Östersundom-toimikunta

Östersundomin yhteinen yleiskaava

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja yleiskaavaluonnosta koskevat mielipiteet ja kannanotot sekä niihin annetut vastineet

9.2.2012

Gemensam generalplan för Östersundom

Åsikter om och ställningstaganden till deltagande- och bedömningsplanen och utkastet till generalplan samt bemötandet av dem

9.2.2012

Östersundomin yhteinen yleiskaava

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja yleiskaavaluonnosta koskevat mielipiteet ja kannanotot sekä niihin annetut vastineet

9.2.2012

Gemensam generalplan för Östersundom

Åsikter om och ställningstaganden till deltagande- och bedömningsplanen och utkastet till generalplan samt bemötandet av dem

9.2.2012

Sisältö

Lukuohje ... 4

Läsanvisning ... 5

Johdanto ... 6

Inledning ... 7

Vuorovaikutus ... 8

Kannanotot ja mielipiteet teemoittain ... 10

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ... 10
2. Aikataulu, prosessi ja vuorovaikutus ... 11
3. Esitystapa ja kaavamerkinnät ... 14
4. Vaikutusten arviointi, selvitykset ja vaihtoehdot ... 16
5. Seudulliset kysymykset ... 22
6. Kaupunkirakenne ... 27
7. Asuminen ... 31
8. Työ ja palvelut ... 34
9. Vapaa-aika, harrastukset ja virkistys ... 37
10. Yleistä liikenteestä ... 40
11. Raideliikenne ... 48
12. Kuntatekniikka ... 52
13. Luonnonympäristö ... 59
14. Kulttuuriympäristö ... 67
15. Toteuttaminen ... 69

Kannanotot ja mielipiteet alueittain ... 72

1. Östersundom ... 72
2. Korsnäs ... 75
3. Ultuna ... 78
4. Karhusaari ... 84
5. Talosaari ... 88
6. Salmenkallio ... 89
7. Länsisalmi, Länsimäki ja Ojanko ... 92
8. Majvik ... 94
9. Granö ... 105

Koodien selitys ... 111

Lukuohje

Tähän vuorovaikutusraporttiin on koottu referaatit osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä yleiskaavaluonnoksesta saaduista kannanotoista ja mielipiteistä aihepiireittäin sekä kaupunginosittain.

Raporttiin on pyritty kokoamaan kattava valikoima kannanottoja ja mielipiteitä, jotta kaikki esiin tulleet asiat tulisivat otetuksi huomioon vastineissa. Mikäli samaa asiaa on käsitelty useissa kannanotoissa ja mielipiteissä, ei toiston välttämiseksi ole katsottu tarpeelliseksi tuoda raporttiin erikseen jokaista referaattia. Jäljennökset kaikista kannanotoista ja mielipiteistä ovat saatavilla Helsingin kaupungin kirjaamossa PL 10, 00099 Helsingin kaupunki, (käyntiosoite: Kaupungintalo Pohjoisesplanadi 11-13), Sipoon kunnan kehitys- ja kaavoituskeskuksessa, PL 7, 04131 Sipoo (käyntiosoite: Iso Kylätie 18), Vantaan kaupunkisuunnittelussa, Kielotie 28, 01300 Vantaa.

Kannanottojen ja mielipiteiden eri asioita koskevat osat on jaettu asianomaisten lukujen alle ja pelkästään tiettyä kaupunginosaa tai tonttia koskevat aiheet on koottu kunkin kaupunginosan mukaan nimettyjen lukujen alle. Kukin mielipide tai kannanotto viranomaisten tai yhdistysten taholta on koottu keskeisiksi teemoiksi. Mielipiteen tai kannanoton esittäjät on ilmaistu koodein. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomaistoiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaikutusraportin internet-versiossa.

Kussakin kappaleessa on alussa tiiviisti saadun palautteen pääsisältö, jonka jälkeen on valittuja otteita mielipiteistä ja kannanotoista mahdollisimman kattavasti. Lopuksi on aiheesta annettu vastine.

Lukija löytää vastineen antamaansa palautteeseen etsimällä aiheen mukaan nimetyn luvun alta ja tiettyyn paikkaan kohdistuvien palautteiden osalta vastaavan kaupunginosan mukaan nimettyjen lukujen alta. Vastineet on laadittu koskemaan koko lukua tai luvun alaotsikon aiheita. Paikalliset mielipiteet ja kannanotot ovat myös tietenkin jaettavissa asiateemoihin ja siksi on mahdollista, että asia käsitellään sekä asiateemassa että paikkateemassa.

Läsanvisning

I denna växelverkansrapport har man samlat referat beträffande deltagande- och bedömningsplanen samt de ställningstaganden och åsikter som man fått om utkastet till generalplan indelat enligt ämnesområde och stadsdelar.

I rapporten har man strävat efter att samla ett omfattande urval av ställningstaganden och åsikter så att alla ärenden som kommit fram ska beaktas i bemötandena. Om samma ärende har behandlats i flera ställningstaganden och åsikter har man för att undvika upprepning inte ansett det vara nödvändigt att separat ta med alla referat i rapporten. Kopior av alla ställningstaganden och åsikter finns tillgängliga på Helsingfors stads registratorskontor PB 10, 00099 Helsingfors stad, (besöksadress: Stadshuset Norra Esplanaden 11–13), vid utvecklings- och planläggningscentralen i Sibbo kommun, PB, 04131 Sibbo (besöksadress: Stora Byvägen 18), vid Vanda stadsplanering, Konvaljvägen 28, 01300 Vanda.

Delar beträffande ställningstaganden och åsikter, som berör olika ärenden har delats in under ifrågavarande kapitel och ämnen som endast berör en viss stadsdel eller tomt har samlats under kapitel som namngetts enligt varje stadsdel. Alla åsikter eller ställningstaganden från myndigheter eller föreningar har samlats koncentrerat till teman. De som presenterar en åsikt eller ett ställningstagande har betecknats med koder. Eftersom publicering av personuppgifter och personregister på internet begränsas av personuppgiftslagen och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet har förklaringarna till koderna för privatpersoners del inte publicerats i internetversionen av rapporten om växelverkan.

I början av varje kapitel finns huvudinnehållet av den erhållna responsen i kompakt form. Därefter finns valda utdrag av åsikter och ställningstaganden så omfattande som möjligt. Slutligen finns bemötandet som getts i ärendet.

Läsaren hittar ett bemötande av den respons han eller hon har gett genom att söka under kapitlet som namngetts enligt ämnet och för respons som riktas till ett visst ställe enligt kapitlen som namngetts enligt motsvarande stadsdel. Bemötandena har utformats så att de berör hela kapitlet eller temana under kapitlets underrubrik. Regionala åsikter och ställningstaganden kan naturligtvis även delas in i sakteman och därför är det möjligt att ärendet behandlas både under saktemat och platstemat.

Johdanto

Östersundomin yhteisen yleiskaavan laatiminen on kolmen kunnan yhteinen ponnistus. Yleiskaavaa laaditaan sitä varten erikseen luodulla hyväksymismenettelyllä, joka perustuu maankäyttö- ja rakennuslakiin (MRL). Oma erityinen elimensä, Östersundom- toimikunta, laatii ja hyväksyy yleiskaavan. Kaavan laatimisprosessiin sisältyy paljon kuntien välistä yhteistyötä. Kaikilla kolmella kunnalla, Helsingillä, Vantaalla ja Sipoolla, on oma vakiintunut ja toisistaan poikkeava kaavoituskäytäntönsä. Kaavoitustyössä näitä käytäntöjä on sovitettu yhteen tavalla, josta kuntien kesken on sovittu.

Yleiskaavan kattama maa-ala on pienempi kuin kuntia koskevat omat yleiskaavat mutta selkeästi laajempi kuin kuntien sisäiset suoraan kaupunkirakentamiseen tähtäävät osayleiskaavat. Alueen laajuuden johdosta siihen sisältyy paljon erilaisia osa-alueita. Nykyinen väkimäärä on pieni verrattuna siihen, kuinka paljon alueelle aiotaan myöhemmin yleiskaavan myötä ohjata väkeä ja kaupunkitoimintoja. Osalla Östersundomin nykyväestöstä on alueella hyvinkin pitkät juuret ja he ovat muokanneet alueesta sellaisen kuin se nyt on. Yleiskaava-alueen osilla on oma historiansa ja sinne on muodostunut omat asumisen ja olemisen traditionsa. Luonnonolot muodostavat oman lähtökohtansa alueen toiminnoille ja ilmeelle.

Östersundomin liittäminen Helsinkiin jatkaa pitkää kaupungin kasvun historiaa aina siitä alkaen, kun Helsinki perustettiin 1500-luvulla. Kaupungit laajenevat aina muiden kuntien alueille ja muutokset uusilla alueilla ovat suuria.

Östersundomin suunnittelu on nyt ollut käynnissä siitä asti kuin alue liitettiin Helsinkiin. Vantaaseen ja Sipooseen kuuluvat lähialueet ovat luontainen osa suunnittelukokonaisuutta.

Kaavoitusprosessiin on tähän asti kuulunut paljon vuorovaikutusta kuntien viranomaisten ja monien muiden ryhmien välillä. Tähän raporttiin on koottu se osa vuorovaikutusta, joka on kohdistunut mielipiteiden ja kannanottojen muodossa kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan sekä esille pantuun yleiskaavaluonnoksen valmistelumateriaaliin. Materiaalia on kertynyt runsaasti, mikä kertoo alueeseen liittyvästä mielenkiinnosta. Tämän aineiston lisäksi suunnitteluun on sisältynyt runsaasti suoraa dialogia kaavan valmistelijoiden ja asianosaisten kesken. Monet maanomistajat ovat tuoneet esille omia näkemyksiään maidensa kehittämisestä uudessa yleiskaavassa. Kaavan valmistelijat ovat pitäneet tätä tervetulleena apuna kaavan valmistelussa.

Jokainen kaupunkisuunnitelma liittyy omaan ainutkertaiseen paikkaansa, johon kohdistuu eritahoilta omanlaistaan kiinnostusta. Tämä raportti antaa käsityksen siitä, mitkä asiat Östersundomissa ovat eniten ihmisiä kiinnostaneet.

Östersundomin yleiskaavaluonnoksesta saadut mielipiteet ja kannanotot ovat monipuolinen otos aiheeseen liittyvistä näkemyksistä, oikeastaan todellinen aarreaitta. Kiitos kaikille mielipiteensä ja kantansa esittäneille.

Inledning

Utarbetandet av en gemensam generalplan för Östersundom är ett gemensamt projekt för tre kommuner. Generalplanen utarbetas genom ett godkänningsförfarande som har skapats särskilt för den och grundar sig på markanvändnings- och bygglagen. Ett eget särskilt organ, Östersundomkommittén, utarbetar och godkänner generalplanen. I utarbetningsprocessen ingår mycket samarbete mellan kommunerna. Alla tre kommunerna Helsingfors, Vanda och Sibbo har en egen etablerad planläggningspraxis som skiljer sig från varandra. Inom planläggningsarbetet har dessa praxis sammanjämkats på ett sätt som man kommit överens om kommunerna emellan.

Markområdet som täcks av generalplanen är mindre än de egna generalplanerna som berör kommunerna men klart mer omfattande än de kommuninterna delgeneralplanerna som direkt siktar på stadsbyggande. På grund av områdets omfattning består det av många olika delområden. Invånarantalet i dag är litet jämfört med hur mycket man senare, i och med generalplanen, har för avsikt att styra människor och stadsfunktioner till området. En del av befolkningen i Östersundom i dag har bott mycket länge i området och har utformat området så som det är i dagens läge. Delarna i generalplaneområdet har sin egen historia och där har bildats egna traditioner beträffande boende och att vara. Naturförhållandena bildar en egen utgångspunkt för områdets funktioner och utseende.

Anslutandet av Östersundom till Helsingfors är en fortsättning på Helsingfors långa tillväxthistoria alltsedan staden grundades på 1500-talet. Städerna expanderar till andra kommuners områden och förändringarna på de nya områdena är stora.

Planeringen av Östersundom har pågått ända sedan området anslöts till Helsingfors. Närområdena som hör till Vanda och Sibbo är en naturlig del av planeringshelheten.

Planläggningsprocessen har hittills bestått av mycket växelverkan mellan myndigheterna i kommunerna och många andra grupper. I denna rapport har man samlat den växelverkan som i form av åsikter och ställningstaganden har riktats till generalplanens deltagande- och bedömningsplan samt till det förberedande materialet som lagts fram för utkastet till generalplanen. Det har kommit in mycket material vilket ger en bild av intresset för området. Utöver detta material har planeringen inneburit en hel del direkt dialog mellan dem som berett planen och de berörda parterna. Många markägare har lyft fram sina synpunkter om utvecklingen av sina marker i den nya generalplanen. De som berett planen har gärna tagit emot hjälpen som en del av beredningen av planen.

Till varje stadsplan hör en unik plats till vilken det riktas personligt intresse från olika håll. Denna rapport ger en uppfattning om vilka frågor som har väckt mest intresse i Östersundom.

De åsikter och ställningstaganden som man fått om utkastet till generalplan för Östersundom är ett mångsidigt urval av åsikter med anknytning till temat, egentligen en verklig skattkammare. Tack till alla som har framfört sin åsikt och sitt ställningstagande.

Vuorovaikutus

Viranomaisyhteistyö

Östersundomin yleiskaavaa koskeva ensimmäinen viranomaisneuvottelu pidetiin 13.12.2010. Viranomaisneuvottelussa esiteltiin suunnittelutilanne, suunnittelun tavoitteet, suunnitteluorganisaatio ja -aikataulu.

Kokouksessa nousivat esille mm. kaavan vahvistamisprosessi, asuntotuotannon tärkeys, erilaiset suojelukysymykset (mm. Natura-arviointi ja Sipoonkorpi, ekologiset käytävät), maakuntakaavan uudistaminen, joukkoliikenne (mm. Heli-ratakysymys ja metro), pientalokaupungin problematiikka, kunnallistekniset seikat (mm. sähköverkko), virkistysalueisiin liittyvät seikat, kuntien yhteistyö, juridiset seikat, vaikutusten arvioinnit (mm. raide-yva), osallistumisen problematiikka. Yhteenvedossa korostettiin, että nyt pitää olla aidosti kysymys koko alueen kehittämisestä. Kyse on kokonaisuudesta. Pidettiin hyvänä, että maakuntakaavaprosessi on menossa samaan aikaan. Haasteena on rataverkko, Sipookorpi ja Natura.

Vireilletulo ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 3.–28.2.2011

Vireilletulosta ilmoitettiin viranomaisille kirjeellä (päivätty 1.2.2011) ja muille osallisille lehti-ilmoituksella seitsemässä sanomalehdessä (Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet, Metro -lehti, Helsingin Uutiset, Sipoon Sanomat, Borgåbladet, Vantaan Sanomat) sekä kaikkien kolmen kunnan nettisivuilla ja kaavoituskatsauksissa (Helsinki 20092011, Vantaa 2010 ja 2011 sekä Sipoo 2010).

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 3.–28 .2.2011 välisenä aikana kuntien nettisivuilla sekä yhdeksässä eri paikassa. Helsingissä aineisto oli nähtävillä kaupungintalon Virka Infossa, kaupunkisuunnitteluvirastossa, esittelytila Laiturilla sekä Itäkeskuksen kirjastossa. Vantaalla aineisto oli nähtävillä Tikkurilan maankäyttötoimen asiakaspalvelussa ja Länsimäen kirjastossa. Ja Sipoossa nähtävilläolopaikat olivat Kuntala sekä Nikkilän ja Söderkullan kirjastoissa.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin esittämään viimeistään 28.2.2011. Tänä aikana saatiin 30 mielipidettä ja kannanottoa.

Kaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto nähtävillä 21.4.–23.5.2011

Kaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto olivat nähtävillä 21.4.–23.5.2011 välisenä aikana 11 eri paikassa - edellä lueteltujen paikkojen lisäksi Östersundomin nuorisotalolla sekä Karhusaaressa sijaitsevassa Winberg&Winberg -kaupassa. Nähtävilläolosta tiedotettiin samalla tavalla kuin aikaisemmin. Lisäksi yhteiselle yleiskaavalle avattiin kolmen kunnan yhteiset nettisivut osoitteeseen http://yhteinenostersundom.fi/. Sivuilla on mahdollista seurata suunnittelun etenemisestä, tutustua aineistoon, keskustella erilaisista teemoista ja tilata uutiskirje suoraan omaan sähköpostiin. Valmisteluaineiston nähtävilläolosta ja osallistumismahdollisuuksista lähetettiin uutiskirje noin 150 henkilölle. Syksyllä 2011 uutiskirjeellä on yli 200 tilaajaa.

Mielipiteet valmisteluaineistosta tuli esittää viimeistään 23.5.2011.

Viranomaisille ja muille asian valmistelun kannalta keskeisille tahoille lähetettiin kirje (päiväys 26.4.2011), jossa pyydettiin kannanotot yleiskaavan valmisteluaineistosta viimeistään 6.6.2011. Kannanottopyyntökirjeitä lähetettiin yhteensä 89 kappaletta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin yhteensä 173 mielipidettä. Kannanottoja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin yhteensä 73 kannanottoa.

Toukokuussa järjestettyihin viiteen asukastilaisuuteen osallistui yhteensä noin 300 henkilöä. Esittelytila Laiturilla (5.5.2011), Kuntokalliossa (9.5.2011), Sakarinmäen koululla (11.5.2011) ja Länsimäen koululla (9.5.2011) järjestetyissä tilaisuuksissa oli kaikissa samanlainen ohjelma: aluksi esiteltiin suunnittelutilannetta ja suunnitelmia, käytiin lyhyt yleiskeskustelu ja vastattiin kysymyksiin. Sen jälkeen varsinainen keskustelu käytiin pienissä ryhmissä karttojen äärellä. Näin osallistujilla oli hyvät mahdollisuudet keskustella ja kertoa näkemyksiään juuri itseään kiinnostavista asioista, sillä jokaisessa tilaisuudessa oli paikalla yhteensä 1015 suunnittelijaa ja kaavoittajaa Helsingistä, Sipoosta ja Vantaalta. Suunnittelijat saivat puolentoista tunnin keskusteluiden aikana arvokasta paikallistietoa ja ideoita suunnitteluun.

Laiturin tilaisuudessa keskusteltiin muun muassa raideliikenneratkaisusta, asukkaiden vaikuttamismahdollisuuksista, vaikutusten arvioinnista ja suunnittelun aikataulusta. Kuntokalliossa keskustelua ja kysymyksiä herätti Karhusaaren, Långörenin, Vikkulantien ja Ultunan suunnittelu. Karhusaaren rantareitit puhuttivat. Sakarinmäen koululla kyseltiin metroratkaisusta ja väestömäärästä sekä suunnittelun ja rakentamisen aikataulusta. Maanomistajia kiinnosti tonttitehokkuuteen ja rakennuskieltoon liittyvät asiat. Puroniityntien kunnostaminen, alueen rakentaminen ja kunnallistekniikka kiinnosti monia. Länsimäessä kiinnostusta herätti metrolinjaus, asuinrakentamisen sijoittaminen lähelle voimalaitosta sekä suunnittelun aikataulu.

Sipoon kunnan Kuntokalliossa (5.5.2011) järjestämänä suunnittelupäivänä keskusteltiin erityisesti Sipooseen kuuluvien alueiden suunnittelusta. Päivä oli jaksotettu alueittain, mutta paikalle sai tulla itselle sopivana aikana. Tilaisuuden kommentit koottiin kartalle.

Muuta vuorovaikutusta

Asukastilaisuuksien lisäksi alueen asukkaat, maanomistajat, yhdistysten edustajat ovat käyneet suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisia keskusteluja. Osalla maanomistajista on ollut mukanaan myös omia maankäytön suunnittelun ammattilaisia, jotka ovat esitelleet ajatuksiaan kuntien kaavoittajille. Kevään 2011 aikana Östersundom-projektissa Helsingin osalta on ollut noin 70 tällaista tapaamista. Tapaamiset maanomistajien kanssa ovat jatkuneet edelleen.

Toukokuun lopussa (31.5.2011) esittelytila Laiturilla järjestettiin kaupunkiekologiaa käsittelevä seminaari. Tilaisuuteen oli kutsuttu mm. ympäristöyhdistyksiä, jotka ovat osallistuneet varjokaavan valmisteluun tai jotka ovat lähettäneet mielipiteitä kaavoituksesta. Kaavoittajien kanssa aihetta pohtivat luontoasiantuntijat eri yhdistyksistä, virastoista ja yliopistosta.

