

Östersundomin yhteinen yleiskaava

Ote "Luonnosvaihtoehtojen arviointi ja vertailu" - raportista

Kaavaluonnosvaihtoehtojen kriteerivertailu

Kaavaluonnosvaihtoehtoja vertailtiin tarkemmin suhteessa asetettuihin tavoitteisiin. Ensinnä vaihtoehtojen "paremmuutta" arvioitiin erikseen asetettujen vertailukriteerien avulla. Vertailukriteerien kautta vertailuun saatiin suhde asetettuihin tavoitteisiin.

Kaavaluonnosvaihtoehtojen "paremmuuden" arvioimiseksi käytettiin seitsemää vertailukriteeriryhmää. Kriteerit kertovat vaihtoehdolta toivottavan tilan, sen mitä "hyvän" vaihtoehdon pitää saavuttaa. Kriteereissä painotettiin seudullisuutta. Kriteerit kuvastavat kaavalle asetettuja tavoitteita. Hyvä vaihtoehto:

- 1) huomioi yhdyskuntarakenteellaan idän kehityskäytävän
- 2) parantaa seudun asuntotarjontaa
- 3) tuottaa kaupunkia, on ominaisuuksiltaan "kaupunkimainen" ja
- 4) esittää luontevan kehitysmallin seudun liikennejärjestelmälle
- 5) kehittää seudun elinkeinoelämän mahdollisuuksia
- 6) varautuu tulevaisuuteen
- 7) huomioi paikalliset ominaispiirteet

Näitä kriteereitä täsmennettiin ja konkretisoitiin alakriteerein. Seuraavassa taulukossa on esitetty vertailukriteerit täsmennyksineen. Osalle kriteereitä on käytettävissä myös mittari, kriteeriä määrällisesti konkretisoiva arvo.

Taulukko alla: Vertailukriteerit. Mittarit punaisella kirjaimella.

Kriteeriryhmä						
Yhdyskuntarakenne huomioi idän kehityskäytävän	Parantaa seudun asuntotarjontaa	Kaupunkimaisuus, kaupunkirakenne	Luonteva kehitysmalli seudun liikennejärjestelmälle	Kehittää seudun elinkeinoelämän mahdollisuuksia	Varautuu tulevaisuuteen	Huomioi paikalliset ominaispiirteet
Alakriteerit, täsmennykset						
Miten täydentää PKS:n yhdyskuntarakennetta ja varautuu Hki - Porvoo suunnan tulevaisuuden kasvuun?	Asuntokannan monipuolisuus (seudun)	Alueiden yhtenäisyys vs. pirstoutuneisuus	mittari: kustannukset Ekotehokkuus: Raidepainotteisuus mittari: kulkutapa-jakauma	Vetovoimakeinot	Tonttimaan riittävyys mittari: kaavaverrannon teoreettinen aikaulottuvuus	Rannikko
Mitä uutta hyvää tarjoaa seudulle?	Pientalovaltaisuus mittari: pientalorakentamisalueiden % osuus rakentamisalueista	mittari: rakentamisalueiden lkm ja koko kaupunkiaste mittari: aluetyypiluvut	Joukkoliikenteen riittävä käyttäjämäärä mittari: asukasmääräosuus / metrovyöhyke	Riittävä asukasmäärä ja hyvät yhteydet	Suunnittelun ja toteutuksen joustavuus, avoimuus uusille ajatuksille	Saaristo
Seuturakenteen tasapaino mittari: asukasmäärän % osuus seudun asukasmäärästä			Palvelutaso	Pienyrittäjien mahdollisuudet mittari: työpaikka-alueiden määrä	Vaiheittain toteutettavuus Toteuttamiskelpoisuus, kuntatalous	Kulttuurimaisema
työpaikkamäärän % osuus seudun työpaikoista					Ekotehokkuus	Sipoonkorpi
luonnonsuojelualueiden % osuus seudun lsaluista					Luonnon monimuotoisuus	Natura-alueet
rakenteen eheys / hajanaisuus					Ilmastonmuutos	Muut luonnon arvoalueet Toiminnallinen luontosuhde mittari: viheralueen määrä / asukas Omavaraisuuden mahdollisuudet mittari: työpaikkamäärä
						Kehä III:n ja Vuosaaren sataman tarjoaman hyödyntäminen Nykyinen sosiaalinen ympäristö

Vaihtoehtojen vertailu kriteereiden suhteen on esitetty seuraavassa taulukossa.
Kaupunkimaisuuden ja kaupunkirakenteen kriteerin täyttymistä on arvioitu myöhemmin erikseen mitoitustaulussa.

