:n hyväksymistä yleiskaavaehdotuksen laatimisen pohjaksi, ja
- b) puolletaan Östersundom-toimikunnalle vuorovaikutusraportin mukaisen vastineen antamista mielipiteen esittäjille ja kannanottonsa lausuneille.

##### **Käsittely:**

Asiaa esiteltiin lautakunnalle asian 5 (§ 5) kohdalla. Vantaan vihreiden edustajat ja varajäsen Pertti Oksman esittivät tarkennuksia päätösesitykseen, jotka sovittiin liitettäväksi lausumana pöytäkirjaan.

##### **Päätös:**

Päätettiin yksimielisesti esittää kaupunginhallitukselle, että

- a) puolletaan Östersundom-toimikunnalle Östersundomin yleiskaavaluonnoksen 9.2.2012 päivätyn vaihtoehto B:n hyväksymistä yleiskaavaehdotuksen laatimisen pohjaksi, ja
- b) puolletaan Östersundom-toimikunnalle vuorovaikutusraportin mukaisen vastineen antamista mielipiteen esittäjille ja kannanottonsa lausuneille.

---

#### **Kaupunginhallitus 5.3.2012 § 28**

##### **Apulaiskaupunginjohtajan esitys:**

Päätetään

- a) puoltaa Östersundom-toimikunnalle Östersundomin yleiskaavaluonnoksen 9.2.2012 päivätyn vaihtoehto B:n hyväksymistä yleiskaavaehdotuksen laatimisen pohjaksi, ja
- b) puoltaa Östersundom-toimikunnalle vuorovaikutusraportin mukaisen vastineen antamista mielipiteen esittäjille ja kannanottonsa lausuneille.

##### **Päätös:**

Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

---

#### **Kaupunginhallitus 26.3.2012 § 28**

##### **Apulaiskaupunginjohtajan esitys:**

Päätetään

- a) puoltaa Östersundom-toimikunnalle Östersundomin yleiskaavaluonnoksen 9.2.2012 päivätyn vaihtoehto B:n hyväksymistä yleiskaavaehdotuksen laatimisen pohjaksi, ja
- b) puoltaa Östersundom-toimikunnalle vuorovaikutusraportin mukaisen vastineen antamista mielipiteen esittäjille ja kannanottonsa lausuneille.

**Käsittely:**

Kaupunginhallituksen II varapuheenjohtaja Sirpa Pajunen esitti, että esityksen a-kohta muutetaan kuulumaan seuraavasti:

”Päätetään

- a) Puoltaa Östersundom-toimikunnalle Östersundomin yleiskaavaluonnoksen 9.2.2012 päivätyn vaihtoehto B:n hyväksymistä yleiskaavaehdotuksen laatimisen pohjaksi, huomioottaen seuraavat asiat:  
Östersundomin alueen rakentamisessa lähtökohtana tulee olla luonnon asettamat ehdot. Jatkotyössä tulee edetä vaihtoehto B:ssä vaihtoehto C:n eli luontojärjestöjen varjokaa-  
van suuntaan, niin että asukasmäärä on nyt esitettyä huomattavasti pienempi, jolloin pystytään säästämään alueen tärkeät luontoalueet koskemattomina sekä leveämmät puskurivyöhykkeet Natura-alueiden ja Sipoonkorven kansallispuiston ympärillä. Näin toimien ehkäistään kaava-alueen painetta Naturan merkittävään heikentämiseen ja pitkäkestoiseen oikeusprosessiin.

Alueen ekologisia ja virkistyskäyttöä palvelevia viherkäytäviä tulee edelleen leventää, jotta kaavassa pystyttäisiin turvaamaan lain vaatima luonnonsuojelualueiden kytkeytyneisyys ja toimivat viheryhteydet. Vantaan puoleinen Länsisalmen metsän luonnonsuojelualue on osa merenrannan Natura-alueilta Mustavuoresta Kasabergetin kautta pohjoiseen johtavaa eliöstölle erittäin tärkeää viherkäytävää, joka on edelleenkin esitetty liian kapeana. Lisäksi se katkeaa Porvoontien varren tiiviiseen rakentamiseen (tumman punainen).