Internet-sivuille on perustettu keskustelupalsta, jota käytetään vilkkaasti.

Kannanotot ja mielipiteet teemoittain

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) ollessa nähtävillä saatiin 30 mielipidettä ja kannanottoa. OAS:n lisäksi niissä käsitellään monenlaisia suunnitteluun liittyviä kysymyksiä. OAS:ia pidetään liian yleisluonteisena ja pyydetään esittämään tarkemmin mm. tiedot selvityksistä, arvioinneista, osallisista, kuntalaisten ja osallisten lain mukaisista oikeuksista. OAS-vaiheen mielipiteissä kritisoitiin sitä, että asukkaisiin tai maanomistajiin ei olla oltu yhteydessä.

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on riittävästi huomioon nykyiset ja tulevat radat. Suunnittelun lähtökohdissa korostettakoon valtakunnallisesti tärkeän E 18 käytävän kehittämisedellytyksiä ja vaikutusten arvioinnissa E 18 ja Vuosaaren satamatoimintojen yhteyksien melu- ja tärinävaikutusten huomioon ottamista. (L2a)

- On OAS:n puute, ettei vaihtoehtojen tarkastelulle ole varattu selkeämpää ja erillistä roolia. (M5a)

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on asian laajuuteen verraten varsin yleisluonteinen. Siinä olisi hyvä luetella kaikki tehdyt selvitykset. Näin voisi paremmin arvioida onko OAS riittävä vai puuttuuko siitä joitakin selvityksiä Itä-Uudenmaan liitto selvitti vuonna 2010 Granön ja Majvikin alueiden luontoarvoja. Selvityksissä kiinnitettiin huomiota myös METSO-ohjelman luonnontieteellisissä valintaperusteissa määriteltyjen arvokkaiden metsäisten alueiden esiintymiseen. Vantaan, Helsingin ja Sipoon (poislukien Majvik ja Granö) alueelta tulee selvittää maastokaudella 2011 METSO-elinympäristöjen esiintyminen. Alueella esiintyy merkittäviä määriä luonnonsuojelullisesti arvokkaita kangas- ja kalliometsiä sekä jonkin verran lehtoja sekä pienvesien monipuolisia reunametsiä. Oas:sta puuttuu osallisten luettelo.(L3a)

- Natura-arvioinnin vaatimustasoon nähden OAS:n kirjaus on riittämätön. Siitä tulisi vähintään käydä ilmi, miten asiantuntijatahoja, kuten Tringa ry:tä osallistetaan vaikutusten arviointien tekemiseen. (L4a)

- Rakennetun kulttuuriympäristön osalta viranomaistehtävistä vastaavat omilla toimialueillaan Helsingin kaupunginmuseo, Vantaan kaupunginmuseo sekä Porvoon museo. (L9a)

- Osallisiin pitää lisätä Helsingin kaupungin hallintokuntiin terveyskeskus ja poistaa terveysvirasto. (L10a)

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on kuvattu selkeästi suunnittelun tavoitteita a lähtökohtia sekä vaikutusarvioinnin, kaavoitusprosessin ja osallistumisen periaatteita. Tavoitteet ovat hyviä ja kannatettavia. Alueen suunnittelussa korostuu tarve löytää ratkaisuja keskenään ristiriitaisten tavoitteiden ja tarpeiden yhteensovittamiseen. (L11a)

- On tärkeää, että myös kuntien terveydensuojeluviranomaiset ovat aktiivisesti mukana valmistelussa. Helsingissä ja Vantaalla ympäristöterveydenhuolto kuuluu ympäristökeskukseen, mutta Sipoossa kunnan ympäristöterveydenhuollon tehtäviä hoidetaan Porvoon kaupungista. Aluehallintoviraston peruspalvelut, oikeusturva ja luvat vastuualue ilmoittaa halukkuutensa lausunnon antamiseen myös kaavan myöhemmissä vaiheissa. (L24a)

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on tehtävä seuraavat korjaukset:

  s. 5 pitää korjata se, että ympäristöministeriön vahvistus perustuu siihen, että kyse on kuntien yhteisestä yleiskaavasta.

  s. 13 sanottu "kunkin kunnan valtuuston tulee puoltaa kaavaehdotusta oman alueensa osalta…" pitäisi olla "kunkin kunnan valtuuston pitää hyväksyä osayleiskaava kokonaisuudessaan", muuten sitä ei voi hyväksyä yhteiseksi yleiskaavaksi vaan se pitää jakaa erillisiksi kuntien osayleiskaavoiksi.

  s. 15 oleva osallisten määritelmä tulisi olla OAS:n alussa, ei vasta lopussa. Osallisissa pitää mainita myös, että osallisia ovat kaikki kolmen kunnan jäsenet. Lain mukaan "kaikki kiinnostuneet" eivät ole osallisia ja kaikki kiinnostuneet eivät voi näin ollen osallistua kaavan valmisteluun.

  s. 9 on sanottava selvemmin, että Uudenmaan liitto laatii samanaikaisesti maakuntakaavaa, johon myös Östersundomin osayleiskaava-alue sisältyy ja että Östersundomin alueen maankäyttö on myös maakunta kaavan näkökulmasta yksi keskeisimpiä suunnittelukysymyksiä ja että maakuntakaava on juridisesti vahvemmassa asemassa kuin osayleiskaava. Tästä seuraa se, että ympäristöministeriö ei hyväksyne osayleiskaavaa ennen maakuntakaavan hyväksymistä ja mikäli osayleiskaavassa on maakuntakaavasta poikkeavia ratkaisuja, ei osayleiskaava tulla hyväksymään joko joiltain osin tai kokonaan. Epäselvä on myös lause: "Yksittäisen kunnan ryhtyessä laatimaan yleiskaavaa omalle alueelleen, ohjaava rooli on maakuntakaavalla, ei yhteisellä yleiskaavalla."

  s. 9 ei mainita, että osalla Sipoon puoleista aluetta on vireillä Saariston ja rannikon osayleiskaava, kunnan tavoitteena on sen hyväksyminen vuonna 2011. Tulisi mainita, että Östersundomin osayleiskaava tulee kumoamaan Saariston ja rannikon osayleiskaavan siltä osin, joka sisältyy kaava-alueeseen.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa tulisi täydentää seuraavat asiat: kaavasta tiedottaminen ulkokuntalaisille maanomistajille, muistutuksiin vastaaminen pyydettäessä sekä valitusoikeus kaavan hyväksymisestä (ketkä voivat valittaa ja millä kriteereillä). Suunnitelmassa tulisi myös olla riittävät viitteet MRL:n pykäliin. (M23a)

- Yleiskaavan merkittävyyteen nähden osallistumis- ja arviointisuunnitelmalle varattu 30 päivän lausuma-aika on liian lyhyt varsinkin kun siihen aikaan sisältyy Etelä-Suomen hiihtolomakausi. Olisi mielenkiintoista tietää kaavoituksen tarkemmasta aikataulusta. (M18 a)

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on korjattu, mutta edelleen se on juridisesti kelvoton ja siihen tulisi korjata seuraavat kohdat:

  Johdannossa tulisi mainita, että sovelletaan MRL 5 luvun määräyksiä (49§)

  Kaavoitusprosessin kuvauksessa tulisi mainita että menettely liittyy kuntien tekemään sopimukseen.

  Vuorovaikutus ja vaikutusmahdollisuudet on esitetty puutteellisesti. osallistumis- ja arviointisuunnitelman tehtävänä on tehdä tarkka selko juuri näistä seikoista. OAS:ssa pitäisi tarkemmin esitellä MRL 6 §, MRA 6 luvun 30 §, MRL 62, 64, 65 ja 67 § sekä Kuntalain 90 § määräykset siitä, miten eri asioissa tulee kenellekin tiedottaa, antaa mahdollisuus lausua mielipiteensä ja kenen kanssa pitää olla vuorovaikutuksessa. Osallisen käsite on selitetty hyvin, mutta käsite "kaikki asiasta kiinnostuneet" ei vastaa lakia. OAS:ssa ei ole mainittu esimerkiksi osallisen oikeutta esittää neuvottelua OAS:sta, osallisen oikeutta saada vastaus muistutukseen ja oikeutta saada tieto hyväksymispäätöksestä. Käsitettä kunnan jäsen ja asianosainen ei ole esitetty eikä näiden vaikutusmahdollisuuksia. Erityisen syrjivää on se, että kunnan jäsenten oikeutta esittää mielipidettä, tehdä muistutuksia ja valittaa ei ole mainittu lainkaan. Valitusmahdollisuudesta ei ole mainittu mitään. Tekstin yhteyteen tai erilliseen kappaleeseen olisi syytä lisätä lista lain ja asetuksen pykälistä. Puutteellinen OAS on jo vaarantanut kaavahankkeen laillisuuden, koska kaikki ne, joilla olisi ollut oikeus esittää mielipide kaavaluonnoksesta, eivät ole voineet saada tietoa OAS:sta. (M23 b)

Vastine:

Tavoitteena on ollut, että OAS on yleispiirteinen ja mahdollisimman selkeä, jotta laajan hankkeen keskeiset asiat hahmottuisivat helposti. Tavoitteena on OAS:ssa viestiä siitä, että kaavan valmistelu on avoin kaikille asiasta kiinnostuneille ja että heidän toivotaan osallistuvan valmisteluun. Näin ollen OAS:iin ei nähty tarpeelliseksi lisätä mielipiteessä pyydettyjä tarkkoja määrittelyjä tai suoria lainauksia maankäyttö- tai kuntalaista osallisista tai osallisten ja kuntalaisten oikeuksista kaavoituksen eri vaiheissa. Palautteen johdosta osallistumis- ja arviointisuunnitelman osallisluetteloa on täydennetty ja sivuilla 3 ja 13 epäselviä kohtia tarkennettu

Bemötande:

Målsättningen har varit att hålla PDB-dokumentet på generell nivå och så åskådlig som möjligt, för att det i det stora projektet ska vara lätt att uppfatta de centrala sakerna. Målsättningen i PDB-dokumenten är att informera alla om att beredningen av planen är öppen för envar som har intresse för saken och att det önskas att man deltar i beredningen. Därigenom såg man det inte som nödvändigt att i PDB-dokumenten inkludera de i åsikterna begärda noggranna definitioner eller direkta lånen ur markanvändnings- och kommunlagen gällande intressenter eller intressenternas och kommuninvånarnas rättigheter i de olika skedena av planläggningen. Med anledning av programmet för deltagande och bedömning har intressentförteckningen kompletterats och på sid 3 och sid 13 har oklara ställen förtydligats.

2. Aikataulu, prosessi ja vuorovaikutus

Kaavatyön aikataulua pidetään yleisesti hyvin nopeana, osin epärealistisena. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä yleiskaavaluonnosmateriaalin mielipiteiden esittämisajankohdat ovat herättäneet kysymyksiä. Kritisoidaan sitä, että OAS:n ja kaavaluonnoksen nähtävilläolo ovat liian lähellä toisiaan. Tämä heikentää vaikuttamismahdollisuuksia. Vuorovaikutuskäytäntöjä tulisi kehittää nykyisestä. Useissa kannanotoissa todettiin kuntien välisen yhteistyön olleen hyvää. Kuntien tavoitteita pidettiin hyvinä ja keskenään yhteneväisinä. Kaavaluonnosmateriaalin saatavuutta ruotsinkielisenä peräänkuulutetaan.

Esitettiin myös, että tässä vaiheessa tulisi vielä olla esillä useita vaihtoehtoisia suunnitelmia, joita kommentoida ja että vielä pitäisi olla kaksi mahdollisuutta esittää mielipiteitä: tarkistetun luonnoksen ja kaavaehdotuksen ollessa nähtävillä.

Aikataulu ja prosessi

- Aikataulu 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. (L1a)

- OAS:n aikataulu on hyvin ongelmallinen. Ensin pitää tehdä

OAS, jonka yhteydessä pitää voida käydä keskustelua kaavan tavoitteista. Sitten vasta pitää tehdä kaavan luonnos. Näin ei ole nyt tehty. (L3a)

- Kaavaprosessin kiirehtiminen eli valmisteluaineiston nähtäville asettaminen ennen osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulemisen päättymistä on huono asia. Kuulemiskierroksia tulisi järjestää vielä kaksi: tarkistetusta luonnoksesta ja kaavaehdotuksesta. (L4)

- Poikkeuksellisen merkittävän kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on valmistunut ja lähetetty osallisten mielipiteitä varten suunnittelutilanteeseen nähden varsin myöhään. Mielipiteiden esittämiseen on varattu aikaa 28.2.2011 saakka, mutta yhteisen yleiskaavan luonnosta esitellään jo 24.2.2011. Osallisten vaikutusmahdollisuudet tässä tilanteessa saattavat jäädä vähäisiksi, sillä osallistumis- ja arviointisuunnitelma tulisi esittää heti suunnittelun alkaessa.

  Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmistelun ollessa jo luonnosvaiheessa tulisi kertoa esitettyä tarkemmin, millaisia arviointeja aiotaan tehdä ja miten ne liittyvät kaavan valmisteluun. (L5)

- Yleiskaavan valmistelun aikataulu, jonka mukaan kaavaluonnos asetetaan nähtäville jo huhtikuussa 2010, on erittäin kireä ottaen huomioon mm. se, että Salmenkallion ja Talosaaren rannat Natura 2000-, luonnonsuojelu- ja tulva-alueet asettavat erityisvaatimuksia maankäytön suunnittelulle. Aikataulu on erittäin kiireinen myös siksi, että metron toteuttaminen vaatii erillisen hanke-yvan eli ympäristövaikutusten arvioinnin. Näin ollen Helsy pitää mahdottomana kaavaehdotuksen asettamista nähtäville 2012.

  Hyviin osallistavan suunnittelun periaatteisiin kuuluu erilaisten vaihtoehtojen esittäminen ja esitettyjen vaihtoehtojen tulee perustua laadukkaisiin selvityksiin. Hailan ym. (2010) laatima Östersundomin osayleiskaavan kaupunkiekologinen ohjelma ei täytä millään muotoa ekologiselle selvitykselle asetettuja vaatimuksia, eikä sitä tule näin ollen käyttää luontovaikutusten arvioinnin välineenä. (L38a)

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman tavoitteet ovat hyvät, mutta 21.2. julkistetun kaavaluonnoksen osoittaa ne pelkiksi kauniiksi aikomuksiksi. On kummallista, että ennen kuin OAS:n lausuntoaika on mennyt umpeen, julkistetaan luonnos, joka kumoaa kaiken tavoitteissa mainitun hyvän. Oas:sta saaduilla mielipiteillä ei voi olla siis vaikutusta. Kaavoituksen aikataulu on utopistinen. Kaavaehdotuksen saaminen esille jo vuonna 2012 onnistuu vain jos eri lakien ja säädösten mutkat vedetään suoriksi eli niistä ei piitata. Kaavaluonnoksen yhteydessä julkaistiin huomattava määrä julkaisuja, joita olisi kaivattu jo OAS:n yhteydessä. Varmaan tarkoituskin, että tietotulva vaikeuttaa asioihin perehtymistä. (M8 a)

- Östersundomin rakentamista ei tule kiirehtiä vaan suunnitella rauhassa ja hyvin. (M9)

- Viestintä ja asukkaiden huomioiminen ja vuorovaikutus on kaavan suunnitteluvaiheessa ollut ala-arvoista. Asukkaille ei ole tullut mitään kutsua mihinkään tilaisuuteen. Yleiskaavaluonnos oli nähtävissä internetissä vasta 22.2. ja mielipide tuli esittää jo 28.2. mennessä. (M3)

- Yleiskaavaluonnoksen esilläoloaika oli lyhyt ja ehdotuksia on vain yksi. Tämä hankaloittaa mielipiteen ja ehdotuksen työstämistä, sillä yleiskaavaluonnos on hyvin ylätasolla ja kunnollisen mielipiteen muodostamiseksi on tutkittava taustaselvityksiä. (M41)

- Långörenin kaavoitus tulisi yhdistää osaksi Karhusaaren asemakaavan suunnittelua tai viimeistään Östersundomin keskustan kaavoitusprosessiin. (M44)

- Korsnäsin alueelle tulee laatia uusi asemakaava jo ennen yleiskaavan vahvistumista, kuten jo Karhusaaressa tehdään. Asukkailla ja tontin omistajilla on monenlaisia tarpeita alueidensa kehittämiseksi, joten koko Korsnäsin alueen pitäminen rakennuskiellossa on epäoikeudenmukaista. (M59)

- Kaavoitusta on aivan käsittämättömällä tavalla kiirehditty. (M60)

- Luonnoksia tulisi olla useampia kuin yksi nyt esitetty vaihtoehto. Yleiskaavan suunnitteluryhmässä tulisi olla asiantuntemusta myös seuraavilta aloilta: luonnonsuojelu, sosiologia, taide, kulttuuri ja paikallistuntemus. Luonnoksen heikkous johtuu em. asiantuntemuksen puuttumisesta. Luontojärjestöjen varjokaava takaa luonnon ja ihmisen hyvinvoinnin ekologisesti kestävällä tavalla. Varjosuunnitelma tulisi ottaa jatkosuunnittelun kohteeksi. Asukasmäärää tulee vähentää niin että asutus ei haittaa Natura 2000- ja muita suojelualueita. (M93)

- Asukastilaisuudessa sanottiin, että tämä kommentoitava luonnos on 1. luonnos ja tämän jälkeen tulee luonnos 2. Haluamme saada myös sen kommentoitavaksi. (M96)

- Miksi Majvikin suunnittelussa odottaa montaa vuotta? Majvikin alue tulisi kaavoittaa ennen Helsingin kaavoituksen valmistumista. Näin Sipoo varmistaisi alueen tonteille hyvän kysynnän. Mikäli Sipoon kaavat valmistuvat yhtä aikaa Helsingin kaavojen kanssa, on pelkona että tulevaisuuden hyvät veronmaksajat hakeutuvat Helsingin puolelle. (M146)

- Pitäisi olla esillä useampi vaihtoehto. Mukana on onneksi varjokaava, joka näytti, että voimme rakentaa kaunista asuntoaluetta ja säilyttää mahtavat luontoelementit. Alueelta on tehty paljon selvityksiä, mutta niiden tiedot eivät kaikilta osin välity kaavaan ja osa on vielä tekemättä. Kuulimme, että emme pysty vaikuttamaan enää kaavaluonnosvaiheessa, vaan vasta kaavaehdotusvaiheessa. Eikö olisi rakentavampaa että huomiot tehdään mahdollisimman pitkälle luonnosvaiheessa. (M147)

Vuorovaikutus

- Terveyskeskus pitää tärkeänä, että viranomaisyhteistyötä tehdään tiiviisti eri hallintokuntien kesken yli kuntarajojen, jotta palvelujen ja niiden tarvitsemia tiloja voidaan suunni-

tella esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. (L10a)

- Helsingin Satama on halukas osallistumaan alueen jatkosuunnitteluun ja kaavan laadintatyöhön esimerkiksi erillisissä työryhmissä ja neuvotteluissa. (L41a)

- Ottakaa poliisi ja muut asiantuntijat vahvasti mukaan jotta minimoidaan turvallisuusriskit. (M144)

- Vuorovaikutusta ei ole ollut emmekä ole saaneet minkäänlaista tiedotusta ja kutsua tilaisuuksiin. Yleiskaavaluonnoksen esiintulo 22.2.2011 on myöhäinen ajankohta siihen nähden, että mielipide tuli esittää 28.2.2011 mennessä. (M1a)

- Haluaisin kiinnittää huomiota suunnittelussa havaittavaan vuorovaikutteisuuden puutteeseen. Östersundom-seuran lisäksi alueella toimii Korsnäs intressenter r.f. johon on suunnittelun alkuvaiheessa oltu yhteydessä, mutta ei sen jälkeen. Kolme vuotta sitten yritin ottaa yhteyttä suunnittelusta vastaavaan virkamieheen, mutta se ei onnistunut. (M6)

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetään toive asukkaiden osallistumisesta. Helsinki ei ole oma-aloitteisesti ottanut yhteyttä alueen asukkaisiin. Miksi asukkaita ei ole mukana suunnittelussa? Östersundom-seura haluaa olla vahvasti mukana suunnittelussa. (M7)