VAIHTOEHTOJEN KRITERIVERTAILU

Kriteeri	A "nähty"	B "kehitetty"	C "luonnon ehdoilla"	D "ratikkakaupunki"	E "rantarata"
<p>Yhdyskuntarakenne huomioi idän kehityskäytävän</p> <p>Miten?</p> <p>E 18-käytävään liittyvä kehittämis-potentiaali on nähty kansainvälisesti merkittävänä kilpailukyyn lisä-jänä</p>	<p>Huomioi kehityskäytävän rakentamisalue-, liikenneväylä- ja viheraluevarauksin, jotka mahdollistavat alueelle merkittävän määrän uutta kaupunkirakennetta.</p> <p>Yhdistää seudun (kauko)idän ja (kauko) lännen.</p> <p>Jatkaa rakennetta vahvimmin lännestä 6:lla metroasemalla.</p> <p>Pääliikenneväylinä ja yhteyksinä itään päin ovat metro, Heli -rata ja E 18 maantie. Vaihtoehtoista tihein metroasemaverkosto ja metron jatkomahtolisuus edelleen itäänpäin. Eniten metroasemia sisältävä ve on metrolii-kenteeltään muita malleja hitaampi, eikä siten palvele parhaalla tavalla Sipoon ja Porvoon suuntaa. (ve:ssa kuitenkin Heli-rata).</p>	<p>Pääasiassa kuten a, Lisäksi:</p> <p>Heli-ratavaraus poistetu-> yhteydet itään metron ja E18 kautta. Metroasemia 5, joten A:ta nopeampi yhteys Helsinkiin idästä. Hyvä mm. Sibbesborgin kannalta.</p> <p>Idän kehityskäytävä kytkeytyy A:ta paremmin Kehä III:n suuntaan (pikaraitiotievaraukset).</p> <p>Läntinen "viherkehä"-erottaa nykyistä ja uutta rakennetta.</p> <p>Tuotantotyöpaikoille soveltuvia alueita E 18 varrella lisätty.</p>	<p>Rakentamisaluevaraukset merkittävästi suppeampia kuin muissa malleissa. Huomioi kehityskäytävän luontovarauksilla.</p> <p>"Viherkehä" katkoo rannikon kehityskäytävän.</p> <p>Pääliikenneväylinä ovat metro, Heli -rata ja E 18 maantie. Metro esitetty päätymään Majvikisiin. Metro yhdistää seudun (kauko)idän ja (kauko)lännen.</p> <p>Ei esitä uutta pääkatuverkkoa, joka yhdistäisi alueita toisiinsa ja ulkopuolelle esimerkiksi Sipoon kylä-alueisiin.</p> <p>Suojelupainotteisuuden takia kehityskäytävän tulevaisuuden mahdollisuudet rajallisemmat kuin muissa malleissa.</p>	<p>Huomioi kehityskäytävän rakentamisalue-, liikenneväylä- ja viheraluevarauksin, jotka mahdollistavat alueelle merkittävän määrän uutta kaupunkirakennetta.</p> <p>Pääjoukkoliikennevälineensä, pikaratikan takia yhdistää seudun itä - ja länsiosia muita vaihtoehtoja heikommin (Metro päättyy Länsisalmeen).</p> <p>Läntinen "viherkehä" erottaa nykyistä ja uutta rakennetta.</p> <p>Pääliikenneväylinä ja yhteyksinä itään päin ovat Heli -rata ja E 18 maantie.</p> <p>Tuotantotyöpaikoille soveltuvia alueita E 18 varrella enemmän kuin A:ssa.</p>	<p>Huomioi kehityskäytävän rakentamisalue-, liikenneväylä- ja viheraluevarauksin, jotka mahdollistavat alueelle merkittävän määrän uutta kaupunkirakennetta.</p> <p>Pääliikenneväylinä ja yhteyksinä itään päin ovat lyhennetty Heli -rata ja E 18 maantie. Rautatieasema Sakarinmäessä. Kaksi asemainen metro päättyy Sakarinmäkeen. Metron ja Porvoon-suunnan radan kytkemismahdollisuus. Rakenteen painotus ja liikennetarkaisuus sitovat E:n vaihtoehtoisista vahvimmin idän suuntaan, osaksi Suomenlahden pohjoisranta-työhykettä Sipoon ja Porvoon suuntiin.</p> <p>Läntinen "viherkehä"-mahdollisuus.</p> <p>Tuotantotyöpaikoille soveltuvia alueita E 18 varrella lisätty.</p> <p>Todennäköisesti suurin rakentamispotentiaali.</p>
<p>Mitä uutta hyvää tarjoaa seudulle?</p>	<p>Avaa uuden kehittämissuunnan.</p> <p>Metron ja pientalokaupungin yhdistämisessä on suuri potentiaali.</p> <p>Merkittävä määrä uutta townhouse-rakentamista.</p> <p>Laaja merenlahtien ennallistaminen on uutta ja siitä saatavaa kokemusta voidaan soveltaa muuallakin.</p> <p>Seudullinen rantaraitti.</p> <p>Granöstä tulee helposti saavutettava saari.</p> <p>Metroasemilta yhteydet Sipoonkorpeen.</p> <p>Laaja ja monipuolinen vapaa-aika- ja virkistysalue Salmenkallion</p>	<p>Kuten a. Lisäksi:</p> <p>Pikaraitiotien ja metron yhdistäminen uutta.</p> <p>Omaleimainen ruovikko-kanavakaupunki - pienempi merenlahti kuin A:ssa.</p> <p>Raitiovaunu Sipoonkorpeen.</p>	<p>Sipoonkorven laajan kansallispuiston laaja osa Helsingissä.</p> <p>Metroasemilta yhteydet Sipoonkorpeen ja Östersundomin asema suoraan korvessa. Sipoonkorven saavutettavuus vaihtoehtoista paras.</p> <p>Sipoonkorven laajenemismahdollisuus.</p>	<p>Kuten a. Lisäksi:</p> <p>Laaja kaupunkipientalovaltainen raitiovaunukaupunki, joka voi toimia esimerkkinä idän yhdyskunnille.</p>	<p>Verrattavissa D:hen, lisäksi metron ja idän-suunnan radan kytkentä tarjoaa uutta potentiaalia.</p> <p>Mahdollisuus uuteen itäiseen satamakaupunkiin (Vuosaari + Östersundom).</p>