Kaavamerkintöjä ja -määräyksiä tulee tarkentaa ja monipuolistaa mm. esittää omalla kaavamerkinnällä luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet (luo).”

Kaupunginhallituksen jäsen Mikko Mäkelä kannatti II varapuheenjohtaja Pajusen esitystä.

Puheenjohtaja totesi asiasta jouduttavan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat apulaiskaupunginjohtajan esitystä äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat II varapuheenjohtaja Pajusen esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 14 jaa-ääntä (Mäkinen, Mäntynen, Aittakallio, Päivinen, Koivula, Hako, Wallenius, Niemelä, Niinistö, Nevander, Lehmuskallio, Suonperä, Weckman, Orpana) ja 3 ei-ääntä (Mäkelä, Pajunen, Holopainen). Puheenjohtaja totesi apulaiskaupunginjohtajan esityksen a-kohdan tulleen hyväksytyksi.

Kaupunginhallituksen II varapuheenjohtaja Sirpa Pajunen esitti, että apulaiskaupunginjohtajan esityksen b-kohta muutetaan c-kohdaksi ja esitykseen lisätään uusi b-kohta, joka kuuluu seuraavasti:

”Päätetään

- b) puoltaa Östersundom-toimikunnalle, että kaavassa tulee tarkastella myös pikarai-tiotievaihtoehtoa tiiviin kaupunkirakentamisen mallissa.”

Kaupunginhallituksen jäsen Mikko Mäkelä ja kaupunginhallituksen I varapuheenjohtaja Jukka Hako kannattivat II varapuheenjohtaja Pajusen esitystä.

Puheenjohtaja totesi asiassa jouduttavan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat apulaiskaupunginjohtajan esitystä äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat II varapuheenjohtaja Pajusen esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 8 jaa-ääntä (Mäkinen, Niemelä, Niinistö, Nevander, Lehmuskallio, Suonperä, Weckman, Orpana) ja 9 ei-ääntä (Holopainen, Mäntynen, Aittakallio, Päivinen, Koivula, Hako,

Wallenius, Mäkelä, Pajunen). Puheenjohtaja totesi II varapuheenjohtaja Pajusen muutosesityksen tulleen hyväksytyksi.

**Päätös:**

Päätettiin

- a) puoltaa Östersundom-toimikunnalle Östersundomin yleiskaavaluonnoksen 9.2.2012 päivätyn vaihtoehto B:n hyväksymistä yleiskaavaehdotuksen laatimisen pohjaksi,
- b) puoltaa Östersundom-toimikunnalle, että kaavassa tulee tarkastella myös pikarai-tiotievaihtoehtoa tiiviin kaupunkirakentamisen mallissa, ja
- c) puoltaa Östersundom-toimikunnalle vuorovaikutusraportin mukaisen vastineen anta-mista mielipiteen esittäjille ja kannanottonsa lausuneille.

Lisäksi merkittiin, että vihreiden kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan pöytäkirjalausuman, joka on samansisältöinen kuin kaupunginhallituksen II varapuheenjohtaja Sirpa Pajusen esityksen a-kohtaan tekemä muutosesitys.

Liitteet

- 2.1.5 Östersundomin yhteinen yleiskaavakartta, luonnos A, B, C, D ja E
- 2.1.6 Vuorovaikutusraportti 9.2.2012
- 2.1.7 Luonnosvaihtoehtojen arviointi ja vertailu -raportti, osat I ja II, 27.2.2012
- 2.1.8 Liikennejärjestelmävertailu 31.1.2012
- 2.1.9 Natura-arvioinnin väliraportti 7.2.2012
- 2.1.10 Vantaan vihreiden pöytäkirjalausuma
- 2.1.11 Pertti Oksmanin pöytäkirjalausuma

Täytäntöönpano: maankäytön ja ympäristön toimiala

(yleiskaavapäällikkö Matti Pallasvuo, puh. 8392 2745, yleiskaavasuunnittelija Markku Immonen, puh. 8392 2742, aluearkkitehti Vesa Karisalo, puh. 8392 2684)