- Helsingin kaupungin pitäisi tehdä ammattimainen luonnos, josta keskustella alueen asukkaiden kanssa. Olemalla etukäteen yhteydessä maanomistajiin, voidaan välttyä ongelmilta ja vastarinnalta. Yhteistyö tavallisten ihmisten kanssa on tärkeämpää kuin Helsingin ja Sipoon viranomaisten kesken tehtävä yhteistyö. (M14b)

- Yleiskaavan valmistelun yhteydessä meidän kanssa pitää käydä eri valmisteluvaiheessa maanomistajakohtaisia neuvotteluja, koska omistuksemme muodostaa niin merkittävän yhtenäisen aluekokonaisuuden koko yleiskaavan länsiosasta. Pyydämme, että neuvottelu Östersundom-toimikunnan kanssa järjestetään ennen luonnosvaiheen kuulemista. (M18a)

- Skutholmenin ja Kapellvikenin jatkosuunnittelussa tulisi tehdä pienryhmätyöskentelyä Skutholminkaaren asukkaiden kanssa. (M26)

- Kiinteistön omistaja pyytää kaavoittajaa varaamaan mahdollisuuden neuvotella kaavoituksen edellytyksistä ennen luonnosvaiheen kuulemista. (M51)

- Yleiskaavan laadinta on tarpeellinen alueen suunnitelmallisen kehittämisen takia. Vaarana on, että alueelle luontaiset arvot, luontoarvot, pienmaanomistajat ja nykyisten asukkaiden toiveet sivuutetaan. Oman aktiivisuutemme lisäksi vaadimme, että Sipoon kunta sekä kaavan laatijat ovat meihin yhteydessä ja että Majvikin alueen maanomistajien edustaja pääsee mukaan erityiseen työryhmään, jos sellainen muodostetaan. Yleiskaavan valtavaan perusselvitysaineistoon yksittäisen maanomistajan asiantuntemus ja aika eivät riitä. Kaavoittajan velvollisuutena on esittää asiat niin, että ei tarvitse turvautua ulkopuoliseen asiantuntija-apuun. (M67/M85)

- Sujuvan suunnittelun ja toteutuksen kannalta paras vaihtoehto on, että kaupunki ja maanomistajat solmivat aikanaan maankäyttösopimuksen. Käytännön yhteistyön turvaamiseksi edustajamme voisivat osallistua Östersundomin keskustan suunnitteluun kaupungin kanssa muodostettavassa yhteisessä suunnitteluryhmässä. (M88)

- Toivomme että kaupungilta löytyisi syksyllä ajankohta yhteiselle palaverille Puroniityn asukkaiden kanssa. (M90)

- Maanomistajien mielipidettä pitäisi kysyä henkilökohtaisella kirjeellä aikaisessa vaiheessa. Tämä antaa vaikutelman osallistumisesta. (M95)

- Suunnittelussa on otettava huomioon yksityiset maanomistajat ja heidän oikeutensa omistamaansa maahan ja rantaan. (M92)

- Toivomme kehittävää vuoropuhelua alueen suunnittelijoiden kanssa. (M101)

- Lainaus Majvkin suunnitteluperiaatteista: "7. Majvikia suunnitellaan vastuullisesti toimitaan avoimesti osallisia ja muita sidosryhmiä kuunnellen ja heidän kanssaan keskustellen ". Meidän mielipidettä ei ole kysytty kaavaa laadittaessa. (M85)

- En liten anmärkning gällande de svenska websidorna gällande Östersundom. En viktig punkt är sidan aktuellt som endast finns på finska. Som svenskspråkig önskar jag få samma information på svenska som det finns på finska. I synnerhet när det gäller aktuella saker. (M95)

- Kaavaselostus ja suurin osa materiaalista on saatavilla vain suomeksi mikä tämän kokoluokan hankkeessa aiheuttaa suurelle osalle asukkaista informaatio-ongelmia. (M32b)

- Ruotsinkielinen tiivistelmä antaa kaikesta huolimatta vain pinnallisen kuvauksen, ja kaikki asukkaat eivät pysty omaksumaan selostuksen tekstisisältöä. (L1)

- Ruotsinkielinen tiivistelmä käsittelee vain metron, suomenkielisessä versiossa tarkastellaan metroa ja pikaraitiovaunua. (L1)

Vastine:

Östersundomin alue liitettiin Helsinkiin 1.1.2009. Alue asetettiin 5 vuoden rakennuskieltoon yleiskaavan laatimista varten 12.6.2008. Tavoitteena on, ettei alueella nyt toimivien rakentamis- ja muita tarpeita jäädytettäisi liian pitkäksi aikaa suunnitelmapäätöstä seuraavan rakennuskiellon takia. Yleiskaavan laatimisessa 5 vuoden rakennuskielto on lyhyt aika, mutta yksittäisen ihmisen rakennushankkeiden kannalta se on pitkä aika. On eduksi sekä kaupungin tavoitteiden että yksittäisen ihmisen kannalta edesauttaa suunnitelman valmistumista suhteellisen nopeasti.

Osallisilla on ollut mahdollisuus kertoa näkemyksensä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavan valmisteluaineistosta. Kaikki saadut mielipiteet ja kannanotot käsitellään yhtä aikaa ja niistä laaditut lyhennelmät ja vastineet on koottu tähän käsillä olevaan raporttiin. Mukana ovat myös nähtävilläoloaikojen jälkeen tulleet mielipiteet. Asukastilaisuudet järjestettiin kaavan valmisteluaineiston ollessa nähtävillä. Osallistumismahdollisuuksista tiedotettiin laajasti: seitsemässä sanomalehdessä, kuntien nettisivuilla sekä hankkeelle perustetuilla nettisivuilla. Hankkeella on noin 220 uutiskirjeen tilaajaa. Tilaisuuksiin osallistui yhteensä 300 henkilöä. Tilaisuudet oli suunniteltu niin, että mahdollisimman moni pääsi keskustelemaan kaavoittajan kanssa itseään kiinnostavista asioista. Alueen asukkaiden, maanomistajien, yhdistysten yms. osallisten kanssa on myös käyty erikseen sovittuja keskusteluja jatkuvasti koko suunnitteluprosessin ajan.

Esillä ollut valmisteluaineisto oli hyvin laaja. Vaihtoehtoisia maankäytön perusratkaisuja edustavat laaditut rakennemallit, jotka kuvataan valmisteluaineistossa. Kaikkien kolmen kunnan yhteisiä tavoitteita vastasi parhaiten rakennemalli Rannikko 1, joka on ollut valmisteluaineistossa esitetyn kaavaluonnoksen pohjana. Kaavatyön seuraavassa vaiheessa tulee olemaan mukana ja keskenään vertailtuna myös muita maankäyttövaihtoehtoja. Valmisteluaineistosta esitetyt mielipiteet ja kannanotot ovat toimineet vaihtoehtojen laatimisen tausta-aineistona. Myös seuraavan kaavaluonnoksen valmistelumateriaali tulee olemaan nähtävillä verkossa, kuten työn edellinenkin vaihe. Seuraavan kaavaluonnoksen tultua hyväksytyksi Östersundom- toimikunnassa kaikkien kolmen kunnan kunnanhallitusten puollettua sitä laaditaan yleiskaavaehdotus, joka asetetaan nähtäville. Prosessiin sisältyy monen tyyppistä vuorovaikutusta, myös yleisiä osallistilaisuuksia.

Kolmen kunnan yhteinen yleiskaava yhdistää myös kolmen kunnan erilaiset käytännöt kaavamateriaalin laadinnassa. Sipoossa on ollut tapana tuottaa ruotsinkielisenä myös keskeisimmät selvitykset ja kaavaluonnoksen selostus. Vantaalla ja Helsingissä näin ei ole ollut tapana. Ruotsinnokset päätettiin tehdä keskeisimpien selvitysten ja selostuksen tiivistelmistä. Ruotsinnoksissa olevat virheet korjataan.

Bemötande:

Östersundomområdet anslöts till Helsingfors 1.1.2009. Området belades 12.6.2008 med byggförbud i 5 år för uppgörande av generalplan. Målsättningen är att på området nu fungerande bygg- och andra behov inte skulle frysas för en alltför lång tid på grund av det byggförbud som följer av planläggningsbeslutet. Vid uppgörandet av en generalplan är ett 5 års byggförbud en kort tid men beträffande en enskild människas byggprojekt är 5 år en lång tid. Det är till fördel för såväl stadens målsättning som för den enskilda människan att verka för att planen färdigställs i relativt snabb takt.

Parterna har haft möjlighet att delge sina åsikter om programmet för deltagande och bedömning samt om planens beredningsmaterial. Alla erhållna åsikter och ställningstaganden behandlas samtidigt och de av dem uppgjorda sammanfattningarna och bemötandena har samlats i denna till förfogande ställda rapporten. Också de åsikter som inkommit efter de tider materialet varit framlagt har inkluderats. Invånarmöten anordnades under den tid beredningsmaterialet var framlagt. Om möjligheterna att delta tillkännagavs brett: i sju tidningar, kommunernas webbplatser samt på för projektet grundad webbplats. Projektets nyhetsbrev har cirka 220 beställare. I mötena deltog allt som allt 300 personer. Tillställningarna var planerade på ett sådant sätt att så många som möjligt kunde komma till tals om saker av intresse för honom/henne gällande planerarna. Med områdets invånare, markägare, föreningar o.d. intressenter har också kontinuerligt förts separat överenskomna diskussioner under planeringsprocessens gång.

Det framlagda beredningsmaterialet har varit mycket omfattande. Alternativa grundlösningar för markanvändningen representeras för de uppgjorda strukturmodellerna som beskrivs i beredningsmaterialet. De gemensamma målsättningarna för alla tre kommuner motsvarades bäst av strukturmodell Kusten 1, som legat till grund för det i beredningsmaterialet redovisade planutkastet. I följande fas av planläggningsarbetet kommer även andra markanvändningsalternativ att ingå och jämföras sinsemellan. De åsikter och ställningstaganden som framförts beträffande beredningsmaterialet shar fungerat som bakgrundsmaterial för utarbetandet av alternativen. Också beredningsmaterialet för följande planutkast kommer att finnas tillgängligt på nätet, liksom vid den föregående fasen av arbetet. Efter att följande planutkast blivit godkänt i Östersundomkommittén sedan det förordats av kommunfullmäktige i alla tre kommunerna uppgörs av utkastet ett förslag till generalplan som framläggs. Processen omfattar växelverkan av många slag, också allmänna intressentmöten.

Den gemensamma generalplanen för tre kommuner förenar också tre kommuners olika förfaringssätt vid upprättandet av planmaterial. I Sibbo har kutymen varit att upprätta också de mest centrala utredningarna och beskrivningen för planutkastet på svenska. I Vanda och Helsingfors har detta inte varit kutym. Det beslöts att svenska översättningar görs av de mest centrala utredningarna och sammandragen av beskrivningarna. Felen i översättningarna rättas.

3. Esitystapa ja kaavamerkinnät

Kaavan esitystavan todettiin eräissä lausunnoissa ja kannanotoissa poikkeavan totunnaisesta ja ohjeiden mukaisesta. Hämmästystä herättivät suunnitelmassa käytetyt hehtaarin kokoiset ruudut ja niiden merkitys jäi monille epäselväksi. Leikekirjassa todettiin esitetyn paljon mielenkiintoisia ratkaisuja, joiden kohdentamista suunnitelmakartalle toivottiin. Pohjakartan todettiin joissain esillä olleissa kaavakarttaversioissa puuttuneen ja sen todettiin olleen luonnoksessa epäselvä.

- Kaavaluonnoksen graafinen laatu ja luettavuus on melko heikko, mikä hankaloittaa demokraattisia aspekteja suunnitteluprosessissa. Havainnollisuutta ja selkokielisyyttä olisi parannettava. (L22)

- Kaavakartan merkinnät ja määräykset ovat innovatiivisia. Esitystapa on hyvä siinä mielessä, että se ottaa enemmän kantaa tavoiteltavaan yhdyskuntarakenteeseen ja tehokkuuteen kuin rakennustyyppiin. (L28)

- Pohjakartta on osittain epäselvä. Kaavamääräykset osittain

kuvailevia, tulisi täsmentää, mitkä ovat määräyksiä mitkä ohjeita. (L29)

- ELY-keskus esittää tarkempaa kaavamääräystä ohjaamaan meluntorjuntaa. On työstettävä merkintöjä ja määräyksiä Ympäristöministeriön 31.3.2000 antaman asetuksen mukaisiksi. (L50)

- Tukes suosittelee, että yleiskaavassa käytetään Tkem -kaavamerkintää, mikäli kaavassa varataan alueita vaarallista kemikaalia käsitteleviä ja varastoivia laitoksia varten esimerkiksi jos polttoöljyä varastoidaan yli 2500 t. (L8)

- Seuraavaa yleiskaavaluonnosta laadittaessa tulee valita sellainen esitystekniikka ja karttapohja, missä olemassa oleva rakennuskanta ja tielinjat näkyvät kaavan pohjalla. Uusi luonnos on asetettava vielä kertaalleen nähtäväksi. (M5)

- Kaavan aineistot, OAS, kuulutukset, yhteystiedot, verkkosivut jne. olisi syytä olla Östersundom -toimikunnan ja kolmen kunnan nimissä. Aineisto tulisi olla A4 vaaka-arkki, kaikilla sivuilla tulisi olla ylä- tai alatunnisteessa julkaisija- ja julkaisutiedot sekä päiväys. Ei pitkiä tekstirimpsuja vaan ilmava jäsentely ja alaotsikointi. (M23)

- Skutholmenin eteläosa kuuluu Natura-alueeseen; tämän alueen merkitseminen ja esittäminen kaavakartassa tulisi olla yksiselitteinen niin, että tulkinnanvaraisuutta ei synny. (M26)

- Hämmästyttävää, että yleiskaavaluonnos on esitetty ilman maastokarttapohjaa. Se tekee keskustelun ja kansalaisten osallistumisen erittäin hankalaksi. Miksi tilaisuuksissa ei esitetty yksityiskohtaisempaa aineistoa, jota oli kuitenkin saatavana verkossa. On poikkeuksellista, että suunnittelutarkkuudeksi on valittu hehtaarin kokoiset ruudut. Tämä kertoo siitä, että paikallisiin olosuhteisiin ei ole kiinnitetty huomiota. Kansalaisilla tulee olla oikeus virallisesti kommentoida Suomessa tavanomaisella esitystavalla toteutettua yleiskaavaehdotusta.

  Maanomistajien tasapuolista kohtelua ei ole huomioitu riittävästi: Helsingin ja Sipoon alueet on suunniteltu eri tarkkuustasolla eikä asukkaita ole näin ollen kohdeltu tasapuolisesti. (M28)

- Kaavassa käytetyt merkinnät eivät ole riittävän selkeitä. Kaavaselostus ja suurin osa materiaalista on saatavilla vain suomeksi, mikä näin isossa hankkeessa aiheuta suurelle osalle asukkaita informaatio-ongelmia. Kaavaluonnos tulee palauttaa uudelleen valmisteltavaksi ja se tulee asettaa uudelleen nähtäville. (M32b)

- Tie- ja katuyhteydet on tehtävä viivamerkinnöin osayleiskaavojen ja asemakaavojen jatkosuunnittelun edistämiseksi.

  Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt tulee merkitä kaavakarttaan aluerajauksina. Maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt tulee merkitä joko aluerajauksina tai erilliseen liitekarttaan. (L50)

- Kaavaluonnoksessa on poikettu vakiintuneista kaavamerkinnöistä väreineen. Tämän seurauksena kaavaluonnoksessa esitettyjen seikkojen merkitys ja oikeusvaikutus ovat hämärtyneet, mikä ei vastaa edellä viitattua, MRL 40 §:ssä asetettua vaatimusta. Jotta kaavoitusmenettelyltä edellytettävä vuorovaikutus voisi toteutua, maankäyttövarausten oikeusvaikutusten tulee hahmottua selvemmin. (M52)

- Rakennuslain 95 §:n 2 momentin mukaan tulee rakennuskaava laatia niin, että kaavasta tule niin yksinkertainen ja tarkoituksenmukainen, kuin olosuhteiden mukaan on mahdollista ja että riittävää huomiota kiinnitetään voimassa oleviin omistusoikeuksiin. Käsityksemme mukaan edellä sanottuja periaatteita ei ole kaavaluonnoksessa otettu huomioon. (M57)

- Nähtävänä olleessa yleiskaavaluonnoksessa ei ole virallisesti esitetty Karhusaaren itä- ja pohjoisrannalle (karttaliite 1.) rantatonttien läpi ranta -alueella kulkevaa kevyen liikenteen väylää tai ns. rantapolkua (jäljempänä "rantapolku"). Keskusteluissa Östersundomin yleiskaavaa ja tulevaa kaavarunkoa valmistelevien Helsingin kaupungin edustajien taholta on kuitenkin mm. 9.5.2011 Kuntokallion tilaisuudessa ilmoitettu, että kyseistä rantapolkua suunnitellaan Karhusaaren itä- ja pohjoisrannalle. (M63)

- Yleiskaavan esitystapa on tässä vaiheessa yleispiirteinen, jatkossa tulee esittää myös tarkempia suunnitelmia siitä, mitä todellisuudessa on kaavailtu. Nyt rantaan on esitetty epämääräinen keltainen aluevaraus "Rakentamisalue" jättää liian paljon kysymyksiä ilmaan. "Aluetta kehitetään hallimaisia tiloja vaativien toimintojen korttelialueina". Mitä tarkoittaa käytännössä? Storörsbottnetin maanomistajien asuinrakennuspaikkojen arvot romahtavat tällaisen merkinnän rasittaessa rantoja. (M67)

- Kun nyt yleiskaavan kanssa samanaikaisesti valmisteltavaan asemakaavarunkoon kuitenkin kaavaillaan yleiskaavaan merkitsemätöntä rantaraittia ilmiselvästi vailla liikenteellisiä perusteita, esitämme, että kaavan selostusosaan tulee kirjata siellä nyt olevan merkitykseltään epäselväksi jääneen tekstin "Jalankulku- ja pyöräliikenne: Lähtökohtaisesti aluetta suunnitellaan jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkina. Pyöräily toteutetaan tasavertaisena autoliikenteen kanssa. Liikenneturvallisuus kasvaa eri käyttäjäryhmien tasavertaisuuden kautta. Yleiskaavaluonnoksessa tämä suunnittelutaso ei varsinaisesti näy rantakatua lukuun ottamatta. Niin kävelykuin pyöräily-yhteydet alueen sisäisesti ja joukkoliikenne asemille/pysäkeille toteutetaan hyviksi ja pyörille varataan laadukkaita pysäköintimahdollisuuksia. Jalankulku sekä pyöräily ovat olennaisia osia östersundomilaisten joukkoliikennematkaketjussa sekä yleisesti alueella liikuttaessa." tarkennukseksi se, että kaavaluonnos sisältää suunnitellut rantakadut ja -reitit. (M91)

- Oli hämmästyttävää, että asukastilaisuuksissa käytössä ja jaossa ollut yleiskaavaluonnos oli esitetty ilman maastokarttapohjaa. Tämä saattaa olla jossain tilanteessa mielekäs tapa esittää yleiskaavasuunnittelun suuria linjoja. Se teki kui-

tenkin keskustelun erittäin hankalaksi, koska osallistujien oli vaikea löytää omia alueitaan tai selittää niiden erityispiirteitä suunnittelijoille. Tämä täytyy jatkossa korjata, jotta kansalaisten voidaan väittää osallistuneen kaavan valmisteluun. Miksi tilaisuuksissa ei esitetty yksityiskohtaisempaa karttamateriaalia, jota kuitenkin on ollut saatavilla verkossa?