	metroaseman vierellä. Aurinkosähkölaitteita laajassa mitassa E 18 varrella.				
Kriteeri	A "nähty"	B "kehitetty"	C "luonnon ehdoilla"	D "ratikkakaupunki"	E "rantarata"
Seuturakenteen tasapaino	Tasapainottaa rakennetta suuntaamalla kasvua myös itään. Ei katkoa kaupunkirakenteessa - kiinni vanhassa Helsingissä.	Verrattavissa A:n.	Metro sitoo seudun itä- ja länsiosia. Itäosan kasvu heikompaa kuin muissa malleissa. Kerrostalopainotteisempi kuin muut mallit. Työpaikkaomavaraisuus ja palveluiden kehittyminen heikompaa kuin muissa malleissa.	Tasapainottaa rakennetta suuntaamalla kasvua myös itään. Sitoo aluetta pikaraitiotien avulla pohjoisiin ja poikittaistuuntiin sekä esikaupunkivyöhykkeeseen. Mahdollisuus paikalliseen omaleimaisuuteen ja omavaraisuuteen suurempi kuin muissa malleissa? Itsenäisempi osa seutua kuin A, B ja C?	Tasapainottaa rakennetta suuntaamalla kasvua itään malleista voimakaimmin. Mahdollisuus uuteen itäiseen satamakaupunkiin (Vuosaari + Östersundom). Itsenäisempi osa seutua kuin A, B ja C?
mittari: asukasmäärän % osuus seudun asukasmäärästä,	asukasmäärä 70 000 73 000 (tark. 09/2011)	asukasmäärä 71 000	asukasmäärä 45 000 - 50 000 42 000 (09/2011 liik.arvio)	asukasmäärä 64 000	asukasmäärä 81 000
työpaikkamäärän % osuus seudun työpaikoista	Helsingin seudun (14 kuntaa) ennuste 2030: 1 594 638 asukasta. A:n osuus tästä noin 4 % työpaikkamäärä 10 000 - 15 000 21 000 (tark. 09/2011) Maakuntakaavaluonnoksessa varaudutaan 250 000 työpaikan lisäykseen Uudellamaalla 2035. PKS osuus tästä kasvusta arviolta 60 % = 150 000. A:n osuus tästä 14 %	Helsingin seudun (14 kuntaa) ennuste 2030: 1 594 638 asukasta. B:n osuus tästä noin 4 % työpaikkamäärä 22 000 Maakuntakaavaluonnoksessa varaudutaan 250 000 työpaikan lisäykseen Uudellamaalla 2035. PKS osuus tästä kasvusta arviolta 60 % = 150 000. B:n osuus tästä noin 14 %	Helsingin seudun (14 kuntaa) ennuste 2030: 1 594 638 asukasta. C:n osuus tästä noin 2,5 - 3 % työpaikkamäärä 8000 9000 (09/2011 liik.arvio) Maakuntakaavaluonnoksessa varaudutaan 250 000 työpaikan lisäykseen Uudellamaalla 2035. PKS osuus tästä kasvusta arviolta 60 % = 150 000. C:n osuus tästä 6 %	Helsingin seudun (14 kuntaa) ennuste 2030: 1 594 638 asukasta. D:n osuus tästä noin 4 % työpaikkamäärä 20 000 Maakuntakaavaluonnoksessa varaudutaan 250 000 työpaikan lisäykseen Uudellamaalla 2035. PKS osuus tästä kasvusta arviolta 60 % = 150 000. D:n osuus tästä noin 13 %	Helsingin seudun (14 kuntaa) ennuste 2030: 1 594 638 asukasta. E:n osuus tästä noin 5 % työpaikkamäärä 30 000 Maakuntakaavaluonnoksessa varaudutaan 250 000 työpaikan lisäykseen Uudellamaalla 2035. PKS osuus tästä kasvusta arviolta 60 % = 150 000. D:n osuus tästä 20 %
luonnonsuojelualaisten % osuus seudun Isalueista	Helsingin seudulla luonnonsuojelualueita nyt 3 % maa-alasta, noin 15 370 ha. A:ssa nyk. luonnonsuojelualueita noin 130 ha, mikä on 0,8 % seudun luonnonsuojelualueista.	Kuten A.	Helsingin seudulla luonnonsuojelualueita nyt 3 % maa-alasta, noin 15 370 ha. C:ssä luonnonsuojelualueita noin 1119 ha (kansallispuistoa noin 980 ha), joka on noin 7 % seudun luonnonsuojelualueista.	Kuten A.	Kuten A.
rakenteen eheys / hajanaisuus	Rakenne ehein.	Rakenteessa katko Länsimäen seudulla.	Rakenne hajanaisin.	Rakenteen eheys verrattavissa b:n.	Rakenteen eheys verrattavissa b:n.
Parantaa seudun asuntotarjontaa Miten?	Lisää mahdollisuuksia kaavoittaa runsaasti aluetta asumiselle raideyhteyden piiriin. Tarjoaa laajasti alueita perinteisille pientaloille	Verrattavissa A:n. Hieman vähemmän aluevarausmahdollisuuksia asumiselle.	Muita vaihtoehtoja vähäisempi mahdollisuus kaavoittaa asumista. Pientaloasumiselle jäävät lähinnä nykyiset pientaloalueet.	Lisää mahdollisuuksia kaavoittaa runsaasti aluetta asumiselle raideyhteyden piiriin. Lisää mahdollisuuksia	Lisää mahdollisuuksia kaavoittaa runsaasti aluetta asumiselle raideyhteyksien piiriin. Vaihtoehtoista laajin pinta-ala perinteisille pientaloille.

	<p>ja vaihtoehtoista suurimman kaupunkipientojen kaavoituspotentiaalin.</p> <p>Lisää mahdollisuuksia kaavoittaa uutta asumista metron varteen ja rannan vetovoimaan.</p>			<p>kaavoittaa uutta asumista pikaraitiotien varteen ja rannan vetovoimaan.</p>	
Kriteeri	A "nähty"	B "kehitetty"	C "luonnon ehdoilla"	D "ratikkakaupunki"	E "rantarata"
<p>Asuntokannan monipuolisuus (seutu) 2/3 Helsingin seudun asunnoista on kerrostaloissa. Kehyskunnissa 2/3 asunnoista on pientaloissa. Helsingissä asunnoista 13 % on pientaloissa. Helsingin asuntokannasta 60 % on pienasunnoissa (kaksioissa tai pienemmissä).</p>	<p>Mahdollisuus kaavoittaa Östersundomiin runsaasti aluetta asumiselle lisää osaltaan seudun asuntokannan monipuolistamismahdollisuuksia.</p> <p>Iso asukasmäärä saattaa taata myös erityyppisten asuntojen kysyntää.</p> <p>Asumista on mahdollista kaavoittaa merkittävästi myös kuntien omistamille maille, jolloin asuntokannan monipuolisuustavoitteen ohjaamiseksi on paljon keinoja.</p> <p>Pientalotonttimaan lisäämisellä Helsingissä on suuri merkitys koko seudun asuntokannan monipuolistamiselle - pelkistetty asetelma kehyskuntien pientaloasumisen ja pääkaupunkiseudun kerrostaloasumisen välillä muuttuu.</p>	<p>Kuten A.</p>	<p>Asukasmäärän ja aluevarausten suhde perustuu asumisväljyysoletukselle 25 k-m²/asukas, mikä poikkeaa oleellisesti muiden vaihtoehtojen laskennallisesta asumisväljyydestä (50 k-m²/asukas). Tämän merkitystä tavoitellun seudun asuntokannan monipuolisuuden kannalta on vaikea arvioida.</p> <p>Todennäköisesti alueelle asemakaavoitettaviin runsaasti pieniä kerrostaloasuntoja. Ei muuta olennaisesti seudun asuntokanta-asetelmaa.</p> <p>Pääosa uudesta asumisen määrästä sijoittuu yksityisomistuksessa oleville maille, jolloin asuntokannan monipuolisuuden ohjaamisen keinot ovat vähäisemmät kuin kuntien omistamilla maille.</p>	<p>Verrattavissa A:n. Suuri kaupunkipientaloaluetta monipuolistaa toteutuksessaan merkittävästi seudun asuntokantaa jopa koko Suomen kannalta kiinnostavassa määrin.</p> <p>Tarjoaa vaihtoehtoista pienimmän pinta-alan kerrostaloasumiselle.</p>	<p>Verrattavissa A:n. Sakarinmäkeen päättyvällä idän rautatieyhteydellä saattaa olla merkitystä myös seudun asuntokannan monipuolisuuden kannalta.</p> <p>Pientaloasuminen voidaan ulottaa vaihtoehtoista pohjoisimmaksi Sipoonkorven tuntumaan.</p>
<p>Pientalovaltaisuus (seutunäkökulma)</p> <p>mittari: pientalorakentamisalueiden % osuus rakentamisalueista (pientalorakentamisalueiden pinta-ala)</p>	<p>Seudun kannalta malli mahdollistaa pääkeskuksen, Helsingin, pientalotonttivarannon merkittävän kasvattamisen kaavoittamisen keinoin.</p> <p>Kaupunkipientalojen merkittävä osuus (aluevaraukset vaihtoehtoista suurimmat)</p> <p>noin 79 % A:n rakentamisalueista pientalorakentamisaluetta (18 km²)</p>	<p>Verrattavissa A:n. Asumisen mahdollistavat aluevaraukset vähän pienempiä kuin A:ssa.</p> <p>noin 75 % B:n rakentamisalueista pientalorakentamisalueita (17 km²)</p>	<p>Seudun kannalta malli ei mahdollista pääkeskuksen, Helsingin pientalotonttivarannon merkittävää kasvattamista kaavoittamisen keinoin. Tässä mielessä malli välillisesti lisää painetta ja tarvetta kaavoittaa pientalotontteja kehyskuntiin.</p> <p>noin 63 % C:n rakentamisalueista pientalorakentamisalueita (noin 6 km²)</p> <p>Kerrostalorakentamisen mahdollisuudet suurimmat.</p>	<p>Verrattavissa A:n. Townhouse-tyyppisen rakenteen (keskipunainen) aluevaraukset 2. suurimmat.</p> <p>noin 81 % D:n rakentamisalueista pientalorakentamisalueita (noin 18 km²)</p>	<p>A:ta, B:tä ja D:tä pienemmät mahdollisuudet pientalopainotteisuuden alueella ja sitä kautta myös seututasoisen tarkastelussa ei lisää pääkeskuksen pientalorakentamista samassa määrin kuin A, B ja D.</p> <p>noin 73 % E:n rakentamisalueista pientalorakentamisalueita (noin 16,7 km²)</p>
	Kaupunkimaisuus kriteeriä on käsitelty myöhemmin tekstissä tarkemmin kohdassa mitoitusvertailu				
Kaupunkimaisuus, kaupunkirakenne alueiden yhtenäisyys vs. pirstoutuneisuus					<p>Suurin yhtenäinen kerrostalovaltainen aluekokonaisuus.</p>

<p>mittari: rakentamislueiden lkm ja koko</p> <p>kaupunkiaste mittari: aluetyypiluvut</p> <p>alle 0,5= tornilähio 0,5 - 1, 5 = normikaupunki 1,5 - 3 = pientalo- kaupunki 3 - 6 pientaloalue yli 6 haja-asutus alueiden kytkeytyneisyys</p>	<p>Rakentamislueita 26 kpl, keskikoko noin 85 ha ja mediaani 64 ha</p> <p>aluetyypiluvut 0,7 (tumma pun) ; 1,8 (keskipun) ja 5,0 (vaalein pun)</p>		<p>Rakentamislueita 68 kpl, keskikoko noin 12,3 ha ja mediaani 1,95 ha</p> <p>aluetyypiluvut 0,1 (C): 0,3 (PL); 1,4 (A1) ja 8,1(A2)</p>		
Kriteeri	A "nähty"	B "kehitetty"	C "luonnon ehdoilla"	D "ratikkakaupunki"	E "rantarata"
<p>Luonteva kehitysmalli seudun liikennejärjestelmälle</p> <p>mittari: kustannukset, Straficin liikennejärjestelmävertailun perusteella</p> <p>Straficin mallit A, B ja E poikkeavat kaavaluonnoksista</p>	<p>Varautuminen metron jatkamiseen itäänpäin on ollut seudun suunnitelmissa mukana.</p> <p>Strafica: metron investointikustannukset 714 milj. €</p> <p>liikennöintikustannukset KSV 2011 arvio: 7,7 milj.€/v</p> <p>Straficin A-mallin investointi- ja liikennöintikustannukset 40 vuodelta diskontattuna uutta asukasta kohden: 19 400 €/uusi asukas</p> <p>Straficin A-mallin liikennejärjestelmän kok.kustannukset 40 vuodelta diskontattuna uutta asukasta kohti: 65 600 €/uusi asukas</p>	<p>Kuten a, raidepainotusta lisätty pikaraitiovarauksilla</p> <p>Strafica: metron investointikustannukset 663 milj. €</p> <p>Straficin B-mallin liikennöintikustannukset: 11 milj.€/v</p> <p>Straficin B-mallin investointi- ja liikennöintikustannukset 40 vuodelta diskontattuna uutta asukasta kohden: 18 500 €/uusi asukas</p> <p>Straficin B-mallin liikennejärjestelmän kok.kustannukset 40 vuodelta diskontattuna uutta asukasta kohti: 64 600 €/uusi asukas</p>	<p>Suppeimman maankäytön takia riskinä asukasmäärän pieneneminen ja sen vaikutukset metron kannattavuuteen ja toteutusvalmiuteen.</p> <p>Strafica: metron investointikustannukset 571 milj. €</p> <p>liikennöintikustannukset: 5,7 milj.€/v</p> <p>investointi- ja liikennöintikustannukset 40 vuodelta diskontattuna uutta asukasta kohden: 23 100 €/uusi asukas</p> <p>liikennejärjestelmän kok.kustannukset 40 vuodelta diskontattuna uutta asukasta kohti: 73 600 €/uusi asukas</p>	<p>Raide-Jokerin toteuttamisvalmiudesta epävarmuutta. Metro vain Länsisalmeen asti: palvelee muita vaihtoehtoja heikommin Sipoon ja Porvoon suuntaan.</p> <p>Strafica: pikaraitiotien investointikustannukset ÖYK-alueella 170 milj.€ + muu prt 90 milj. € + metro 170 milj. € Yhteensä 430 milj.€)</p> <p>liikennöintikustannukset: 9,1 milj.€/v</p> <p>investointi- ja liikennöintikustannukset 40 vuodelta diskontattuna uutta asukasta kohden: 12 100 €/uusi asukas</p> <p>liikennejärjestelmän kok.kustannukset 40 vuodelta diskontattuna uutta asukasta kohti: 67 000 €/uusi asukas</p>	<p>Itäradan toteuttamisen epävarmuus? Raide-Jokerin toteuttamisvalmiudesta epävarmuutta. Metro Sakarinmäkeen asti. Palvelee liikenneyhteyksien kannalta erittäin hyvin kaikkia tasoja: seutuyhteydet + paikalliset.</p> <p>Strafica: juna ÖYK-alueella 300 milj.€ + pikaraitiotien investointikustannukset ÖYK-alueella 170 milj.€ + muu prt 90 milj.€ + metro 170 milj.€ Yht. 730 milj.€</p> <p>Straficin E-mallin liikennöintikustannukset: 15,7 milj.€/v</p> <p>Straficin E-mallin investointi- ja liikennöintikustannukset 40 vuodelta diskontattuna uutta asukasta kohden: 15 600 €/uusi asukas</p> <p>Straficin E-mallin liikennejärjestelmän kok.kustannukset 40 vuodelta diskontattuna uutta asukasta kohti: 60 600 €/uusi asukas</p>
<p>Ekotehokkuus: Raidepainotteisuus mittari: aamuruuhkan kulkutapajakauma Straficin liikennejärjestelmävertailussa, tehdyistä matkoista</p> <p>Straficin mallit A, B ja E poikkeavat kaavaluonnoksista</p>	<p>Straficin A-mallissa :</p> <p>jalankulku & pyöräily: 24,1 % joukkoliikenne:31,6 % henkilöauto:44,3 %</p>	<p>Straficin B-mallissa :</p> <p>jalankulku & pyöräily: 24,5 % joukkoliikenne:32,5 % henkilöauto:43,0 %</p>	<p>C-luonnoksessa:</p> <p>jalankulku & pyöräily: 20,2 % joukkoliikenne:34,1 % henkilöauto:45,7 %</p>	<p>D-luonnoksessa :</p> <p>jalankulku & pyöräily: 23,5 % joukkoliikenne:320,9 % henkilöauto:45,6 %</p>	<p>Straficin E-mallissa :</p> <p>jalankulku & pyöräily: 25,7 % joukkoliikenne:32,0 % henkilöauto:42,2 %</p>
Joukkoliikenteen riittävä käyttäjä-		metrovyöhykkeellä (1 km asemasta) noin 70 %	metrovyöhykkeellä (1 km asemasta) noin 61 %		