On poikkeuksellista, että suunnittelutarkkuudeksi on valittu hehtaarin kokoiset neliönmuotoiset ruudut. Tämä kertoo siitä, että paikallisiin olosuhteisiin ei ole kiinnitetty huomiota. Arvioinnin kannalta olisi tärkeää, että suunnittelutarkkuutena käytetään normaalia yleiskaavan mittakaavaa, luonnon- ja rakennetun ympäristön muodot huomioidaan eikä suunnitelmaa esitetä keinotekoisina palikoina. Koska kommentoitavaksi tullut yleiskaavaluonnos on erittäin karkea, katsomme, että kansalaisilla tulee olla mahdollisuus virallisesti kommentoida Suomessa tavanomaisella esitystavalla toteutettua yleiskaavaehdotusta. (M98)

- Leikekirjassa on paljon mielenkiintoisia ratkaisuja. (M147)

- Kiinteät muinaisjäännökset tulee merkitä kaavakarttaan asianmukaisesti ja ne merkitään ja varustetaan kaavamääräyksellä. Edelleen asuttujen historiallisten kylätonttien vallitsevaa maankäyttöä ei muinaismuistolaissa rajoiteta. Ne voidaan osoittaa kaavakartassa omalla merkinnällään. Nämä ovat Husö, Länsisalmi, Östersundom kartano, Östersundom Krogars, Östersundom Lass-Bengts Skeppars ja Östersundom-Fantsby Fants Malms. (L9)

Vastine:

Kaavan esitystapa ja merkinnät on tarkoitettu soveltuvan nimenomaan tähän luonnostyövaiheeseen. Täsmällisiä aluerajausjako- ja esim. erilaisten rakentamistapojen välillä on vältelty, koska ei ole vielä edellytyksiä tarkoin arvioida, missä haluttaisiin olevan kerrostalo- tai pientalovaltaista rakennetta yms. Vihreyden osalta tarkka toiminnallinen jako erilaisiin suojelu- ja virkistysalueisiin on myös tässä vaiheessa perustelematonta, koska asiasta ei ole laadittu riittävän tarkkoja suunnitelmia. Viheralueiden sisälle on kuitenkin osoitettu joitakin erityisalueita kirjoitetuin koodein. Näin yleiskaavaluonnoksen luettavuus on parempi kuin eri väripintojen käyttö alueilla, jotka todellisuudessa saattavat olla hyvinkin samanlaisia.

Kulttuuriympäristön suojelukohteita ei ole tarkoituksenmukaista merkitä sellaisina aluerajauksina, joina ne on esitetty nykytilannetta kuvaavissa kartoissa. Kulttuuriympäristö muuttuu uuden kontekstin seurauksena ja olevat kulttuuriympäristöt ovat uuden ympäristön kanssa vuorovaikutuksessa ja näin niiden on oltava osa kokonaissuunnittelua.

Yleiskaavaehdotuksessa on tarkoitus myös suhtautua luovasti ympäristöministeriön merkkipäätökseen johtuen yleiskaavan poikkeuksellisesta luonteesta ja kolmen kunnan erilaisista toimintakulttuureista. Asetuksen mukaan kaavoissa voidaan tarvittaessa käyttää muitakin merkintöjä.

Nyt on tarkoitus luoda kaupunkirakenne, ei suunnitella kaikkia toimintoja, mitkä tulevaisuudessa saattavat tulla kysymykseen. Tässä täysin uuden kaupunkirakenteen suunnittelussa totuttujen kaavamerkintöjen käyttö ei ole paras mahdollinen työkalu. Alueen rakentaminen vie kauan aikaa ja kaupunkirakenteen on joustettava monen laisille toiminnoille.

Bemötande:

Planens framställningssätt och beteckningar har avsetts att lämpa sig uttryckligen för den här fasen av utkastarbetet. Exakta områdesgränsdragningar t.ex. mellan olika slags byggsätt har undvikits därför att det ännu inte finns förutsättningar för att noggrant bedöma var man vill ha höghus- respektive småhusdominerad bebyggelse. Beträffande grönheten är även en noggrann funktionsmässig indelning i olika skydds- och rekreationsområden i det här skedet omotiverad, eftersom tillräckligt noggranna planer inte uppgjorts för saken. Inom grönområdena har likväl anvisats några särskilda områden med utskrivna koder. Härmed blir utkastet till generalplan läsbarare än vid användning av olika färgfält på områden, som i verkligheten kan vara nog så liknande.

Skyddsobjekten i kulturmiljön är det inte ändamålsenligt att beteckna som sådana områdesavgränsningar som de framställts i kartor som beskriver nuläget. Kulturmiljön förändras som följd av den nya kontexten och de befintliga kulturmiljöerna står i växelverkan med den nya miljön och därmed bör de utgöra en del av helhetsplaneringen.

I utkastet till generalplan är avsikten att man också förhåller sig kreativt till miljöministeriets beteckningsbeslut beroende på generalplanens exceptionella natur och de olika verksamhetskulturerna i de tre kommunerna. Enligt förordningen kan man i planer vid behov använda även andra beteckningar.

Nu är avsikten att skapa en stadsstruktur, inte planera alla funktioner som kan komma på fråga i framtiden. Här, vid planeringen av en helt ny stadsstruktur, är användningen av de sedvanliga planbeteckningarna inte det bästa möjliga redskapet. Byggandet av området tar lång tid och stadsstrukturen måste anpassa sig till många slags verksamheter.

4. Vaikutusten arviointi, selvitykset ja vaihtoehdot

Palautteissa on kritiikkiä ja evästyksiä kaavan vaikutusten arvioinnista. Perätään tehtyjen ratkaisujen perusteluja. Puutteena koetaan, että alustava kaavaluonnos asetettiin kommentoitavaksi ennen Natura-arvioinnin käynnistämistä. Osalliset ovat palautteissa myös esittäneet omia arvioitaan kaavaluonnoksen vaikutuksista. Monesta kysymyksestä halutaan lisäselvityksiä. Useampia vaihtoehtoja toivotaan.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

- Hyvä suunnitteluyhteistyö. Yleiskaavan päätavoitteet ovat hyvät. Selvitysaineisto on riittävä ja jopa esimerkillinen. Jatkossa on kiinnitettävä huomiota aidosti vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja toteutuksen edellytysten luomiseen myös maapolitiikalla. (…)

  Perusselvitykset kaava-alueen arkeologisesta kulttuuriperinnöstä Granön saaren inventointitietoja lukuun ottamatta riittävät kaavan valmistelua varten. Saaren koillisosassa sijainneen keskiaikaisen kylän ja luultavasti Suomenlinnan rakentamiseen liittyneen tiiliruukin paikkoja ei ole selvitet-

ty maastossa.

Suunnitelmien tarkentuessa kaava-alueella varaudutaan arkeologisiin tutkimuksiin. Metrolinja ei saa kulkea historiallisen Östersundom-Fantsby Fants Malms kylätonttiin liittyvän louhoksen kautta eikä muidenkaan muinaisjäännösten kohdalle tule sijoittaa rakennustoimintaa. Täysin autioituneiden kylätonttien säilyminen on turvattava. (L9)

- Yleiskaavan yhteydessä on erittäin tärkeää tehdä erillinen selvitys siitä, millaisia vaikutuksia Ö:n voimakkaasti kasvavalla taajama-alueella on ympäröivään saaristoon. (L1)

- Liikennejärjestelmää ei ole suunniteltu. Luonnoksen perusteella ei voi arvioida, miten työpaikat, palvelut ja asuminen yhdessä vaikuttavat liikennejärjestelmän toimivuuteen. Liikennejärjestelmää koskevat vaikutusarviot tulisi koota kokonaisarvioksi, josta ilmenee suunnitellun maankäytön vaikutus liikennetarpeisiin ja miten liikenteen palvelutaso kokonaisuutena on tarkoitus eri vaiheissa toteuttaa tyydyttävällä tavalla kustannustehokkaasti. Myös kaupan sijoittumisedellytyksiin alueelle tulisi kiinnittää huomiota liikenteen näkökulmasta.

  Alueelle osoitettavista uusista liikenneyhteyksistä tarvitaan lisäselvityksiä ja vaikutusarvioita mm. Vuosaaren suuntaan. (L2)

- Ö:n kehitysalueen asukasmäärätavoite 50 000 - 80 000 ei perustu lainsäädännön edellyttämiin selvityksiin. (L4)

- Mm. Natura-kysymyksen käsittely ja ekologisten käytävien tarpeen arviointi on selvityksessä puutteellista ja vaatii täydennystä luonnoksen jatkovalmistelussa.

  YVA-menettelyä ei raideyhteyden osalta YVA-lain mukaan sovelleta, jos vaikutukset on selvitetty muun lain mukaisessa menettelyssä YVA-lain edellyttämällä tavalla. Tämä tarkoittaa, että kaavaselostuksessa on kerrottava metro- ja pikaraitiotievaihtoehtojen ja niihin liittyvän maankäytön ympäristövaikutuksista sekä siitä, millä perusteella on valinnat on tehty.

  Suunnittelusta vastaavan tulisi pyytää ELY-keskuksen kirjallinen kannanotto raideyhteyden YVA-menettelyn tarpeesta. Asia saattaa nousta myöhemmin esiin ja hidastaa suunnitelmien etenemistä, mikäli YVA-menettelyyn päädyttäisiin.

  Tulvariskeihin ja niiden hallintaan liittyvät selvitykset ovat oleellisia lähtökohtatietoja rakentamisalueiden rajauksia ja Natura-arviointeja varten, joten ne tarvitaan jo luonnosvaiheessa.

  Selostuksessa viitataan yleisellä tasolla rakennemallitarkasteluun. Vaihtoehtojen vaikutuksia ja vertailua ei ole esitetty selostuksessa. (L5)

- Granön siltayhteyden suunnittelu vaatii huomattavasti huolellisempaa vaikutusten arviointia, jossa tulee tarkastelle miten Granön liikenteellinen kytkeminen mantereeseen vaikuttaa kokonaisvaltaisesti saaren toimintaan, toiminnan luonteeseen ja sen seurauksiin. (L7)

- Kaavaselostuksen mukaan on tehty useita laskennallisia analyysimalleja, joista moni on myös esitetty piirrettynä, maastoon sovitettuna rakennemallina. Selostuksessa kerrotaan, että rakennemalleista yksi on valittu luonnoksen pohjaksi. Vaikutelmaksi tulee, että valinnan teki suunnittelukoneisto. Avoimeksi jää, millä menetelmillä ja perusteilla valinta tehtiin. Jatkovaiheessa selostuksesta tulisi ilmetä ainakin tärkeimpien valintojen vaihtoehdot ja perustelut.

  Varsinkin Sipoossa vesiliikenteellä on vuosisatainen historia. Rannikkoa pitkin kulkee Uudenmaan vilkkaimmin liikennöityjä vesiväyliä. Kaavakartalle on merkitty venesatamia, mutta selostuksessa vesiliikennettä ei ole käsitelty lainkaan. Venereitit puuttuvat kaavaluonnoksesta kokonaan. (L29)

- Natura-selvitys on tehtävä. (Natura-arviointi)

  Raideliikenteen hanke YVA:n tarpeellisuus tulee selvittää. (L30)

- Kaava-alueelle on tehtävä vesistövaikutusten arviointi. (L50)

- Långmossebergenin jätevoimalan ja Vuosaaren voimalaitoksen konsultointivyöhykkeen etäisyys tulee tarkistaa. Selostuksen mukaan voimalaitosten tavanomainen konsultointivyöhyke on 0,5 km. On selvitettävä, onko Vuosaaren sataman ja sinne johtavien liikenneväylien turvallisuus- ja muihin ratkaisuihin tehtävä muutoksia, jos rakentamisalueet ja niiden ajoyhteydet tulevat nykyistä lähemmäksi. (L31)

- Yleiskaava on mitoitettava lainsäädännön mukaisesti siten, että Natura-alueiden osalta tehdään vaikutusten arviointi. Arviointi antaa suunnan rakentamiselle ja sen mitoitukselle. (L32)

- Lisäselvityksiä tarvitaan mm. siitä miten kasvava asukasmäärä tulee vaikuttamaan luonnonsuojelualueisiin ja muihin luontoarvoiltaan arvokkaisiin alueisiin.

  Liikenteestä tulisi perusteellisesti selvittää raidevaihtoehtojen, -linjausten ja asemien määrän ekotehokkuus sekä ympäristövaikutukset. Tarvitaan lisää selvityksiä etenkin rakentamisen vaikutuksista Natura 2000 -alueisiin kuten LSL 65 § edellyttää. (L33)

- On arvioitava, kuinka asukasmäärän merkittävä kasvaminen ja virkistyspaineen lisääntyminen vaikuttavat nykyisiin luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueisiin.

  Kunnallistekniikan rakentamisen ja ylläpitämisen kulut on tärkeä selvittää kaavaluonnoksen mukaisessa hajautetun asutuksen vaihtoehdossa ja varjokaavassa esitetyn keskitetyn asutuksen vaihtoehdossa.

  On tehtävä perusteellinen selvitys ekotehokkaimmasta liikenneratkaisusta. Tarkastelussa on huomioitava eri raideliikennevaihtoehtojen, raidelinjausten ja asemien ympäristövaikutukset ja ekotehokkuus. Vaadimme hankkeelle ympäristövaikutusten arviointi -lain mukaista harkinnanvaraista YVA-selvitystä. (L38)

- Olisi tavoiteltavaa, että suunnitelmat arvioitaisiin myös ihmiseen kohdistuvien vaikutusten osalta (IVA). Myös sosiaali- ja terveyspalvelujen määrän arviointi olisi tavoiteltavaa tehdä yhteistyönä kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa suunnittelun edetessä. (L42)

- Sipoonkorven suojelualueen rajoja tulee arvioida tarkemmin. (L43)

- Selostuksessa ei ole riittävästi arvioitu vaikutusta suhteessa seutuun mm. mitoituksen, liikenneverkon, viheryhteyksien ja kaupan palvelujen osalta.

  Ei sisällä lainkaan arviointia vaikutuksista Natura 2000 -alueiden luonnonarvoihin. Sipoonkorven ohjeellinen eteläraja on merkitty ilman asianmukaisia selvityksiä lähinnä rakentamiseen varattuja alueita mukaillen. Rajan määrittäminen edellyttää myös arviointia rakentamisen vaikutuksista Sipoonkorven kansallispuistoon ja Natura-alueeseen.

  Kaavaselostuksessa ei ole esitetty vesistövaikutusarviota. On erityisen tärkeää tehdä vesistövaikutusarviot riittävän perusteellisesti ennen kuin suunnittelussa edetään. Arvioinneissa tulee selvittää, voidaanko suunnitelmat toteuttaa heikentämättä veden vaihtoa ja vaikuttamatta haitallisesti virtauksiin ja toisaalta arvioida vesialueiden avaamisen ja rantaviivan muokkausten vaikutukset. Satamien osalta arvioinneissa on muistettava myös tuleva ruoppaustarve, erityisesti jos on ennakoitavissa että se tulee olemaan usein toistuvaa. Mahdolliset likaantuneet sedimentit tulee ottaa huomioon muutoinkin kuin ruoppauksiin liittyen.

  Hevostallitoiminnan vesistövaikutukset samoin kuin muutkin luontovaikutukset tulee selvittää. (L50)

- Kaavataloudellisilla laskelmilla tulee osoittaa osa-alueiden toteutuskustannukset, millä helpotetaan toteutuksen kannattavuuden arviointia ja ohjataan käyttöönottoa.

  MRL 9 §:n mukaiset kaavan vaikutukset alueen luontoon puuttuvat.

  Myös luonnoksen vaikutusten selvittäminen nykyisten asukkaiden elinoloihin, kulttuuriin ja sosiaaliseen elämään puuttuvat.

  Kaavan vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön on myös selvitettävä. (L52)

- Selostuksesta ei käy ilmi perustelut asukasmäärälle. (L54)

- Björkuddenin valtakunnallisesti arvokkaan ympäristön rakentamista ei ole perusteltu muutoin kuin rakennusmaan tarpeella. Minkäänlaista arviointia rakentamisen vaikutuksista ei ole esitetty. (M5b)

- Vaikutukset liikunta- ja virkistyskäyttöön on arvioitava, Virkistyskäytön painopisteet on suunniteltava - ei pelkästään Sipoonkorven kansallispuiston osalta - vaan koko alueelle. Lisäasukasmäärän edellyttämät lähivirkistystarpeet, mm. liikuntapaikkatarve selvitettävä. (M25)

- Itämetron esiselvityksessä todetaan, että metron toteutettavuuden ja rakennuskustannusten puutteelliset lähtötiedot vaikeuttavat todellisten kustannusten arviointia. Asukkaiden kannalta on tärkeää, että yleiskaavaan jäävien metro- ja katulinjausten toteutettavuusselvitykset tehdään perusteellisesti eikä kaavaan jää linjauksia, jotka ovat toteuttamiskelvottomia, mutta rajoittavat vuosikymmeniksi ihmisten maa-alueiden arvon nousua ja rakentamismahdollisuutta.

  Selvityksistä puuttuvat Maankäyttö ja rakennuslain 9 § vaatimat selvitykset kaavan vaikutuksista luontoon, asukkaisiin, kulttuuriin, maisemaan ja sosiaalisiin oloihin. Myöskin luonnonsuojelulain 65§ vaatimukset on jätetty huomiotta. (M72)

- OAS:aa koskien: vaikutusten arvioinnissa korostettakoon E 18 käytävän sekä Vuosaaren satamatoimintojen ja -yhteyksien melu- ja tärinävaikutusten huomioon ottamista. Jatkettaessa raideliikenneratkaisujen vertailua tulisi huomiota kiinnittää vertailukriteerien yhdenmukaisuuteen ja liikenneyhteyksien vaiheittaiseen toteuttamiseen asutuksen vähitellen lisääntyessä pääosin yksityisten maanomistajien omistamalla laajalla maa-alueella. (L2)

- Natura-arvioinnin vaatimustasoon nähden OAS:n kirjaus on riittämätön. OAS:sta tulisi käydä vähintään ilmi, miten asiantuntijatahoja, kuten Tringa ry:tä osallistetaan vaikutusten arvioinnin tekemiseen. Tringalla on asiantuntemusta suunnittelualueelle jäävien lukuisten linnustonsuojelualueiden suhteen. Kaavan vaikutukset Ö:n lintuvesien Natura-alueeseen tulee arvioida yhdessä muiden suunnitelmien kanssa, mukaan lukien keskeneräiset ja jo toteutetut hankkeet. (L4)

- Natura-arviointiin kuuluvan vaihtoehtotarkastelun pohjaksi on 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-arvioinnissa. Natura-arvioinnissa on huomioitava myös esirakentamis- ja rakentamisaikaiset vaikutukset alueiden lintuarvoihin. Uusien siltayhteyksien yhteisvaikutukset tulee huomioida Natura-arvioinnissa. Natura-arviointiin ja yleiskaavatyöhön tulee kiinteästi ottaa mukaan haittojen lieventämistoimien suunnittelu, jota tarkennetaan suunnittelun edetessä. Johdonmukaisesti esitetyt lievennystoimet osoittautuivat huomattavan tärkeiksi satamahanketta koskevia kaavoja vahvistettaessa. (L5)

- Mikäli asuntorakentamista suunnataan lähelle liikenneväyliä, tulisi asuntoihin kohdistuvaa melua mallintaa jo yleiskaavavaiheessa sekä suunnitella tarvittavat meluntorjuntatoimenpiteet. Meluntorjuntatoimet 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. (L24)

- Porvoon moottoritieltä tuleva liikenteen melu on toisinaan varsin kovaa. Östersundomin alueen kannalta olisi tärkeää, että teiltä tuleva liikenteen melu saadaan estettyä. (M39)

- Alueen suunnittelun tueksi nimetään yrittäjäjärjestöjen ja elinkeinoelämän edustajista koostuva työryhmä, joka käsittelee alueen rakentamisen yritysvaikutuksia. Yritysvaikutuksia tulee arvioida myös muiden kuin varsinaisten yritysalueiden kaavoituksen osalta. Asuinrakentaminen, liikenneratkaisut ja julkistenpalvelujen sijoittuminen vaikuttavat kaikki

myös yritystoiminnan edellytyksiin. (L36)

- Vaikutuksia arvioitaessa on välttämätöntä ottaa yhteisvaikutuksina huomioon Vuosaaren sataman ja muiden Natura 2000 -alueeseen mahdollisesti vaikuttavien toimintojen, hankkeiden ja suunnitelmien vaikutukset. Ö:n 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 Ö:n kaavoituksen ja esim. sataman muutoshankkeen yhteisvaikutuksen johdosta tarpeen. Vaikutusten arviointimenettelyllä on varmistettava, että em. yhteisvaikutusten myötä kaavan toteutus ei tulevaisuudessakaan estä tai merkittävästi rajoita Vuosaaren sataman toimintaa tai kehittämistä. Vaikutuksia tarkastellessa tulee huomioida Helsingin Energian mm. biopolttoaineen käyttöön liittyvät hankkeet, joita on suunnitteilla Vuosaaren satamakeskukseen tai sen ympäristöön ja varmistaa, etteivät nekään vaaranna Vuosaaren sataman ja satamakeskuksen toiminnan ja kehittämistarpeiden ohella vaarannu kaavan johdosta. (L41)

- Vesialueella tehtävät toimenpiteet ja niiden vaikutusten arviointi tulle esittää kaavaselostuksessa selkeänä kokonaisuutena. Teknistaloudellisen selvityksen melun ja tärinän tarkastelu tulee liittää osaksi kaavaehdotuksen asiakirjoja. Raideyhteys on kooltaan merkittävä hanke, jolla on laaja vaikutusalue. Liikennejärjestelmän suunnittelua on jatkettava ottaen huomioon HLJ sekä maakuntakaavan suunnittelu selvityksineen sisältäen riittävän vaihtoehtotarkastelun ja vaikutusten arvioinnin. Kaikkien toteuttamisvaiheiden vaatimat liikennejärjestelmän kehittämistoimet tulisi osoittaa järjestelmätasolla kustannuksineen sekä Östersundomin välittömällä vaikutusalueella kulkumuodoittain mukaan lukien joukkoliikenne- ja tavaraliikenneterminaalit. (L50)

- Taloudellisuus ja viihtyisyys erityisesti tulevien asukkaiden kannalta pitäisi arvioida paitsi kaavasuunnittelijoiden ja nykyisten asukkaiden myös riippumattomien yhteiskuntarakenteista ymmärtävien asiantuntijoiden toimesta. Tarvitaan yhteiskuntatieteilijöitä ja muita ihmisten käyttäytymistä ymmärtäviä erityisosaajia. (M5a)

- Suunnittelevien toimikuntien ja ryhmien tulee edustaa jäsenistöltään laajempaa pohjaa. Tarvitaan asukkaita, kasvi- ja eläintieteilijöitä, sosiologeja jne. Selvitysten tekijöiden puolueettomuus tulee taata, kuinka tämä on järjestetty? (M7)

- Suunnitteluryhmässä tulisi olla asiantuntemusta myös seuraavilta aloilta: luonnonsuojelu, sosiologia, taide, kulttuuri ja paikallistuntemus. Luonnoksen heikkoudet johtuvat ym. alojen asiantuntemuksen puutteesta. (M93)

Vastine:

Esillä olevan uuden kaavaluonnoksen materiaaliin sisältyy erillinen vaikutusten arviointi- ja vaihtoehtojen vertailuraportti. Siinä käydään yleisellä tasolla läpi sen kaltaisia arviointeja, jotka ovat työn tässä vaiheessa mielekkäitä. Esitetyissä mielipiteissä ja kannanotoissa esitetyt näkemykset uusista selvityksistä ja arvioinneista toimivat hyvänä muistutuksena siitä, mihin seikkoihin saattaa kohdistua ja kohdistuu suunnittelutyön jossain vaiheessa selvittämisen tarvetta. Tarpeelliset arvioinnit ja selvitykset on tarkoituksenmukaista suorittaa asian laadun vaatimassa ajankohdassa. Oleellista tässä yleiskaavavaiheessa ovat kaupunkirakenteeseen liittyvät suuret linjat ja niistä tehtävät päätökset.