määrä mittari: asukasmääräosuus / metrovyöhyke		asukkaista	asukkaista		
Palvelutaso	Kuuden aseman metro hitain	Viiden aseman metro A-vaihtoehtoa nopeampi Pikaraitiotie tarjoaa lisää joukkoliikennepalvelua.	Neljän aseman metro nopeampi kuin A ja B ve:n.	Nopea metroyhteys Länsisalmesta + kattava pikaraitiotie.	Kattavat joukkoliikennejärjestelyt: juna itään, pikaraitiotie, nopea kahden aseman metro
Kriteeri	A "nähty"	B "kehitetty"	C "luonnon ehdoilla"	D "ratikkakaupunki"	E "rantarata"
Kehittää seudun elinkeinoelämän mahdollisuuksia E 18-käytävään liittyvä kehittämis-potentiaali on nähty kansainvälisesti merkittävänä kilpailukyyn lisääjänä	Edistää seudun elinkeinoelämän mahdollisuuksia asukasmäärälisäyksen, työvoimalisäyksen, asuntolisäyksen, tehokkaan metrolikennöinnin sekä työpaikkojen kaavoitusmahdollisuuksien lisäämisen kautta. Mahdollistaa sataman kehittämiseen liittyvän alueen kehittämisen.	Verrattavissa A:han, lisäksi: - työpaikoille varatut alueet laajempia kuin A:ssa ja erityisesti E18 varrelle osoitetut t-alueet laajimmat - raideliikenneyhteydet Jokeri 3:n kautta lentoasemalle selvästi osoitettu luonnoksessa - ES-1 ja ES-2 merkinnät Länsisalmessa ja Sakarinmäessä antavat paljon mahdollisuuksia Aluevarausten muodossa mahdollistaa A:ta paremmin sataman kehittämisen heijastusvaikutukset alueella.	Seutunäkökulmasta ei edistä yhtä vahvasti kuin muut vaihtoehdot elinkeinoelämän mahdollisuuksia, johtuen mm. aluevarausten pienuudesta, toisistaan erillisyydestä ja vahvasta luonnonsuojelupainotteisuudesta. Heli-rataan liittyvä rautatieasema parantaisi hyvien itä-länsiyhteyksien kautta elinkeinoelämän kehitysmahdollisuuksia. Sataman toimintojen kehittämiseksi heikot eväät kuin muissa vaihtoehdoissa.	Edistää seudun elinkeinoelämän mahdollisuuksia asukasmäärälisäyksen, työvoimalisäyksen, asuntolisäyksen sekä työpaikkojen kaavoitusmahdollisuuksien lisäämisen kautta. Pikaraitiotie osana Jokerijärjestelmää luo kytköksiä seudun poikittaissuuntiin. Toisaalta pikaraitiotien paikallisuus ja hitaus vähentää toiminnallisuutta esimerkiksi työmatkaliikenteen kannalta Ö:stä itäänpäin. Mahdollistaa satamaan liittyvän alueen kehittämisen.	Kuten A, mutta lisäksi: Parhaat seudulliset liikenneyhteydet edistävät hyvin seudun toiminnallisuutta työmarkkina-alueena.
Vetovoimakeinot	Suuri rantarakentamisen mahdollisuus saattaa tarjota myös elinkeinoelämälle lisäarvoa. Päävetovoimakeinot: suuri asukasmäärä ja tiheä metroasemaverkosto.	Erityissuunnittelukohteina Länsisalmi (työnimi Porvari) ja Sakarinmäki tarjoavat mahdollisuuksia. Päävetovoimakeinot: suuri asukasmäärä ja A:ta nopeampi metro.	Päävetovoimakeinot: luonnonläheinen imago.	Päävetovoimakeinot: suuri asukasmäärä, pikaraitiotie ja tiheä asuntoverkko (townhouse-tontit). Townhouse-rakentamisen sosioekonominen vaikutus?	Päävetovoimakeinot: suuri asukasmäärä, hyvät ja monipuoliset joukkoliikenneyhteydet, mahdollisuus yhteen selvaan keskustaan ja tietynasteiseen työpaikkaomavaraisuuteen ja monipuoliseen palvelutasoon.
Riittävä asukasmäärä ja hyvät yhteydet	asukasmäärä 70 000 - 73 000 (tark. 09/2011) Molemmat toteutuvat	asukasmäärä 71 000 Verrattavissa A:han	asukasmäärä 45 000 - 50 000 42 000 (09/2011 liik.arvio) Asukasmääräarvion todentuminen vaatii asumisväljyyden huomattavaa laskua/ asukasmääräarvio tasoltaan puolittuu Asukasmäärä vaikuttaa joukkoliikenteen palvelutasoon	asukasmäärä 64 000 Molemmat toteutuvat, ei merkittävää eroa A, B ja D vaihtoehtoon	asukasmäärä 81 000 Molemmat toteutuvat, yhteydet parhaat
Pienyrittäjien mahdollisuudet mittari: työpaikka-alueiden määrä	Pienyrittäjille tilamahdollisuuksia sekoittuneessa kaupunkirakenteessa. Asukasmäärä tukee paikallista palvelukysyntää. Hallimaisten tilojen rakentamisalueita noin 1,5 km ²	Verrattavissa A:han Hallimaisten tilojen rakentamisalueita noin 2 km ² .	Yrittäjien kannalta alueiden erillisuus ja asukasmäärien vähäisyys eivät synnytä muihin vaihtoehtoihin verrattavaa paikallista kysyntää. Ei tarjoa yhtä paljon kadunvarren liiketilamahdollisuuksia kuin muut vaihtoehdot. Hallimaisten tilojen rakentamisalueita noin 0,5 km ² .	Verrattavissa A:han ja B:hen. Pikaraitiotien on arvioitu tukevan parhaiten paikallisten palvelun syntymistä. Hallimaisten tilojen rakentamisalueita noin 1,8 km ² .	Verrattavissa A ja B vaihtoehtoon. Junan takia niitä enemmän seutukytkentää, joka ei niin selvästi tue paikallista kysyntää. Hallimaisten tilojen rakentamisalueita noin 1,8 km ² .
Varautuu tulevaisuuteen Miten?	Varautuu tulevaisuuteen laajoilla, monikäyttöisillä rakentamisalueilla, joista tonttimaaksi voidaan joustavasti käyttää 50 -	Verrattavissa A:han. Idän junaratayhteys poistettu, mutta varautuu tulevaisuuteen esittämällä alueella kaksi	Varautuu tulevaisuuteen säilyttämällä laajat luontoalueet.	Verrattavissa A- ja B-vaihtoehtoihin.	Verrattavissa A:han, lisäksi tulevaisuuteen varauduttu idän ratayhteydellä. Varautuu suurimpaan

	70 %. Sisältää idän junaratayhteyden.	raidejärjestelmää. Rakentamisalueissa A:han verrattuna lisätty työpaikkamahdollisuuksia.			kasvuun.
Tonttimaan riittävyys	Rakentamisalueita noin 22,9 km ² , joista tonttimaata 50 - 70 %: 11,45 - 16,0 km ² .	Rakentamisalueita noin 22,7 km ² , joista tonttimaata 60 - 70 %: 13,6 - 15,9 km ² .	Rakentamisalueita noin 9,6 km ² , joista tonttimaata 60 - 70 %: noin 5,8 - 6,7 km ² .	Rakentamisalueita noin 22,3 km ² , joista tonttimaata 60 - 70 %: 13,4 - 15,6 km ² .	Rakentamisalueita noin 22,9 km ² , joista tonttimaata 60 - 70 %: 13,7 - 16 km ² .
mittari: kaavaverrannon teoreettinen aikaulottuvuus	Alueen on arvioitu rakentuneen valmiiksi noin vuonna 2050.	Valmistumistahti verrattavissa A:han.	Alue voidaan rakentaa "valmiiksi" nopeammin, arviolta noin vuonna 2035.	Valmistumisvauhti verrattavissa A:han.	Valmistumisvauhti A:ta hitaampi / pidemmälle ulottuva.
Suunnittelun ja toteutuksen joustavuus	Asumisen sijoittamisvariaatiot mm. maiseman, joukkoliikenteen ja maanomistuksen kannalta mahdollistavat erilaiset suunnittelun ja toteutuksen ohjaukset.	Verrattavissa A:han.	Tiukat ja niukat rakentamisalueet sallivat kasvujoustoa vain sisäänpäin -> joustaa edelleen tiivistämisellä. Kerrostaloja "pakko" rakentaa.	Verrattavissa A:han. Lisäksi: Pikaraitiotien rakentaminen saattaa olla joustavampaa kuin metron (myös toteuttajatahojen määrän perusteella).	Verrattavissa A:han. Junarataan liittyvä suunnittelu- ja toteutusjousto kyseenalaista? Jos junarata edelleen keskustaan, tämä huomioitava myös muiden alueiden suunnittelussa.
avoimuus uusille ajatuksille	Väljillä aluevarauksilla on varaa myös karsivaan joustoon.	Heli-radon poisto helpottaa yhteensovittamista Helsingin muiden alueiden suunnitteluun.	Asumisen sijoittamisvariaatio pieni, suunnittelun ja toteutuksen ohjaukset oletettavasti A:ta suppeammat. Metron toteuttaminen: milloin kylliksi käyttäjä?		
Kriteeri	A "nähty"	B "kehitetty"	C "luonnon ehdoilla"	D "ratikkakaupunki"	E "rantarata"
Vaiheittain toteutettavuus	Voidaan vaiheistaa usein tavoin - esimerkiksi metron rakentamiseen sitoen.	Vaiheistusmahdollisuuksia lisäävät pikaraitiotie ja yhteiskäyttötunneli.	Vaihtoehdon vaiheistus luontevinta metron mukaan.	Vaiheistusmahdollisuuksia lisää pikaraitiotien mukana olo.	Vaiheistusmahdollisuuksia lisää pikaraitiotien mukana olo. Junarata toisaalta tuo joitain vaikeuksia.
Toteuttamiskelpoisuus, kuntatalous	Toteuttamiskelpoinen, metro kallis. Kuntayhteistyöllä iso merkitys. Kuntien käytettävissä oleva keinovalikoima toteutuksen suhteen hyvä- (rakentamisalueita myös kuntien omistamalla mailla.)	Toteuttamiskelpoinen, kaksi raidejärjestelmää? kuntayhteistyötä tarvitaan. Kuntien keinovalikoima tässäkin hyvä.	Investointien vaikea ajoitus - rakentamisalueet pääosin yksityisillä mailla, jolloin kuntien toteuttamisen edistämiskeinot rajalliset. Maankäyttösuojat isossa roolissa. Lunastusmenettelyt esim. luonnonsuojelun toteuttamiseksi todennäköisiä.	Östersundomissa Helsinki voi periaatteessa toteuttaa yksin pikaraitiotien.	Itäraiteessa valtion osuus?
Ekotehokkuus	Edistää ekotehokkuutta liikennejärjestelmällään. Joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuuden lisäämistä ja henkilöautoriippuvuuden vähentämistä mahdollistetaan luonnoksessa asukastiheydellä. Joukkoliikennejärjestelmä tulisi toteuttaa etupainotteisesti ja riittävän laadukkaana. Kaavamääräyksellä edistetty aurinkosähkön käyttöä.	Verrattavissa A:han. Pikaraitiotie lisää joukkoliikennepalveluja.	Asukastiheys alueella pienempi kuin A:ssa, mikä vaikuttaa alueen palveluiden syntyyn. Vähemmän paikallisia palveluita ja työpaikkoja -> lisää liikennettä.	Verrattavissa A:han.	Verrattavissa A:han.
Luonnon monimuotoisuus	Keskinäisessä vertailussa heikoin.	Sipoonkorven määrittely huolellisempi kuin A:ssa. Mustavuori-Länsimäki-Länsialmi viher-/ekokäytävä ja Purontien viher-/ekokäytävä laajemmat kuin A:ssa.	Luonnon monimuotoisuuden kannalta paras vaihtoehto. Monimuotoisuuden säilymisen kannalta hoidon rahoitus voi muodostua ongelmaksi.	Verrattavissa B:hen. .	Ei merkittäviä eroja B:n tai D:n verrattuna. Kerrostaloaluetta A:ta enemmän.
	Viheralueen määrä: noin 14 km ² .	Viheralueen määrä: noin 13,5 km ² .	Viheralueen määrä: noin 29 km ² .	Viheralueen määrä: noin 14 km ² .	Viheralueen määrä: noin 13,7 km ² .
Ilmastonmuutos	Östersundomin pientalorakenne tuottaa vähemmän kasvihuonekaasupäästöjä kuin	Kuten A	Malli välillisesti lisää painetta ja tarvetta kaavoittaa pientalotontteja seudun ulkoreunoille	Kuten A	Kuten A