Luonnonsuojelulain edellyttämä vaikutusten arviointi kaavan vaikutuksista Natura 2000 -verkostoon eli nk. Natura-arvio sisältää Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan toteuttamisen vaikutuksia Natura 2000-kohteiden luontoarvoihin, joiden perusteella kohteet on sisällytetty Natura–suojeluverkostoon, sekä yleiskaavan ja muiden hankkeiden ja suunnitelmien yhteisvaikutukset. Arviointityön ohessa ja sen välitulosten perusteella yleiskaavaluonnosta kehitetään edelleen yleiskaavaehdotukseksi. Natura-arviointi on tieteellinen työ, jonka laatii konsulttina toimiva FCG Oy. Työ on aloitettu elokuussa 2011 ja lopullinen arviointi valmistuu yleiskaavaehdotuksesta.

Kuten yleiskaavan valmisteluaineistosta ilmenee, on kaavaa laatinut työryhmä käyttänyt työhön mittavan määrän eri alojen erikoistuntijoita. Virkamiehet ovat jo roolinsa takia puolueettomia asiantuntijoita.

Bemötande:

I materialet för det framlagda nya planutkastet ingår en separat konsekvensbedömnings- och alternativjämförelserapport. I den genomgås på ett allmänt plan sådana slag av bedömningar, som är meningsfulla i det här skedet av arbetet. De framförda åsikterna och de i ställningstagandena presenterade synpunkterna om nya utredningar och bedömningar fungerar som en god påminnelse om på vilka faktorer det kan riktas eller riktas utredningsbehov i något skede av planläggningsarbetet. De nödvändiga bedömningarna och utredningarna är det lämpligt att utföra vid den tidpunkt som sakens natur kräver. Väsentliga i den här fasen av generalplanen är de till stadsstrukturen hörande stora riktlinjerna och de beslut som ska fattas gällande dem.

Den av naturskyddslagen förutsatta konsekvensbedömningen av planens verkningar för Natura 200-nätverket dvs. den s.k. Natura-bedömningen innehåller verkningarna av förverkligandet av den gemensamma generalplanen för Östersundoms kommuner på Natura 2000-objektens miljövärden, på grundval av vilka objekten har inkluderats i Natura-skyddsnätverket, samt generalplanens och de övriga projektens och planernas samlade verkningar. Vid sidan av bedömningsarbetet och på basis av dess mellanresultat vidareutvecklas utkastet till generalplan till förslag till generalplan. Natura-bedömningen är ett vetenskapligt arbete som utförs av FCG Oy, som fungerar som konsult. Arbetet har inletts i augusti 2011 och den slutgiltiga bedömningen färdigställs på basis av förslaget till generalplan.

Såsom framgår av beredningsmaterialet för generalplanen har den arbetsgrupp som uppgjort planen i sitt arbete använt sig av ett stort antal specialsakkunniga för olika områden. Tjänstemännen är redan på grund av sin roll opartiska sakkännare.

Vaihtoehdot

- Pidän OAS:n puutteena sitä, että vaihtoehtoisten ratkaisujen tarkastelulle ei ole varattu selkeämpää ja erillistä roolia. (M6)

- Raide- ja kokonaisratkaisuille on oltava vaihtoehtoja. Vaihtoehdot havainnollistavat asioita ja helpottavat arviointeja ja valintoja. (M93)

- Järjestöjen varjokaava tulee ottaa jatkotyön pohjaksi tai toissijaisesti viralliseksi vaihtoehdoksi. (L3)

- Varjokaavaa tulisi käyttää vertailukohteena jatkokehittämisessä. (L33)

- Heli-radan mahdollisuudet tulisi tutkia paremmin muiden liikenneratkaisujen rinnalla. Heli-rata on ohjannut kaavoitusta vuosikymmenien ajan, joten tätäkin vaihtoehtoa tulee tarkastella ja analysoida.

  Ribbingön ja Granön välisen yhteyden luominen voisi mahdollistaa uuden reitin avaamisen sekä saaristolaisille kesäasukkaille ja muille saaristossa liikkuville. Siltaa järkevämpi vaihtoehto olisi säännöllisen lauttaliikenteen järjestäminen. (L1)

- Alueen ja koko pääkaupunkiseudun raideliikennejärjestelyjä olisi syytä pohtia edelleen. Esitetty metro olisi raskas investointi. Onko se sovelias ja kannattava asumiseen painottuvalla alueella? Voiko metron toteuttaa Itä-Helsingin tapaan asianmukaisesti melusuojattuna pintametrona? Palvelisiko olemassa olevan bussi-, raitiovaunu-, metro- ja lähijunajärjestelmän täydentäminen pikaraitiotiellä Ö:n runkoratkaisuna huonommin kuin muilla kaupunkiseuduilla? (L2)

- Kaavatyön jatkossa esitetään selvitettäviksi metrovaihtoehdon lisäksi muut joukkoliikenteeseen tukeutuvat liikennevaihtoehdot. (L3)

- Vaikutusten arvioinnissa tulisi ottaa huomioon myös sellainen tulevaisuus, että joukkoliikenne toimisi ainakin alkuvaiheessa bussiyhteyksien varassa. (L5)

- Granön siltahanketta tulisi tutkia vaihtoehtoisin maankäyttösuunnitelmin, joissa ainakin yhtenä tarkasteluvaihtoehtona olisi se, ettei Granöhön rakenneta siltayhteyttä. (L7)

- (..) esittää, että kaavatyötä jatketaan varjokaavan pohjalta tai että varjokaavaa käytetään yhtenä vaihtoehtona kaavan vaikutusarvioinnissa. (L30, L3)

- Tässä vaiheessa tulee olla useampia vaihtoehtoja, joiden vaikutuksia osalliset voivat arvioida. …Arviointeja Natura-alueiden luontoarvoihin on syytä tehdä koko kaavaprosessin ajan eri vaihtoehdoista pyrkien valitsemaan ratkaisut ja määräykset, joilla haitalliset vaikutukset luontoarvoihin poistetaan tai minimoidaan. Suunnittelutyötä on jatkettava selvittämällä eri kaavavaihtoehtojen vaikutukset. Liikennejärjestelmän suunnittelua on jatkettava …sisältäen riittävän vaihtoehtotarkastelun ja vaikutusten arvioinnin.

  Jatkosuunnittelussa on esitettävä erilaisia kaavavaihtoehtoja, joiden vaikutukset on samanveroisesti arvioitava. (L50)

- Raideliikenneyhteydet tulisi esittää siten, että hankevaiheessa käytettävissä on paras mahdollinen toteutus- ja rahoituskelpoinen vaihtoehto. Yleiskaavassa tämä tarkoittaa joustavuutta raideratkaisun ja liikennevälineen suhteen. On toivottavaa, että yleiskaavassa näytetään liittyminen seudullisiin joukkoliikennejärjestelmiin. Järjestelmiä ei tule suunnitella toisiaan korvaaviksi vaan niiden tulee olla toisiaan täydentäviä lopputilanteessa. (L52)

- Tulisi tehdä vähintään kolme erilaista kaavaluonnosvaihtoehtoa. Vertailemalla eri vaihtoehtojen näkökulmia löytyy sopivin yleiskaava. Varjokaava yhdeksi luonnosvaihtoehdoksi, kuitenkin huomattavasti esitettyä pienemmällä asukasmäärällä. Kolmannen luonnoksen tulisi perustua hitaaseen pitkän ajan kuluessa tapahtuvaan alueen luonnolliseen rakentumiseen ja tiivistymiseen. Vaihtoehtoisia asukasmääriä ei ole kaavaluonnosvaihtoehtojen puuttuessa esitetty. Metro- ja pikaraitiotie olisi mahdollista sovittaa yhteen esim. jatkamalla metroa Länsisalmeen, josta voitaisiin tehdä raideliikenteen solmukohta. Länsisalmesta voitaisiin jatkaa itään pikaraitiotienä. (L54)

- Koska kaava on merkittävä ja sillä on seudullisia vaikutuksia, tulee tässä vaiheessa olla useampia vaihtoehtoja, joiden vaikutuksia osalliset voivat arvioida. Vaihtoehtotarkastelulla on merkitystä Natura-kysymyksen ja YVA tarpeen harkinnan kannalta.

  ELY -keskus kiinnittää huomiota siihen, että maakuntakaavoitus ohjaa yleiskaavoitusta. Vaikka selostuksessa mainitaan vaikutusten olevan ennen kaikkea seudullisia, selostuksessa ei ole riittävästi arvioitu yleiskaavan vaikutusta suhteessa seutuun mm. mitoituksen, liikenneverkon, viheryhteyksien ja kaupan palvelujen osalta.

  Jatkosuunnittelussa on esitettävä erilaisia kaavavaihtoehtoja, joiden vaikutukset on samanveroisesti arvioitava. (L50)

- Kaavaluonnoksessa ei ole muutostarpeita perusteltu esim. vaihtoehtoja pois sulkemalla. (M5b)

- Raideliikennevaihtoehtojen välillä ei ole tehty selkeää lopullista tutkimuksiin perustuvaa valintaa. (M7)

- Jatkossa tulisi selvittää vielä muita metron reittivaihtoehtoja, esimerkiksi Vuosaaren sataman kautta kulkevaa linjausta, jonka avulla pystyttäisiin turvaamaan paremmin kaava-alueen erityisen arvokkaat kohteet. (M11b)

  On tärkeää, että joukkoliikennevaihtoehdoissa tarkastellaan muitakin vaihtoehtoja kuin kuuteen asemaan tukeutuva metro. Asemapaikkoihin toivotaan joustavuutta.

- Luonnoksen valmistelussa ei ole riittävästi tutkittu vaihtoehtojen Granön ja mantereen välisen yhteyden toteuttamisesta. Olettavat, että vaihtoehtoja tutkitaan ja valintoja perustellaan. Vaihtoehtojen toiminnalliset ja maisemalliset vaikutuk-

set tulee ottaa huomioon. - esittävät myös arvioita eri vaihtoehdoista. (M15)

- Esittää vaihtoehtoja Majvikin metron linjaukselle, Mt 170 siirrolle. (M17, M 83)

- Viherkäytävät tulee suunnitella niin, ettei yhtäkään taloa jää viherkäytävän alle. (M83)

- Luonnoksia tulisi olla useampia kuin yksi. (M93)

- Luonnoksen pohja on valittu 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. Aiheutuvat ekologiset, rakentamistekniset ja taloudelliset ongelmat vaatisivat vankat perustelut juuri tämän rakennemallin valitsemiselle. Yleispiirteistä kaupunkirakennemallitarkastelua ja arviointia sekä vaihtoehtojen vertailua tuleekin tarkentaa.(L5)

Vastine:

Nyt esillä olevassa seuraavassa suunnitteluvaiheessa on esitetty myös vaihtoehtoja eräistä perustavan laatuisista olevista suunnittelukysymyksistä. Asiasta on laadittu oma asiakirjansa, joka kuuluu uuden luonnoksen valmistelumateriaaliin. Myös luontojärjestöjen teettämä varjokaava on vertailun kohteena.

Perusperiaatteena vaihtoehtojen käsittelyyn on, että kutakin suunnittelutasoa ja -vaihetta vastaa juuri siihen vaiheeseen sopiva vaihtoehtojen kirjo. Asemakaavatason vaihtoehtokysymyksiä ei ole syytä arvioida vielä yleiskaavavaiheessa.

Bemötande:

I den nu aktuella följande planläggningsfasen har även alternativ framförts till vissa planeringsfrågor av grundläggande natur. Ett eget dokument har uppgjorts om saken och det tillhör beredningsmaterialet till det nya utkastet. Även den av miljöorganisationerna uppgjorda skuggplanen är föremål för jämförelse.

Grundprincipen för behandlingen av alternativen är att mot varje planeringsnivå och -fas svarar just det till den fasen lämpade spektret av alternativ. Det är inte skäl att ännu i generalplanefasen bedöma alternativfrågor av detaljplanenivå.

Selvitysten ja vaikutusten arvioinnin huomioiminen

- Luontoselvitysten tulosten huomioonottaminen on riittämätöntä. (L5)

- Metrolinja tulee sijoittaa siten, ettei se osu historiallisen Östersundom-Fantsby- Fants- Malms kylätonttiin (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000010716) liittyvän louhoksen päälle. Myöskään muiden kiinteiden muinaisjäännösten kohdalle ei tule osoittaa rakennustoimintaa. Poikkeuksena kannanotossa jäljempänä luetellut historialliset kylätontit esiin tuoduin ehdoin. Tunnetut kiinteät muinaisjäännökset tulee huomioida kaavaselostuksessa ja kaavakartalla. Arkeologisia lisäselvityksiä ja kaivauksia saatetaan edellyttää uudisrakennushankkeiden ja isompien maaperään kajoavien töiden yhteydessä. Kaavaselostuksessa on tuotava esiin, että tällaisten hankkeiden ollessa suunnitteilla tulee Museovirastoon ottaa yhteyttä. Yleisten ja suurehkojen yksityisten hankkeiden toteuttajien on muinaismuistolain perusteella korvattava tutkimusten kustannukset tai osallistuttava niihin. (L9)

- Yleiskaavassa otettava huomioon Gubbbackan mäen keskiaikainen kylämäki sekä sen ja Westerkullan kartanon välinen kulttuurimaisema. - esimerkiksi Espoossa vastaavanlaisen kylätontin, Mankbyn ympärille on kaavailtu arkeologinen puisto. Olemassa olevat arvokkaat kulttuuriympäristöt on huomioitu melko hyvin. (L14)

- Museo esittää, että valtakunnallisesti merkittävät kohteet merkitään aluemerkintöinä, kuten ne on merkitty Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY 2009) kohdelistan kartoissa. Kannanotossa on myös esitys kaavamääräyksen kehittämisestä. Kaikki maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt tulee merkitä yleiskaavakarttaan. Jos mittakaava on sellainen, että kohteita on vaikea merkitä, tulee maakunnalliset kohteen merkitä liitekarttaan. Muinaismuistoista kaavaluonnoksesta puuttuu pääkaupunkiseudun 1. maailmansodan linnoitteet Helsingin Mustavuoren alueelta. Muinaismuistoja koskevaan kaavamääräykseen kannanotossa on esitetty korjausta. (L25)

- "Sipoonkorpi ja Östersundom" -liiteraportin johtopäätöksiä on kaavaselostuksessa jätetty huomioimatta. Suunnitelman pitäisi tarkentuessaan paremmin ottaa huomioon alueelta jo tehtyjen luontoselvitysten tulokset ja mahdolliset rakentamisen haittavaikutukset näihin arvoihin. Rakentamista on ehdotettu Vantaan yleiskaavan SL- ja luo-alueille sekä arvokkaalle maisema-alueelle. Mikäli arvojen ei tiedetä heikentyneen, pitää aikaisemmat kaavamääräykset säilyttää. (L32)

- On huomioitu erittäin heikosti arvokkaat luontokohteet. Vantaan osalta erityisiä puutteita yleikaavan SL-varauksella osoitettu Länsimäen metsä sekä Myllymäen luo-alue. (L33)

- Sipoonkorven eteläraja on erittäin tarkoitushakuinen ja virheellinen, esittävät rajaukseksi Sipoonkorpi II -työryhmän käyttämää rajausta. Tulisi huomioida tarkemmin rakentamisen vaikutukset Vantaan yleiskaavassa maisemallisesti arvokkaaksi ja suojeltavaksi todettuun Västersundomin kylän ja Westerkullan kartanoalueen sisältämään Länsisalmen maisema-alueeseen. Lisärakentaminen sekä metrolinjaus ja asemien paikat tulee suunnitella olemassa oleva kulttuuriympäristö huomioon ottaen ja arvokasta kulttuurimaisemaa vaalien. (L47)

- Kulttuuriympäristö- ja maisemaselvityksissä todettuja arvoja ei ole huomioitu kaavassa riittävästi (aluerajaukset). Selvitykset tarjoaisivat huomioimiseen hyvät ja perustellut edellytykset. Vaikutukset arvokkaaseen kulttuuriympäristön tulisi huomioida tarkemmin ja ottaa selkeämmin huomioon. (L50)

- Vantaan yleiskaavan selvityksiä, varsinkin luontoselvityksiä, tulee käyttää hyväksi. (M9b)

- Westerkullan kartanoympäristön kohdalta kaavaluonnoksen ratkaisu on hyvin erilainen kuin nykyisissä yleiskaavoissa. Kaavatyön yhteydessä tehdyissä selvityksissä ei ole esitetty tutkimuksia, jotka osoittaisivat Westerkullan alueen laajempien kulttuurihistoriallisten tai maisemallisten arvojen vähentyneen tai hävinneen. Ei ole huomioitu selvitettyjä arvoja. (M11b)

- Mihin ovat hävinneet Stororsbottnetin alueen luontoarvot ? Söderkulla 2015 osayleiskaavassa on alueelle osoitettu mm. runsaasti osa-alueita, joilla on luonnonsuojeluarvoja. Nämä arvot on sivuutettu yleiskaavaluonnoksessa. Yleiskaavaluonnoksen venesatamavaraus ei kunnioita nyt käsiteltävän yleiskaavan alueelle laadittua luontoselvitystä (Luonnonarvometsät C6 ja C7). (M67)

- Sipoonrannan ruoppaus- ja täyttötyön hakemuksen yhteydessä on todettu tilojemme kohdalla olevan potentiaalista meriupokaskuoriaisten lisääntymisaluetta (FCG 9.10.2009) Onko tämä nyt muuttunut vuodessa? (M 85)

- Tammelinin tekemä Majvikin ympäristökartoitus valmistui 2010. Otettiinko kartoituksen asiat (ja vielä kesällä 2011 valmistuvan raportin tulokset) huomioon riittävästi Majvikin suunnittelussa? (M112)

- Siltayhteys Granöseen merkitsisi sitä, että Granö lakkaisi kulttuurisesti olemasta saari. Granön kytkeminen liikenteellisesti mantereeseen samalla varmistaisi sen, ettei Granöstä tulisi Pihlajasaarten veroista kesänviettokohdetta. Siltayhteyden suunnittelu vaatii tarkempaa vaikutusten arviointia, jossa tulee tarkastella, miten Granön liikenteellinen kytkeminen mantereeseen vaikuttaa kokonaisvaltaisesti saaren toiminnan luonteeseen ja sen seurauksiin. Granön osalta selvitykset ovat puutteellisia. Siltavaihtoehtoja tulisi tutkia vaihtoehtoisin maankäyttösuunnitelmin, myös nollavaihtoehto. (L7)

Vastine:

Uuden kaupunkialueen suunnittelu on alkuvaiheessaan ja mahdolliset arviot voidaan tehdä vain nyt laaditun tasoisen materiaalin perusteella. Tarkoitus on arvioida suunnitelman vaikutuksia suunnittelun etenemisen eri vaiheissa. Tähän asti laaditut vaikutusten arvioinnit rakennemallityöstä ja yleiskaavaluonnoksen alustavan selostuksen mukaan yhdessä nyt esitettävän tarkennetun luonnoksen kanssa on koottu erilliseen raporttiin. Raportissa esitetään ja perustellaan, miten tehdyt vaihtoehtotarkastelut ovat vaikuttaneet tehtyihin valintoihin ja ratkaisuihin. Siinä on pyritty ottamaan huomioon esitetyissä mielipiteissä ja kannanotoissa esitettyjä näkökulmia.