<p>mittari: liikenteen CO2-päästöt asukasta kohden, Strafacan liikennjärjestelmävertailu</p> <p>Strafacan mallit A, B ja E poikkeavat kaavaluonnoksista</p>	<p>seudun ulkokehän hajanaisempia ja työpaikkaomavaraisuudeltaan pienempi pientalorakenne.</p> <p>Mikäli Östersundomiin rakennettavat pientalot vähentäisivät seudun ulkovyöhykkeen pientalorakentamista esimerkiksi 5000 talolla syntyisi seudulla vuosittain n. 21 000 CO2 tonnin päästövähennys joka tarkoittaa noin 1600 keskimääräisen suomalaisen vuosittaisen hiilijäljen kokoista vähennystä.</p> <p>Strafacan A-malli: 374 kg/v</p>	<p>Strafacan B-malli: 362 kg/v</p>	<p>kehyskuntiin. Tätä kautta vaihtoehto lisää kasvihuonepäästöjä edistämällä yhdyskuntarakenteen seudullista hajautumista ja autoriippuvaisten alueiden kasvua PKS:n ulkokehällä.</p> <p>Kasvavilla metsäalueilla hiilinielufunktio.</p> <p>425 kg/v</p>	<p>391 kg/v</p>	<p>Strafacan E-malli : 344 kg/v</p>
<p>Kriteeri</p>	<p>A "nähty"</p>	<p>B "kehitetty"</p>	<p>C "luonnon ehdoilla"</p>	<p>D "ratikkakaupunki"</p>	<p>E "rantarata"</p>
<p>Paikallisten ominaispiirteiden huomiointi Miten?</p>	<p>Hyödyntää seudullista sijaintia ja olevia liikenneväyliä. Käyttää kaupunkirakenteeseen alueen maisemallisia potentiaaleja.</p>	<p>Kuten A. Lisäksi hyödyntää liikenteellisen sijainnin A:ta paremmin.</p>	<p>Säilyttää nykytilaa - uudet osat liikenneväylien välissä.</p>	<p>Kuten A. Lisäksi: liikenne- ja muotonsa vuoksi saattaa edesauttaa uuden paikkasuuden syntyä tulevaisuudessa</p>	<p>Huomioi paikallisista piirteistä erityisesti seudullisen sijainnin.</p>
<p>Rannikko</p>	<p>Huomioi rannikon perusideallaan: Pientalokaupunki meren rannassa.</p>	<p>Kuten A.</p>	<p>Säilyttää rannikoluontoa nykytilassaan.</p>	<p>Kuten A</p>	<p>Kuten A. Lisäksi: hyvät yhteydet rannikon suuntaisesti välillä Espoo - Helsinki-Sipoo-Porvoo yksi suunnitelman peruspiirre</p>
<p>Saaristo</p>	<p>Liittää Granön manta-reeseen. Mahdollistaa ympärivuotisen asumisen Granössä. Mahdollistaa saariston kehittämisen.</p>	<p>Kuten A.</p>	<p>Granö säilyy eristäytyneenä.</p>	<p>Kuten A.</p>	<p>Kuten A.</p>
<p>Kulttuurimaisema</p>	<p>Perinteinen viljelymaisema häviää. Kulttuuriympäristökohteet säilytettävissä osana kaupunkirakennetta. Västerkullan maisema uhanalainen (metro + rakentaminen)</p>	<p>Kuten A. Lisäksi: Västerkullan tilanne parempi kuin A:ssa.</p>	<p>Riskinä on riittävän taloudellisen panostuksen löytyminen maiseman hoitoon. Viljelymaisemaa muuttuu tod.näk. metsitymällä. Kulttuuriympäristökohteet säilytettävissä - Västerkullan kartano riskiasemassa tässäkin ve:ssä. Paikallisesti radiakaaleja muutoksia.</p>	<p>Kuten A.</p>	<p>Kuten A. Suurin muutos.</p>
<p>Sipoonkorpi</p>	<p>Rakentamisalueita Sipoonkorven tarkastelualueen eteläreunassa (Ultuna). Kansallispuiston laajentaminen mahdollista käytävämäisille viheralueille. Korvesta viheryttydet purolaaksoja pitkin meren rantaan.</p>	<p>Kuten A. Lisäksi: Sipoonkorven määrittely huolellisempi kuin A:ssa Norrbergetissä ja Hältingträskin ympärillä viheraluetta laajennettu. Korven ja rannikon välisiä viher-/ekokäytäviä laajennettu.</p>	<p>Sipoonkorven kansallispuisto laajenee meren rantaan ja Mustavuorelle. Kansallispuiston pinta-ala hyvin suuri.</p>	<p>Verrattavissa A:han.</p>	<p>Verrattavissa A:han.</p>
<p>Natura-alueet</p>	<p>Alustavan Natura-arvion mukaan merkittävää haittaa syntyy.</p>	<p>Lievennyskeinoja käytetty. Kaavavaihtoehto tulee edelleen kehittää merkittävien vaikutusten välttämiseksi.</p>	<p>Natura-alueet alueina hyvin turvattu. Asuminen Naturen läheisyydessä hyvin tiivistä -> virkistyskäyttöpaineet suuria. Yhteydet Granöhön huonot, jolloin virkistyskäyttöpaine ei voi suuntautua sinne. Asukasmaa-</p>	<p>Lievennyskeinoja käytetty. A:ta pienempi asukasmaa- rä vaikuttaa epäsuorasti virkistyskäyttöpainetta pienentäen. Kaavavaihtoehto tulee edelleen kehittää merkittävien vaikutusten välttämiseksi.</p>	<p>Lievennyskeinoja käytetty. Suurin asukasmaa- rä. Kaavavaihtoehto tulee edelleen kehittää merkittävien vaikutusten välttämiseksi.</p>