On myös otettava huomioon suunnittelun luonne. Kaupunkisuunnitelma ei synny selvitysten ja arviointien summana, kuten ei mikään muukaan suunnitelma. Ne ovat tarpeellisia, mutta uutta rakennettaessa tärkeintä on toteuttaa luovasti asetettuja tavoitteita. Silloin on myös arvotettava erilaisia tekijöitä keskenään. Käytännössä tällainen arvottaminen on suunnittelun oleellinen osa.

Alueen luonnon- ja maisemanarvoista sekä kulttuurisista on kerätty tärkeää inventointitietoa. jota on syytä ottaa huomioon tarkemmin seuraavissa vaiheissa. Monien yksittäisten kohteiden huomioiminen onkin asemakaavoituksen ja muun yksityiskohtaisemman suunnittelun asia. Yleiskaavan mittakaavassa ja esitystavassa nämä pienialaiset arvokohteet eivät erotu.

Bemötande:

Planeringen av det nya stadsområdet ligger i sin linda och eventuella bedömningar kan göras endast på basis av material på hittills uppgjord nivå. Avsikten är att bedöma planens verkningar i de olika faserna av planeringens framskridande. De hittills uppgjorda konsekvensbedömningarna av strukturmodellarbetet och enligt den preliminära generalplanebeskrivningen tillsammans med det nu framförda preciserade utkastet har samlats i en separat rapport. I rapporten framförs och motiveras hur de utförda granskningarna av alternativen har inverkat på gjorda val och antagna lösningarna. Man har vid detta strävat till att beakta de synpunkter som framförts i åsikterna och ställningstagandena.

Även planläggningens karaktär måste beaktas. En stadsplan blir inte till som summan av utredningar och bedömningar, såsom ingen annan plan heller. De är nödvändiga, men när nytt byggs är det viktigaste att de uppställda målsättningarna förverkligas på ett skapande sätt. Då måste också olika faktorer sinsemellan värderas. I praktiken innebär en sådan här värdering en väsentlig del av planläggningen.

Viktiga inventeringsuppgifter har insamlats gällande områdets miljö- och landskapsvärden samt kultur, som det är skäl att beakta noggrannare i de följande faserna. Beaktandet av många enskilda objekt är också en sak för detaljplaneringen och den övriga mera detaljerade planläggningen. I generalplanens måttstock och framställningssätt skönjs inte dessa värdeobjekt med begränsad utsträckning.

5. Seudulliset kysymykset

Joissakin kannanotoissa viitataan valtakunnallisiin alueidenkäytön tavoitteisiin ja sitä kautta laajempiin seudullisiin kysymyksiin. Hyvin vähän viitataan niihin seudullisiin syihin, miksi alueliitosprosessi suoritettiin, kuten asuin- ja työpaikkatonttien riittävyyteen ja seudun kansainväliseen menestykseen. Alueen suunnittelua pidetään erittäin tärkeänä. Maakuntakaavaan ja muuhun seudulliseen suunnitteluun viitataan vähäisessä määrin. Väestömäärää suhteessa muuhun alueeseen pohditaan joissakin palautteissa.

Seudun rakenteeseen liittyen tärkeänä asiana esiintyvät liikennekysymykset. Niitä käsitellään jonkin verran tässä kappaleessa. Aiheesta on enemmän materiaalia liikennettä koskevissa teemakappaleissa. Erityisen ansiokkaasti liikennekysymyksiin on paneuduttu Porvoon kaupungin kannanotossa.

Väestön riittävyyttä pidetään tärkeänä kaupunkiseudun palvelujen järjestämisen kannalta.

Östersundomin tuntumassa olevat pääliikenneväylät tarjoavat paljon mahdollisuuksia erilaisille työpaikka- ja tuotantotoiminnoille, mikä todetaan useassa palautteessa.

Yleisesti ottaen on luontoon liittyvistä kysymyksistä saatu paljon palautetta. Sitä yllättävämpää on, ettei seudullinen laa-

jempi näkökulma luontoon ole herättänyt kiinnostusta. Tästä seikasta johtuen seututeemassa ei ole referaatteja luontoon liittyvistä seikoista.

Valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet, maakuntakaavoitus, seutuyhteistyö

- 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. (L35)

- 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. (L22)

- 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. (L11)

- Lähestulkoon kaikki valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet koskevat suunnittelualuetta. Selostuksessa on arvioitava, miten suunnitelmat näitä tavoitteita toteuttavat. Kysymys Östersundomin alueen ratayhteydestä ja sen vaikutusten arvioinnista kytkeytyy tiiviisti osaksi alueen joukkoliikennejärjestelmän ja alueen maankäytön kehittämistavoitteita ja näiden suunnittelua, vaikutusten arviointia ja vuorovaikutusta. 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. (L50)

- Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet sekä maakuntakaavan ja yleiskaavan sisältövaatimukset maankäyttö- ja rakennuslain 22 §, 28 § ja 39 § mukaisesti eivät toteudu kaavaluonnoksessa. Aluerakenteen taloudellisuus ja ekologinen kestävyys heikentyvät luomalla Östersundomiin esitetyssä määrin asutusta, massiivista rakentamista, ja siihen liittyvää energian käyt ön kasvua, kasvihuonepäästöjen lisääntymistä ja velkaantumista. Jo olemassa olevalla yhdyskuntarakenteella saavutettaisiin elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja yhteiskunnan lisääntyvät palvelutarpeet valtakunnallisesti ja maakuntatasolla taloudellisemmin ja vähemmillä ympäristöhaitoilla sekä kansantaloudellisesti ja sosiaalisesti hyväksyttävämmillä seurausvaikutuksilla. Yleiskaava esitetyn luonnoksen mukaisena hylättäisiin hallinto-oikeudessa. (M142)

- Östersundomin alueella Helsingin sekä Sipon ja Vantaan osakuntaliitosten vuoksi muuttunut tilanne on vaihemaakuntakaavan keskeisiä lähtökohtia. Uudenmaan 2. vaihemaakuntaluonnoksesta pyydetään lausuntoja toukokuussa. Tarkoituksena on, että maakuntavaltuusto hyväksyy maakuntakaavan 2012 loppuun mennessä. Ö:n yhteisen yleiskaavan ja maakuntakaavan 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. Liitto puoltaa Ö:n yhteisen yleiskaavaluonnoksen jatkosuunnittelua. (L18)

- Koko suunnittelualueen etelänpuoleinen osa muodostaa yhteisen rajan saariston kanssa. Sipoon saaristovaltuuskunta viittaa 15.2.2011 antamaansa mielipiteeseen Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteista ja korostaa, että 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. (L1)

Vastine:

Kaavaluonnostyöhön on sisältynyt Helsinki-Porvoo- kehyssuunnitelman laatiminen yhteistyöryhmässä, johon on kuulunut Helsingin, Vantaan, Sipoon, Porvoon ja maakuntaliittojen edustajat. Tavoitteena on ollut ja on edelleen, että Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmistelu etenee tiiviissä yhteistyössä näiden tahojen kanssa. Östersundomin alueen alueliitokset sinänsä olivat seurausta valtakunnallisista alueiden käytön tavoitteista seudulla. Seudullinen näkökulma on oleellinen myös yleiskaavan laadinnassa.

Kaavaluonnoksesta on laadittu useita vaihtoehtoja, joiden vertailussa ja vaikutusten arvioinneissa ratayhteyksillä on merkittävä rooli. Radat ovat koko kaupunkirakenteen kannalta eräs oleellisimmista seikoista. Östersundomin yleiskaavaa laaditaan alueen pitkän tähtäimen tarpeisiin. Lähtökohtana on ollut, että raideyhteydet ovat myös tulevaisuuden ratkaisu tiheään asutuilla seuduilla.

Bemötande:

I arbetet med planutkastet har ingått uppgörandet av Helsingfors-Borgå-utvecklingsplanen i en samarbetsgrupp, till vilken hört representanter för Helsingfors, Vanda, Sibbo, Borgå och landskapsförbunden. Målsättningen har varit och är fortfarande att förberedningen den gemensamma generalplanen för Öster-

sundom framskrider i samarbete med dessa instanser. Markanslutningarna gällande Östersundoms område var i sig en följd av de riksomfattande målsättningarna för markanvändningen i regionen. Den regionala aspekten är väsentlig även vid uppgörandet av generalplanen.

Flera alternativ har gjorts upp av planutkastet i vars jämförelse och konsekvensbedömningar banförbindelserna spelar en betydande roll. Banorna är en av de mest avgörande omständigheterna ur stadsstrukturens synpunkt sett. Generalplanen för Östersundom uppgörs för områdets långsiktiga behov. Som utgångspunkt har varit att spårförbindelserna kommer att även vara lösningen i framtiden inom tättbebyggda områden.

Seudun rakenne ja seudun liikenne

Östersundomin yhteisen yleiskaavan laatimisen todetaan olevan erittäin tärkeä seudullinen hanke.

Alustavan yleiskaavaluonnoksen laatimisen jälkeen on seudun rakennetta ja liikennekysymyksiä pohdittu maakuntakaavan uudistamistyössä. Mielipiteissä ja kannanotoissa todetaan seudullisen näkökulman tärkeys. Erityisesti seudun liikenneratkaisut ovat paljon esillä. Porvoon kaupunki korostaa raideyhteyttä Helsinkiin.

Todetaan, ettei Östersundomin suunnittelun tule perustua uusiin itäisiin lähiöihin, lähiöiden helminauhaan, vaan alueella tulisi olla myös keskustamaisempaa luonnetta.

- 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.

  Yleiskaavaluonnos on Helsinki-Porvoo kehyssuunnitelman tavoitteiden mukainen. On hyödynnetty hyvin rannikkoalueen vetovoimaa asuinalueiden suunnittelussa, luonnoksen mukainen maankäyttö mahdollistaa viihtyisien merellisten asuinalueiden muodostumisen. (L11)

- Pidämme Östersundomin yleiskaavan päätavoitteita hyvinä. Pääkaupunkiseudulla kaava tasapainottaa yhdyskuntarakennetta, monipuolistaa asuntotarjontaa ja mahdollistaa infrarakenteen kokonaissuunnittelua, mikä on alueen kestävän kehityksen kannalta oleellista. (L29)

- 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. HELIn varauksen pysyttäminen yhteisen yleiskaavan luonnoksessa on kuitenkin perusteltua maakuntakaavatilanne huomioon ottaen. Alueen ja koko pääkaupunkiseudun raideliikennejärjestelyjä olisi kuitenkin syytä pohtia edelleen. Nyt esitetty metroratkaisu olisi 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 vaiheittaiseen 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. (L2)

- 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. 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 HELIrataa ei ole kuitenkaan hyödynnetty maankäyttöratkaisuissa. Heliradan aseman läheisyyteen voisi suunnitella tehokkaampaakin maankäyttöä.

  Asukasmäärän kasvu aiheuttaa autoliikenteen kasvua ja liikenteen puuroutumista Porvoo-Helsinki-matkalla. Lisä- ja joukkoliikennekaistojen rakentamiseen tulee varautua. Erityisesti linja-autoliikenteen on sujuttava. Liityntäpysäköintiä on oltava riittävästi. Laajat asunto- ja työpaikkavaraukset edellyttävät Heli-rataa. Taajamajuna Helsingistä Porvooseen vähentäisi merkittävästi tulevaisuudessa Porvoonväylän autoliikennettä. Laajat asunto- ja työpaikka-aluevaraukset Helsingin ja Porvoon välillä edellyttävät toimivaa joukkoliikenneratkaisua eli Helirataa. Porvoon kaupunki katsoo, että Helirata on myös mahdollisuus Helsingille itäisen Suomenlahden rannikkoalueen ohella. Yleiskaavan jatkotyössä olisi tarkasteltava myös yleiskaava-alueen ulkopuolella sijaitsevaa Porvoonväylän ja Lahdenväylän liittymää, sillä liittymä muodostuu ongelmaksi jo lähitulevaisuudessa. (L55)

- Porvoon kaupunki painottaa, että pidemmällä aikatähtäyksellä Helsingistä Porvooseen tarvitaan taajamaliikennettä välittävä raideyhteys. Luontevin ratkaisu on tällöin Heli-radan taajamaliikenne Helsingin rautatieasemalta Tapanilan kautta Porvooseen. Ratkaisu mahdollistaa maankäytön kehittämisen Etelä-Sipoosta Porvooseen. Liikenneratkaisuissa tuntuisi ihanteelliselta nopean, kaupungin keskustaan suuntautuvan julkisen raideyhteyden yhdistäminen paikalliseen, alueen si-

säistä liikkumista ja hahmotettavuutta palvelevaan joukkoliikenteeseen. (L20)

- 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? (L29)

- Uusien alueiden käyttöönottaminen on sidottava raideliikenteen toteuttamiseen. (L50)

Vastine:

Rannikon suuntainen kasvukäytävä on Östersundomin suunnittelun seudullinen perusajatus. Seudun epäsymmetria suhteessa Helsingin keskustaan tulee tämän myötä muuttumaan. Tähän asti pääkaupunkiseutu on kasvanut lähinnä länteen ja pohjoiseen, nyt idän suunnalle tulee enemmän painoarvoa. Östersundom on sekä Helsingin osuus kehä III:n alueiden kasvussa että Vantaan osuus rannikon suunnan kehityksessä.

Pitkällä tähtäimellä on arvioitu, että Östersundomin yleiskaavassa tulee varautua monen tyyppisiin tulevaisuuden raideratkaisuihin. Nyt laaditut yleiskaavaluonnoksen eri vaihtoehdot tarjoavat tässä suhteessa monipuolisen ratkaisuvalikoiman. Entisen mallin mukaista Heli-rataa ei vaihtoehdoissa ole, koska pitkän matkan nopea junaliikenne ja taajamajunaliikenne ovat luonteeltaan erkaantuneet toisistaan yhä enemmän. Vuonna 2011 esillä ollut ns. Hepi-rata ei ole taajamajuna eikä se kulje Östersundomin kautta, joten Östersundomin raideyhteys itään on ratkaistava muilla keinoin.

Heli-rata on vähintäänkin maakunnallinen hanke. Sen suunnittelutilanne on Östersundomin yleiskaavasta riippumaton. Tarkoitus on merkitä rata yleiskaavaan sellaisena kuin se tulee olemaan uudistetussa maakuntakaavassa. Lisäksi voidaan joutua harkitsemaan pitemmällä aikavälillä Pietari-radan problematiikasta irti olevia paikallisia ratayhteyksiä Östersundomista Söderkullaan (Sibbesborg), Kilpilahteen ja Porvooseen.

Alun perin Helsingin kaupungin hyväksymissä suunnitteluperiaatteissa edellytettiin, että Östersundomilla olisi yksi keskusta. Suunnittelun edetessä on asia saanut monitahoisempia piirteitä. Alueen eri osilla on omia vahvuuksiaan kaupan ja julkisten palvelujen sijoittamiseksi. Keskustojen hahmottuminen tässä mielessä on edelleen pohdittavana. Östersundomin nykyisen liikekeskittymän ympärille rakentuu alueen historiallinen ja henkinen "keskusta", mutta palvelukeskittymiä tulee alueelle useampia ja erityyppisiä, koska alue on maantieteellisesti laaja ja sen toteutuminen kestää vuosikymmeniä.

Bemötande:

En tillväxtkorridor i kustens riktning är den regionala grundtanken för planläggningen av Östersundom. Regionens asymmetri i förhållande till Helsingfors centrum kommer i och med detta att förändras. Hittills har huvudstadsregionen vuxit ut närmast västerut och norrut, nu får den östliga riktningen en större betydelse. Östersundom utgör såväl Helsingfors andel i Ring III områdenas tillväxt som Vandas andel i utvecklingen i kustriktningen.

På långsikt har man gjort bedömningen att man i generalplanen för Östersundom bör förbereda sig för framtida spårlösningar av flera typer. De nu uppgjorda olika alternativen till generalplaneutkast erbjuder i det här avseendet ett mångsidigt lösningsurval. Någon Heli-bana enligt den gamla modellen finns inte bland alternativen, emedan den långväga snabba tågtrafiken och tätortstågtrafiken har till sin karaktär allt mer utvecklats åt olika håll. Den år 2011 framförda s.k. Hepi-banan är inget tätortståg och den går inte via Östersundom, varför Östersundoms banförbindelse österut måste lösas på annat sätt.

Heli-banan är i varje fall minst ett projekt på landskapsnivå. Dess planeringstillstånd är oberoende av generalplanen för Östersundom. Avsikten är att i generalplanen beteckna banan som sådan som den kommer att vara i den förnyade landskapsplanen. Vidare kan man hamna att på längre sikt överväga från St. Petersburg-banan fristående lokala banförbindelser från Östersundom till Söderkulla (Sibbesborg), Sköldvik och Borgå.

I de ursprungligen av Helsingfors stad godkända planläggningsprinciperna förutsattes att Östersundom skulle ha ett (1) centrum. Under planläggningens gång har saken fått mera mångfasetterade drag. Orådets olika delar har egna starka sidor för förläggningen av handeln och offentliga tjänster. Gestaltningen av centrumen i denna bemärkelse är fortfarande under övervägande. Runt Östersundoms nuvarande affärskoncentration uppstår områdets historiska och andliga "centrum"; men flera servicekoncentrationer kommer till området och av olika typ, för området är geografiskt vidsträckt och dess förverkligande tar årtionden.

Väestö

Erittäin aiheellisesti kiinnitetään huomiota Östersundomin tulevaan väestörakenteeseen. Pohditaan alueen väestömäärää suhteessa vastaavalla keskustaetäisyydellä oleviin muihin alueisiin. Palvelujen takaamiseksi väestömäärän tulee olla riittävä.

- Yleiskaavaluonnos vaikuttaa maankäytöllisesti tasapainoiselta ja näyttää tarjoavan hyvän asumisympäristön tuleville alueen asukkaille. Kaavasta on kuitenkin vaikea nähdä, miten hyvin eri väestöryhmien tarpeet on otettu huomioon. Uuden alueen ongelmana on aina väestön ikärakenteen yksipuolisuus ja näin myös yhteiskunnallisten palvelujen tarpeen muuttuminen. Pääkaupunkiseudun väestörakenteen kehittyminen tulevaisuudessa lienee entistä polarisoituneempaa. Mikäli tähän onnistutaan vaikuttamaan jo yleiskaavoituksella, alueesta saattaisi muodostua tasapainoinen myös ajassa. (M5)

- Östersundomin yleiskaavaluonnos pohjautuu rakennemallivertailussa vaihtoehtoon Rannikko 1. Alueen mitoitus on suurehko ja tehokkuus on selvästi suurempi kuin melkein kaikilla saman keskustaetäisyyden rakennusvyöhykkeillä.

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. Tämän alueen kanssa kilpailee seudulla uusista yksiköistä mm. pääradanvarren Keravan pohjoispuolinen alue ja ns. Vihdin kasvusuunta. Asuntojen kysyntä on kuitenkin niin suurta, että Östersundomille on kysyntää. 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. (L22)

- Alueelle suunniteltu väestömäärän tulee olla riittävän suuri, jotta investoinnit tehokkaisiin joukkoliikenneratkaisuihin olisivat järkeviä. Mielestämme tämä on huomioitu hyvin yleiskaavaluonnoksessa. Vaikka toisenlaisiakin näkemyksiä on esitetty alueen asukkaiden toimesta, mielestämme alueelle mahtuu luonnosten mukainen määrä asukkaita. Erityinen kiitos siitä, että yleiskaavaluonnoksessa on varauduttu tekemään Östersundomista elävää kaupunkia, jossa on työpaikkoja, palveluita sekä hyvät julkiset joukkoliikenneratkaisut (metro) Tämä on kestävän kehityksen kannalta ainoa mahdollinen lähestymistapa tulevien asuinalueiden suunnitteluun. Pelkäämme julkisuudessa väläyteltyjä "varjokaavoja", jotka kasvattaisivat Östersundomin muiden nukkumalähiöiden kastiin, mutta väestöpohjaa eikä asumistiheyttä olisi tarpeeksi järkevien palveluiden sekä joukkoliikenneratkaisujen toteutukselle. Tämän takia on tärkeää pitää kiinni riittävästä väestömäärästä alueella. (M42)

Vastine:

Väestörakenteen ohjaamiseen vaikuttaa oleellisesti maanomistus eli mahdollisuudet ohjata väestörakennetta vaikuttamalla asuntotuotannon väestörakenteeseen. Helsingin maapolitiikkana Östersundomissa on ollut kaupungin maanomistuksen lisäämisen. Sipoossa on kunnanvaltuuston hyväksymä maapoliittinen ohjelma, joka lähtee ensisijaisesti siitä, että kunta kaavoittaa omistamiaan alueita. (eli toisin sanoen : Tavoitteena on myös Sipoon puolella kunnan maanomistuksen lisääminen).Sinänsä nykyinen runsas yksityinen maanomistus taannee, kaavaratkaisusta riippuen, kovan rahan pientalotuotannon mahdollisuudet.

Arvioidut väestömäärät vaihtelevat nyt laadituissa kaavaluonnosvaihtoehdoissa. Ne on pyritty pitämään kuitenkin niin korkeina, että kaupunkimaiset palvelut sekä raideliikenne olisivat alueella taloudellisesti perusteltavissa. Alueen ominaispiirre lähtökohtaisesti on lisäksi pientalokaupunki, tosin hyvin tehokas pientalokaupunki. Tämä edellyttää, että riittävästi maa-alaa varataan rakennusmaaksi. Nyt esillä olleessa luonnoksessa maa-alan jakauma luontoalueeksi ja rakennusmaaksi on hyvin verrattavissa muihin vastaavan keskustaetäisyyden alueisiin.

Bemötande:

Styrningen av befolkningsstrukturen påverkas avsevärt av markägandet, dvs. möjligheterna att styra befolkningsstrukturen genom att påverka bostadsbyggandets befolkningsstruktur. Helsingfors markpolitik i Östersundom har varit att öka stadens markinnehav. Sibbo har ett av kommunfullmäktige godkänt markpolitiskt program som i första hand utgår från att kommunen planlägger de områden som den själv äger. (eller med andra ord: Målsättningen är att även på Sibbosidan öka kommunens markägo). I och för sig torde det nuvarande rikliga markägandet garantera, beroende på planläggningslösningarna, möjligheterna för den på hård valuta baserade småhusproduktionen.

De uppskattade befolkningsmängderna varierar i de nu uppgjorda alternativa planutkasten. Man har i alla fall försökt hålla dem så höga att den stadsmässiga servicen samt spårtrafiken skulle vara ekonomiskt motiverbara på området. Områdets karaktärsdrag är utgångsmässigt ytterligare småhusstad, visserligen en mycket effektiv småhusstad. Det här förutsätter att tillräcklig markareal anslås som byggnadsmark. I det nu framlagda utkastet är markarealens fördelning mellan naturområde och byggnadsmark väl jämförbar med de andra områdena på motsvarande avstånd från centrum.

Toiminnoista

Työpaikkamääriä pidetään yleisesti liian matalina. Tosin arviointia on vaikeuttanut se, että kaavaluonnoksessa osa työpaikoista on sekoittuneena muuhun kaupunkirakenteeseen, niille ei siis ole varattu omia alueitaan. Painotetaan Vuosaaren sataman ja lentoaseman läheisyyden suomia mahdollisuuksia. Sataman toimintamahdollisuudet halutaan turvata. Vapaa-ajan toimintojen painoarvon oletetaan kasvavan tulevaisuudessa. Alueen kunnallistekninen seudullinen infra on tärkeä tekijä.

- 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 111, 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. (L55)

- Työpaikkamäärätavoitetta tulisi korottaa, lisää työpaikka-alueita, potentiaalia Vuosaaren sataman, Kehä III:n ja lentokentän läheisyydessä ei ole riittävästi hyödynnetty. Alueella voisi

toteutua jopa laskennallinen työpaikkaomavaraisuus.

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. (L41)

- 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. (L49)

- Nykysuunnitelmassa asutusta joudutaan kaavoittamaan myös aivan Kehä III:n varrelle, jonne muualla Kehätien varrella on sijoitettu ainoastaan toimisto yms. yritystilaa. Tällaisten alueiden arvo asutusta ajatellen on jo lähtökohtaisesti huono ja luo asutuksen eriarvoistumista. Koska Kehä III:lla tällä nimenomaisella pätkällä kulkee koko satamasta lähtevä rekkaliikenne ja lisäksi suunniteltu jätteenkäsittelylaitos sen tuomine liikennemäärineen vielä lisää liikennettä, pitäisi aivan t ien varressa sijaitsevien t alojen rakentamisessa ot taa jo huikea melu taso huomioon eri lailla, saatikka liikenteen pienhiukkasten aiheuttama haitta. Tämä on todennäköisesti helpompaa toimistorakentamisessa ja ne muodostaisivat suojavallin asutukselle. (M126)

- Moottoritien varteen (Puroniityn itäpuoli - moottoritien molemmin puolin), josta metsä on luvattomasti kaadettu, tulisi saada jotain meluesteitä - soveltuuko alue esim. korkeimpien toimistotalojen sijoituspaikaksi? Kuinka hyvin esim. Viikin alueen meluesteet toimivat? Siellä on toimistorakennuksia heti tien vieressä. (M31)

- 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. (L52)

- 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. (L10)

- Jätteenpolttolaitos on niin suuri imago- ja terveyshaitta, että yleiskaavatyö tulee keskeyttää, kunnes jätepolttolaitoksen ympäristöluvat on lopullisesti hylätty. (L34)

- Kaava tulee valmistella siten, että energiahuollon ja Suomen ulkomaankaupan pääsataman toiminnan kehittäminen voidaan pitkällä tähtäimellä turvata. (L41)

Vastine:

Kaavaluonnoksia on kehitetty siten, että työpaikka-alueita on lisätty, lähinnä suurien moottoriliikenneväylien varteen (= hallimaisten rakennusten alueet). Kehä III:n ja Uuden Porvoontien risteys on tiedostettu korkealuokkaisena paljon potentiaalia omaavana satamaankin liittyvänä työpaikka-alueena. Se on nimetty kaavaluonnokseen erityissuunnittelualueena, koska paikan tarjoaman suuren potentiaalin tutkiminen yleiskaavaluonnoksen aikataulussa ei ole mahdollista.

Vuosaaren sataman toiminnan turvaaminen ja maankäytön kehittämismahdollisuudet sataman lähialueella ovat eräs Östersundomin yleiskaavan päätavoitteista.

Bemötande

Planutkasten har utvecklats så att arbetsplatsområdena har utökats, närmast utmed de stora motortrafiklederna (= områden för byggnader av hallkaraktär). Såväl Ring III:s som Nya Borgåvägens korsning har uppfattats som ett högklassigt arbetsplatsområde med stor potential och också med anslutning till hamnen. Det har betecknats som specialplaneringsområde i planutkastet, för att undersökningen av den stora potential, som platsen erbjuder inte är möjlig inom tidtabellen för utkastet till generalplan.

Säkrandet av verksamheten vid hamnen i Nordsjö och utvecklingsmöjligheterna för markanvändningen i hamnens närhet är en av huvudmålsättningarna för generalplanen för Östersundom.

6. Kaupunkirakenne

Eräissä kannanotoissa puolletaan alueen rakentamista osaksi pääkaupungin tiivistä kaupunkirakennetta, kun taas toisissa vastustetaan muutosta haja-asutusalueesta kaupungiksi. Joukkoliikenneratkaisu ja sen vaikutus kaupunkirakenteeseen herättää pohdintaa. Tiivistä rakennetta ja luonnoksessa esitettyä asukasmäärää pidettiin korkeana, mutta sopivana alueelle, joskin todettiin toteuttamisen edellyttävän tarkkaa jatkosuunnittelua. Kaupunkipientaloalueiden tavoitellusta tonttitehokkuudesta toivottiin pidettävän kiinni, jottei alue vesity tavalliseksi pientaloalueeksi.

Alueelle toivottiin tulevan riittävästi työpaikkoja, jotta syntyy sekoittunut monipuolinen kaupunkirakenne ja alueelle saadaan riittävät lähipalvelut ja mahdollisimman korkea työpaikkaomavaraisuus. Östersundomista tulee rakentaa tiivis, urbaani ja vaihteleva alue, jossa myös luontoarvot ja olemassa oleva rakenne on riittävästi otettu huomioon. Uhkana pidettiin radanvarteen syntyvää "lähiöiden helminauhaa". Ruovikoituneiden merenlahtien avaamista ja julkisiin rantoihin tukeutuvaa rakentamista kannatettiin joissain mielipiteissä. Jotkut kannan-

ottajat ja mielipiteenjättäjät toivoivat ns. varjokaavan ottamista suunnittelutyön pohjaksi.

- Yleiskaavaluonnos on kokonaisuudessaan erittäin onnistunut. Kun meillä on tulevaisuudessa mahdollisuus kotoa kävellen mennä veneelle, hevosia katsomaan. Sipoonkorpeen vaeltamaan ja metrolle Helsingin keskustaan niin ei tässä ole syytä valitella elämän kurjuutta. Toivottavasti pystytte pitämään korkeasta laatutasosta kiinni eikä liikoja kokonaisuutta vesittäviä kompromisseja jouduta tekemään. (M144)

- Tehokkuus on suurempi kuin melkein kaikilla saman keskustaetäisyyden rakennusvyöhykkeillä. Luonnoksen rakennusoikeus on maksimissaan, alueen rakennettavuus on vaihtelevaa.

  Alueen nimeäminen keskisuureksi kaupungiksi ei ole perusteltua, palveluja tuskin saadaan riittävästi. Suunnittelussa korostuvat kestävän kehityksen periaatteet. Metron kalleus tekee alueesta ongelmallisen, vaikka voi se metro olla halpakin. Pystytäänkö tehokkuustavoitteen puitteissa riittävällä tavalla ottamaan huomioon ympäristön asettamat reunaehdot? Maanomistusta tai rakennetun ympäristön nykytilaa ei monin paikoin ole huomioitu suunnitelmassa. Mm. virkistysalueita on osoitettu yksityisille asuintonteille. Korjattava tulevassa suunnitelmassa.

  Suhteellisen nopea rakentaminen tuo myös sosiaalisen rakennemuutoksen. Suunnitelmista ei ilmene, kuinka yleiskaavalla ohjataan yksityiskohtaista suunnittelua siten, että sosiaalisia haittavaikutuksia vähennetään. Kaavan toteuttaminen edellyttäisi selkeitä maapoliittisia tavoitteita. Asiakirjoista ei ilmene, onko sellaisia. (L22)

- Alueen luonnollisia vetovoimatekijöitä kuten merellisyys, kukkulainen maasto ja luonto pystytään yleiskaavan puitteissa hyödyntämään hyvin.

  Itäväylän, Kehä III:n ja Itämetron risteysalueella sijaitseva Länsisalmen metroaseman seutu on oivallettu hyvin potentiaalisena kehittämisalueena. Metroaseman ja siihen liittyvän kehittämisalueen nimeksi sopisi Länsisalmea paremmin Porvari.

  Kaavan tulee mahdollistaa Itämetron vaiheittainen toteutus. Kahden rakennusvaiheen mallissa metro ulotetaan ensin Salmenkallioon. Salmenkallion toteutus ensimmäisessä vaiheessa sisältää kaupungin kannalta huomattavia taloudellisia etuja. Sekä metron että kunnallistekniikan rakentaminen on edullisinta toteuttaa vaiheittain lännestä käsin. Toiseksi Helsingillä on merkittävät maanomistukset Salmenkalliossa ja Talosaaressa. Kolmanneksi alueen käyttöönotto ensimmäisenä edesauttaa mielikuvan luomista raideliikenteen varaan rakentuvasta, merellisestä pientalokaupungista.

  Rakennettavien ja säilytettävien alueiden määrittelyssä tulee ottaa paremmin huomioon kulttuuri- ja luonnonarvot sekä viheryhteydet. Metrolinjausta on selvitettävä lisää, koska se poikkeaa esiselvityksen parhaaksi valitusta linjasta ja se uhkaa suojeltua Westerkullan lehtoa sekä Länsisalmen kiipeilykalliota. Vantaan yleiskaavan luontoselvityksiä tulee käyttää hyväksi. On harkittava myös pikaratikan ja Heli-radan mahdollisuuksia. Tehottomia alueita pois ja tehokkaita lisää, jotta arvokkaita luontoalueita säästyy. Kehä III:n melu tulee ottaa huomioon asumisessa. Viheralueyhteyksien tulee olla riittävän isoja ja tarkoituksenmukaisilla alueilla. Alueen rakentamista ei tule kiirehtiä, vaan rakentaa vanhat satama-alueet ja tiivistää olevaa kaupunkirakennetta.

  Kartanon aseman mahdollinen jättäminen suunnitelmasta pois antaisi lisäksi vapaammat kädet liikenteen solmukohdaksi muodostuvan Länsisalmen aseman sijoittamiselle. (L52)

- Metron toteuttamiseksi on tärkeää, että asemanseutujen maankäyttö on tehokasta ja asukaspohja riittävä (noin 8000-10000 asukasta/työpaikkaa kilometrin etäisyydellä metroasemasta). (L11)

- Asukastavoite on suuri haaste, mutta kohtuullinen. Suunnittelun on oltava hyvää myös detaljitasolla ja resursseja on siihen oltava riittävästi.

  Kaavakartalta ei hahmotu selkeää kaupunkimaista alueen keskustaa. Uhkakuvana on lähiöiden helminauha. Voiko esim. Sakarinmäestä tulla muita aseman ympäristöjä keskustamaisempi? Storörenin ja Majvikin hallimaisten tilojen rakentamisalue voisi sijaita siten, että se ei katkaise laajojen alueiden yhteyksiä rantaan, joka sopisi virkistyskäyttöön. Oikeusvaikutteinen yleiskaavan merkintä mahdollistaa yhteyden katkon toteutukseen asti, riskinä on, että alueelle tulee esim. veneiden varastointialueita ja virkistysreitti ei ole yhteydessä mereen. (L29)

- Työpaikkarakentamisen jäädessä kovin alhaiseksi on vaarana yksipuolinen kaupunkirakentaminen ja johtaa eriytyneeseen kaupunkirakenteeseen. Kuitenkin on kyseessä logistisesti maan vetovoimaisimpia alueita pääteiden, kansainvälisen sataman ja lentokentän muodostamassa kokonaisuudessa. Asumisen, luonnonympäristön ja työelämän yhteen sovittamien edellyttää kaavan jatkotyössä uutta ajattelua.

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

  Mitoitustavoite on Vantaan osalta perusteltu ja mahdollistaa kahden metroaseman rakentamisen. (L28)

- Majvikin alueen suunnittelun tavoitteena on luoda uusi aluekeskus, joka rakentuu tiiviisti metroaseman ympärille. Asuinrakentaminen lisääntyy, jolloin alueen nykyinen haja-asutukseen ja maa- ja metsätalouteen perustuva luonne muuttuu voimakkaasti. Uuden rakentamisen suhde alueen ja sen ympäristön nykyisiin toimintoihin on tärkeää huomioida suunnittelussa. Suunnittelualueella nykyisin sijaitsevia vanhoja mutkittelevia ja pienipiirteisiä tieyhteyksiä ja -linjoja olisi voitu käyttää maankäyttösuunnitelmissa paremmin hyödyksi.

  Alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävät inventoidut kohteet, sekä mahdolliset tielinjat, tulee merkitä selkeästi tuleviin Majvikin maankäyttösuunnitelmien luonnoksiin. (L7)

- Luonto-Liiton Uudenmaan piiri tukee ympäristöjärjestön laatiman varjokaavan esitystä Östersundomin maltilliseksi kehittämiseksi ja luontoarvojen turvaamiseksi. Liitto ei hyväksy suunnitelmia rakentaa Granön saari virkistys- ja asuinalueek-

si. Granön muuttuminen yksityisrannoiksi ja puistomaiseksi lähiömetsäksi ei ole mielekästä retkeilyn, luonnonharrastuksen, ympäristökasvatuksen tai esteettisestä näkökulmasta. Granön saaren retkeilyn viehätys piilee juuri siinä, että saareen pääsee vain veneellä tai jäitä pitkin. Saaren säästäminen tulevan kansallispuiston ja muiden suojelualueiden lähiseudulle on myös populaatioekologisesti perusteltua. (L15)

- Aluehallintovirasto ei pidä hyvänä, että asuntorakentamista keskitetään liikenneväylien varteen niiden aiheuttamien meluhaittojen ja ilman epäpuhtauksien vuoksi. Meluntorjuntaan on kiinnitettävä huomiota jo yleiskaavavaiheessa ja toimet on toteutettava ennen asukkaiden muuttoa alueelle. (L24)

- Tulee kiinnittää huomiota julkiseen kaupunkitilaan. Torit, puistot ja kävelykadut muodostavat kaupunkilaisille tärkeitä virikkeellisiä olohuoneita. Tavoitteena tulee olla aktiivisuuteen houkutteleva kaupunkitila.

  Kunkin alueen koulutuspalvelujen järjestämisen mahdollistamisessa tulee ottaa huomioon alueen omaleimaisuus ja valinnanmahdollisuuksien tarjoaminen hyvän asuinympäristön luomiseksi. Kulttuuriympäristö toimii historian elävänä todisteena ja tiedon lähteenä. (L51)

- Helsingin seurakuntayhtymä tukee laadittua kaavaa. Seurakuntayhtymä esittää omina tarpeinaan, että jatkosuunnittelussa Östersundomin kirkko- ja hautausmaakiinteistön itäpuoliset pellot kaavoitetaan siten, että ne voidaan ottaa hautausmaan laajentumisalueiksi ja länsipuolen naapurikiinteistö hautausmaa- ja seurakunnallisten rakennusten lisärakentamisalueeksi. Tämä takaisi Östersundomin kirkon toimintojen monipuolistamisen ja laajentamisen, kasvavan hautaustarpeen takia. Kirkkoneuvosto haluaa ottaa jatkossa kantaa lisätoimitilatarpeiden edellyttämiin aluevarauksiin liittyen. (L27)

- Helsingin poliisilaitos toteaa yleiskaavasuunnitelman olevan erittäin perusteellisesti ja laajassa yhteistyössä kolmen kunnan kesken laadittu. Helsingin poliisilaitos ei voi tässä vaiheessa yksityiskohtaisesti ottaa kantaa yleiskaavasuunnitelmaan, mutta haluaa olla mukana myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, kun suunnitellaan alueiden ja tiestön toimivia paikallisia ratkaisuja onnettomuuksien, häiriöiden, rikosten ja rikostilaisuuksien ennaltaehkäisemiseksi.