			rän kasvu lähioissa lisää liikkumista myös Natura-alueilla. Kosteikkojen tila heikkenee ilman kunnostuksia ja jatkuvaa ylläpitoa. Tiivistä korkeaa rakennuskantaa edellyttävää rakentamista Kapellvikenin ympäristössä.		
Muut luonnon arvoalueet	Arvoalueita jää myös kaupunkirakenteen sisään, rakentamisalueille. Näiden arvojen huomioiminen jää tarkemman suunnittelun tehtäväksi.	Verrattavissa A:han.	Arvoalueet huomioitu mahdollisimman täydellisesti.	Verrattavissa A:han.	Verrattavissa A:han.
Toiminnallinen luontosuhde	Pientalon merkitys luontokokemuksen kannalta. Townhouse-ympäristöä eniten. Granön merkitys.	Verrattavissa A:han. Eniten variaatioita viheralueiden luontees- sa.	Erämaaluonnon, luontoharrastuksen jatkuminen nykyisellään Granön saavutettavuus huonoin.	Verrattavissa A:han.	Verrattavissa A:han. Kerrostalo-ympäristöä eniten lähinnä Sipoonkorpea (Landbon laajennus) -> käyttöpaine suurempi.
mittari: viheralueiden määrä/ asukas	192 m ² / asukas	190 m ² / asukas	700 m ² / asukas	222 m ² / asukas	169 m ² / asukas
julkisen rannan mahdollisuus	Julkista rantaviivaa järjestettävissä hyvin.	Julkista rantaviivaa hieman A:ta vähemmän (mm. Majvikissa)	Teoreettista julkista rantaviivaa eniten (maanomistus?)	Ei olennaista eroa A:han ja B:hen.	Ei olennaista eroa A:han ja B:hen.
Omavaraisuuden mahdollisuudet	Vaikka metro yhdistää PKS:n ääri- laitoja ja helpottaa alueelta muualla työssäkäy- ntiä, on raiteella merkitystä myös yritysten houkuttelemisessa alueelle.	Verrattavissa A:han. Hallimaisten työpaikkojen aluevaraukset A:ta suuremmat.	Ei uskottavasti mahdollisuuksia työpaikkaomavaraisuudelle.	Pikaraitiotien arvioitu generoivan paikallisia palveluja A:ta, B:tä ja C:tä paremmin.	Työpaikkaomavaraisuuden syntymiselle parhaat edellytykset. Myös aluevaraukset suurimmat.
mittari: työpaikkamäärä	työpaikkamäärä 10 000 - 15 000 21 000 (tark. 09/2011)	työpaikkamäärä 22 000	työpaikkamäärä 8000 9000 (09/2011 liik.arvio)	työpaikkamäärä 20 000	työpaikkamäärä 30 000
Kehä III:n ja Vuosaaren sataman tarjoaman hyödyntäminen	Ei hyödynnä kaikkia mahdollisuuksiaan.	Aluevarauksillaan hyödyntää A:ta paremmin.	Suppein rakentamisalue Kehä III:n ympäristössä, Sataman ympäristö luontoluuetta, pääosin kansallispuistoa. Ei hyödynnä.	Verrattavissa B:hen.	Verrattavissa B:hen. Idän radan tumat lisämahdollisuudet.
Nykyinen sosiaalinen ympäristö	Muutos suuri. Rakentamisen ajoittaminen vaikuttaa muutoksen nopeuteen.	Verrattavissa A:han.	Vastakkainasettelua nykyisen asumismuodon ja tiiviin uuden asumisen kanssa. Haja-asutuksen säilyminen mahdollistuu.	Verrattavissa A:han.	Kaikista suurin muutos.
Kriteeri	A "nähty"	B "kehitetty"	C "luonnon ehdoilla"	D "ratikkakaupunki"	E "rantarata"

Kriteerien kautta vaihtoehtoja verrattaessa parhaiksi vaihtoehtoiksi valikoituivat B ja E. Useissa vertailukriteereissä C jäi muita vaihtoehtoja heikommaksi. C:ssä eivät muiden vaihtoehtojen tapaan toteudu esimerkiksi idän kehityskäytävän, elinkeinoelämän mahdollisuuksien, asumisen monimuotoisuuden, pientalopainotteisuuden ja kaupunkimaisuuden tavoitteisto. C-vaihtoehto ei anna muiden vaihtoehtojen veroisia mahdollisuuksia tavoitellun pientalo-
kaupungin toteuttamiselle eikä kaavavarannon ja sitä kautta tonttivarannon riittävyden takaamiseen. E:n toteuttamiskelpoisuuteen ja joustavuuteen kohdistui epäilyksiä ja epävarmuuksia, joiden takia loppuarvioinnissa E:tä pidettiin B:tä heikompana kriteerivertailussa.