  Helsingin poliisilaitos pitää tärkeänä yhteistyötä Helsingin kaupungin kanssa kaavaa valmisteltaessa. Kannanottajan näkökulmasta keskeisimpiä asioita kaavoitussuunnittelussa ovat liikennejärjestelyt ja asuinympäristön turvallisuus sekä valvonnan mahdollistaminen. Östersundomin alueen toteutuessa yleiskaavaluonnoksen tavoitteiden mukaisesti se tulee merkittävästi lisäämään poliisin palvelujen tarvetta ja tehtävien kasvua Itä-Helsingissä. Kannanottajan kannalta tärkeimpiä suunnittelukohteita ovat asemat ja asemien seudut sekä kauppa- ja ostoskeskukset. (L40)

- Vuosaaren satama on ulkomaankaupan pääsatama ja yritysalueineen merkittävä työpaikkakeskittymä. Satama on myös seudullinen liikenneratkaisu, joka on pysyvästi vaikuttanut etenkin raskaan liikenteen liikennevirtoihin.

  Yleiskaavalla on mahdollista ohjata Östersundomin kehitys vetovoimaiseksi kaupunkialueeksi. Liikenneyhteyksien, erit. raideliikenteeseen perustuvan joukkoliikenteen, kehittäminen on myönteinen tavoite satamakeskuksen kehittämisen kannalta. Asukasmäärän kasvu lisää työmatka- ja muuta liikennettä myös sataman suuntaan, tulee siis olla hyvät joukkoliikenneyhteydet.

  Sataman tavaraliikenteen yhteydet sisämaahan on turvattava ja niitä on voitava kehittää. Heli-ratavaraus ja yhteysvaraus satamarataan luo mahdollisuudet siirtää tavaraliikenteen painopistettä raiteille.

  Kaavassa esitetty katuyhteys Östersundomista Porvarinlahden yli Vuosaareen rajoittaisi ratapihan raideliikenteen kehittämistä sekä tavaroiden siirtoa kumipyörien ja raiteiden välillä ja voisi ohjata tavaraliikennettä asuinkaduille sekä Vuosaaren läpi. (L41)

- Ei voida vettä johtopäätöstä, että koska rautatiesilta Porvarinlahden yli ei aiheuta haittaa luontoarvoille, ei katusiltakaan niin tekisi. Kadun ja sillan mahdollinen toteutus ei saa johtaa siihen että lahden yli johtavan satamaradan käyttöä rajoitettaisiin. HelEnin biopolttoaineen käyttöönottoon liittyviä hankkeita satamakeskukseen ei saa vaarantaa Östersundomin kaavalla. (L50)

- Kannatetaan Uuden Porvoontien kehittämistä alueen pääkaduksi, jolla on kaupunkimainen olemus. Townhouse-talotyyppiä kannatetaan. Kaupunkipientaloalueiden tehokkuuteen tulee sitoutua, jotta alue ei vesity tavalliseksi pientaloalueeksi. Asemien ympärille muodostuviin kerrostaloalueisiin pitää sisällyttää pieniä liiketiloja, jotta vältetään nukkumalähiöitymistä.

  Toivotaan pikaraitiotievaihtoehdon tutkimista vielä uudelleen. Palveluiden hajautuminen alueelle olisi mahdollista ja vältettäisiin tavanomaista lähiöketjua. On tehtävä niin hyvä alue, ettei autonkäyttöaste ainakaan kasvaisi nykyisiin alueisiin verrattuna.Kannatetaan pyrkimystä luoda selkeä raja kaupungin ja maaseudun välille. (M43)

- Ruovikoituneita merenlahtia tulisi avata yleiseen virkistyskäyttöön enemmän kuin yleiskaavaluonnoksessa esitetään. Umpeenkasvaneet ruovikot eivät kuulu tulevaan kaupunkirakenteeseen eivätkä nykyisellään toimi edes vesilintujen pesimäalueena. Yhtenäinen rantaraitti on oleellinen tekijä koko alueen arvostuksen kannalta. (M59)

- Helsingissä ei ole yhtään ekologisesti suunniteltua ja rakennettua kaupunginosaa, missä oikeasti joukkoliikenne olisi toimivaa ja palvelut lähellä. Samalla saisi taatusti halutun asuinalue. Aluetta rakennetaan 40 vuoden tähtäyksellä. Varmaa on, että luonnon arvo on silloin entistäkin tärkeämpi. Tälläkin hetkellä pyritään muualla maailmassa kaupunkikuvaan lisäämään viherkattoja, paikallista viljelyä ym.(M7)

- Tulevaisuudessa ei voi olla muunkaltaista rakentamista kuin ekologisesti kestävää rakentamista. Maisemaa muokataan tällöin mahdollisimman vähän ja rakentamiseen käytettävän pinta-ala tulee olla pieni.

  Nyt olisi todella hyvä mahdollisuus näyttää, että kiinnos-

tava, erilainen ja ekologinen rakennuskulttuuri on mahdollinen Helsingissä. Östersundomin alueelle rakennettaisiin pientaloja ja ns. townhouse-taloja, joiden arkkitehtuuri edustaisi uutta suomalaista rakennuskulttuuria. Leikekirjan kuvitukset eivät meidän mielestämme tuoneet mitään uutta arkkitehtonista ajattelua, vaan sama modernistinen suorakulma-arkkitehtuuri tuodaan Östersundomin maisemaan. Vuosaarta suunniteltiin ja rakennettiin 40 vuotta - tulos on aika kauhistuttava. Östersundom tulee rakentaa ekologisesti kestäväksi asuinalueeksi. (M93)

Vastine:

Luonnosmateriaalissa esitetty rakentamistehokkuus suhteessa saman keskustaetäisyyden alueisiin ei ole poikkeuksellisen suuri. Saman suuruisia ja samalla etäisyydellä olevia alueita on Espoossa ja Vantaalla. Kivenlahdessa ja sen lähiseudulla asukasmäärä vastaavalla alueella on Östersundomiin esitettyä suurempi. Se on toiminut ilman raideliikennettä. Myös Tikkurilan pohjoispuolella pääradan varressa on vastaavia alueita. Ehdotettu väkiluku vaihtelee laadituissa vaihtoehdoissa. Kaikki ovat kuitenkin reippaasti pienempiä kuin vastaava luku Itä-Helsingissä vastaavan kokoisella alueella (n. 130 000 asukasta).

Tavoitteena Östersundomissa on luoda pientalokaupunki, johon tulee myös raideliikenne, lähtökohtaisesti alueliitospäätöksen yhteydessä oli kyse metrosta. Ollakseen pientalokaupunki tulee Östersundomissa olla riittävästi korttelimaata pientaloille. Ei voida menetellä siten, kuin joissakin kannanotoissa esitetään, että kaikki asutus kerätään metroasemien tuntumaan tiiviiksi kerrostaloryppääksi. Tavoitteena ei ole lähiöiden helminauha metroradan varteen.

Luonnoksesta on laadittu useampia vaihtoehtoja, joissa tärkeitä muuttujia ovat raideratkaisu, rakentamisalueiden laajuus ja väkimäärän mitoitus. Eri vaihtoehdoissa on myös alueita, joita voidaan vaihtaa keskenään, kun etsitään parasta yleiskaavaehdotuksen pohjaksi esitettävää vaihtoehtoa.

Julkisesta kaupunkitilasta käsin koetaan ja tunnistetaan paikan ominaispiirteet. Julkista kaupunkitilaa ovat erityisesti kaupungin kadut. Siksi kaupungissa ovat oleellisia myös katuja reunustavat rakennukset. Östersundomissa ei ole tarkoitus vetää kortteleita kauaksi kaduista.

Työpaikkamäärä vaihtoehdossa A on varsin varovainen. Työpaikka-alueita on lisätty vaihtoehtoon B. On huomattava, että työpaikkoja on vaihteleva määrä myös punaisilla merkityillä rakentamisalueilla muiden toimintojen lomassa. Sen määrä tulee tarkempaan tarkasteluun myöhemmässä kaavoitusvaiheessa. Tarkoitus on luoda kaupunki, jossa toiminnat olisivat monipuolisia ja katuverkko eri toimintoja tehokkaasti integroiva, ei erotteleva. Siksi myös katuverkko, joka liittää Östersundomin suoraan Vuosaareen, on tavoittelemisen arvoinen ratkaisu.

Luonnoksesta on laadittu metroasemien lukumäärän suhteen erilaisia vaihtoehtoja. Jatkosuunnittelun pohjaksi esitetyssä luonnoksessa Vantaan alueella on vain yksi

metroasema, Länsisalmen puolella. Itäväylän ja Kehä III:n risteysalueella katsotaan olevan suurta maankäytöllistä potentiaalia ja siksi myös metroasema on sen tuntumassa.

Pikaraitiotievaihtoehto julkisen liikenteen perusratkaisuna on otettu osaksi esillä olevia luonnosvaihtoehtoja. Tarkoitus on, ettei yleiskaava ratkaise eri järjestelmien toteuttamiseen liittyviä seikkoja. Yleiskaava varaa mahdollisuuksia tulevaisuudelle. Erikseen määritellään ajallaan toteuttamissuunnitelmissa raideratkaisujen suunnitelmien yksityiskohdista sekä vaiheistamisesta.

Ruovikoituneet merenlahdet ovat suurelta osin Natura 2000- sekä luonnonsuojelualueita. Niiden käytöstä ja hoidosta laaditaan tarkoituksenmukaisena ajankohtana erilliset suunnitelmat. Hoito- ja käyttösuunnitelmissa määritellään suojelualueille sopiva virkistyskäyttö sekä ne toimenpiteet, jota alueen lajien ja luontotyyppien suojeleminen edellyttää.

Alueen kulttuuriympäristö ja luonnonolot ovat lähtökohtana hyvälle paikallista ominaislaatua kuvastavalle kaupunkirakenteelle, johon kuuluvat monipuoliset viher- ja virkistysalueet. Hyvät yhteydet Sipoonkorpeen sekä yhtenäinen rantaraitti ovat oleellisia koko alueen vetovoimatekijöitä.

Kohtuullisen tiivis kaupunkirakenne, uudet energiaratkaisut (mm. aurinkoenergia), raideliikenne ja kevyen liikenteen korostaminen ja viheralueiden ekologinen laadukkuus ovat Östersundomin suunnittelun ekologisia lähtökohtia. On huomattava, että ekologisella kaupunkirakentamisella on monta mittakaavaa eli ainakin seudullinen, yleiskaavatason ja paikallinen taso (mm. rakennukset, paikallinen luonto jne). Kaupunkiekologiaa Östersundomissa on selvitetty Östersundomin kaupunkiekologisessa ohjelmassa.

Selvityksestä ilmenee mm., että luonnonsuojelu ja rakentaminen voidaan sovittaa yhteen moninaisin tavoin.

Bemötande:

Byggeffektiviteten som framförs i utkastmaterialet i förhållande till områdena på samma avstånd från centrum är inte osedvanligt stor. Områden av samma storlek och på samma avstånd är Esbo och Vanda. I Stensvik och dess närområden är invånarantalet på motsvarande område större än det som framförts för Östersundom. De har fungerat utan spårtrafik. Också norr om Dickursby utmed huvudbanan finns motsvarande områden. Den föreslagna befolkningssiffran varierar i de uppgjorda alternativen. Alla är dock klart mindre än motsvarande siffra i östra Helsingfors på ett område av motsvarande storlek (ca 730 000 invånare).

Målsättningen i Östersundom är att skapa en småhusstad som också får spårtrafik, utgångsmässigt var det i områdets anslutningsbeslut fråga om metro. För att vara småhusstad bör Östersundom ha tillräckligt med kvartersmark för småhus. Man kan inte gå tillväga så som det framförs i några ställningstaganden att all bebyggelse samlas som täta höghusklungor i närheten av metrostationerna. Målsättningen är inte ett pärlband av förorter utmed metrobanan.

Av utkastet har flera alternativ upprättats, i vilka spårlösningen, byggnadsområdenas utsträckning och folkmängd dimensionering utgör viktiga variabler. Bland de olika alternativen finns också områden som kan bytas ut sinsemellan, när man söker det bästa alternativet som ska framföras som grund för utkastet till generalplan.

Från det offentliga stadsrummets sida upplevs och identifieras

platsens karakteristiska drag. Offentliga utrymmen utgörs i synnerhet av stadens gator. Därför är de byggnader som kantar gatorna också väsentliga i staden. I Östersundom är avsikten inte att förlägga kvarteren långt från gatorna.

Arbetsplatssiffran för alternativ A är högst försiktigt. I alternativ B har antalet arbetsplatsområden ökats. Det bör noteras att det finns ett varierande antal arbetsplatser också på de byggnadsområden som utmärkts med rött, vid sidan av de övriga verksamheterna. Dess omfattning kommer att granskas noggrannare i en senare planläggningsfas. Avsikten är att skapa en stad, som skulle ha mångsidiga funktioner och där gatunätet effektivt integrerar olika funktioner, inte separerar. Därför är ett gatunät som ansluter Östersundom till Nordsjö en eftersträvvärd lösning.

Av utkastet har uppgjorts olika alternativ beträffande antalet metrostationer. I det utkast som framförts som grund för den fortsatta planläggningen har Vandaområdet endast en

metrostation, på Västersundomsidan. Korsningsområdet mellan Österleden och Ring III anses ha stor markanvändningspotential och därför finns också metrostationen i dess närhet.

Alternativet med snabbspårväg som grundlösning för kollektivtrafiken har tagit som del av de framlagda utkastalternativen. Avsikten är att generalplanen inte löser sådana omständigheter som ansluter sig till realiseringen av de olika systemen. Generalplanen reserverar möjligheter för framtiden. I realiseringsplanerna bestäms i sinom tid särskilt om detaljerna i planerna för rälslösningarna samt uppdelningen i faser.

De vassbevuxna havsvikarna är i stor utsträckning Natura 2000-områden och naturskyddsområden. För deras användning och skötsel uppgörs vid en lämplig tidpunkt särskilda planer. I skötsel- och bruksplanerna bestäms en för skyddsområdena lämplig rekreationsanvändning samt sådana åtgärder, som skyddet av områdets arter och naturtyper förutsätter.

Områdets kulturmiljö och naturförhållanden ligger som grund för en god stadsstruktur, som avspeglar den lokala egenarten, till vilken de mångsidiga grön- och rekreationsområdena hör. Goda förbindelser till Sibbo storskog samt den enhetliga strandrutten är väsentliga faktorer för hela områdets dragningskraft.

En skapligt tät stadsstruktur, nya energilösningar (bl.a. solenergi), rälstrafiken och en betoning av den lätta trafiken och grönområdenas ekologiska kvalitet utgör ekologiska utgångspunkter för planeringen av Östersundom. Det bör observeras att den ekologiska byggnationen har många måttstockar, dvs. en regional nivå, en generalplanenivå och en lokal nivå (bl.a. byggnaderna, den lokala miljön osv.). Stadsekologin har i Östersundom utretts i det stadsekologiska programmet för Östersundom.

Av utredningen framgår bl.a. att naturskyddet och byggandet kan samordnas på mångahanda sätt.

7. Asuminen

Östersundomin kaavoituksen lähtökohtana oli parantaa pääkaupunkiseudun asumisolosuhteita tonttitarjontaa lisäten sekä lisätä seudun kansainvälistä kilpailukykyä elinkeinoelämän kannalta.

Pientalokaupunkitavoitetta pidetään hyvänä. Alueen mitoitusväkiluku on ollut kiinnostava kysymys. Monet pitävät n. 70 000 asukasta kaava-alueella suurena, vain muutama pitää sitä miniminä.

Pientalokaupungin ominaisuuksia on tutkittava edelleen. Townhouse- konseptia pidetään mielenkiintoisena. Kaupunkipientalo- käsite ja siihen liittyvät kysymykset tulevat hyvin esiin mielipiteissä ja kannanotoissa. Erityisen monipuolisesti asiaa käsittelee Helsingin rakennusvalvontavirasto. Lähtökohtana oli raideliikenteen jatkaminen alueelle ja tämä yhtälö on johtanut kaavaluonnoksessa uudentyyppiseen kaupunkirakenteeseen, missä kaupunkipientaloilla on keskeinen asema. Suuri asukasluku ja luontotekijät ajautuvat helposti ristiriitaan alueella.

Monipuolista kaupunkiympäristöä, missä asuminen on osa muuta kaupunkitoimintaa, kannattavat lähes kaikki. Kukaan ei toivo erityisesti rauhallista nukkumalähiötä.

- 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. (L50)

- 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, joista noin 45 000 Helsingin alueella, on raideliikenteen taloudellisuuden kannalta pidettävä minimitavoitteena. Pienemmällä asukaspohjalla ajaudutaan helposti ekologisesti heikompaan auto- ja bussikaupunkiin. (L44)

- 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. (L23)

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

  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. (L50)

- Pidämme Östersundomin yleiskaavan päätavoitteita hyvinä. Pääkaupunkiseudulla kaava tasapainottaa yhdyskuntarakennetta, monipuolistaa asuntotarjontaa ja mahdollistaa infrarakenteen kokonaissuunnittelua, mikä on alueen kestävän kehityksen kannalta oleellista. (Mitoitustavoite, 60 ... 70000 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.

  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.

  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. Yleiskaavaluonnos on lähtökohdiltaan ja tavoitteiltaan hyvä ja kannatettava. (L11)

- 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. (L28)

- Suunnitelmassa syntyy helposti ristiriita luontoarvojen ja asutuksen tehokkuusvaatimuksen välillä. (L22)

- Asutustavoitteet on täysin mahdollista toteuttaa rakentamalla tiivis kerrostalokaupunki metroradan varteen. (M51)

- Kannatamme ajatusta tehdä 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.(L20)

  (Helsingin rakennusvalvontavirasto tuo ansiokkaasti esiin kaupunkipientalokonseptin ominaisuuksia. Koska kaupunkipientalot ovat keskeinen asumisen talotyyppi on teksti tässä referaatissa lähes lyhentämättömänä)

- Ratkaisevana toteuttamisen onnistumiseksi pidetään selostuksessa Suomen olosuhteissa uuden tyyppisen, tehokkaan, ns. townhouse -konseptin omaksumista. 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 vähän. Monissa Euroopan maissa on mallia käytetty menestyksellisesti vuosikymmenten, jopa vuosisatojen ajan. Monissa hallintokunnissa esiintyy 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 ratkaiseva tekijä, kun townhouse -alueita lähdetään toteuttamaan. Moneen kerrokseen sijoittuvat asuintilat syövät väistämättä kalliita asuinneliöitä portaisiin. On välttämätöntä, että tämän vastapainoksi pystytään townhouse -tyyppiset pientalot rakentamaan vähintään yhtä edullisesti kuin yksi- tai kaksikerroksiset pientalot. Pelkkä pieni tonttikoko ei todennäköisesti yksinään riitä kompensoimaan teknisistä kysymyksistä kumpuavia väistämättömiä lisäkustannuksia. Näistä mainittakoon 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. Energiatarkastelussa 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. Tietoa tässä vaiheessa ei ole tullaanko pientalojen esteettömyysmää-

räyksiä nykyisestä tiukentamaan.

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

Kaupunkipientaloja koskevassa erillisselvityksessä peräänkuulutetaan 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 tavaroidensäilytystä varten, ja lisärakentaa ullakon ja varustaa kellarin sitä mukaa kuin taloudellinen tilanne sallii. Virastolla ei ole mitään vaiheittain etenevää rakentamista vastaan, kunhan säännösten edellyttämä asumisen vähimmäistaso täyttyy.

Rakennusvalvontavirasto suhtautuu periaatteessa myönteisesti yleiskaavaluonnoksen rakentamisaluelinjauksiin. Edettäessä yleiskaavasta kohti asemakaavoitusta tulee edelleen jatkaa hallintokuntien välistä yhteistyötä, jolla etsitään toimivia ratkaisuja moniin kaupunkipientaloja 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. (L43)

- 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. (L52)

- Poikittaisyhteydet tulee selvittää tarkemmin. Tavoitteena tulee olla monipuolinen ja sosiaalisesti kestävä asukasrakenne. Alueelle tulee toteuttaa monipuolista asumista. Kaupunkipientalon markkinat ovat Suomessa kehittymättömät. Tässä piilee yksi suurimmista riskeistä. (L28)

- Yleiskaavaluonnoksen asuntotyyppijakauma vastaa hyvin perinteisten omakotitalojen kysyntään, joka on jo pitkään ollut tarjontaa huomattavasti suurempaa. Kaupunkipientaloalueiden osalta on tarvetta selvittää kysyntää ja preferenssejä lisää. Lisäksi on tarvetta kehittää kaupunkipientalojen toteutustapaa ja tuotantoketjua siten, että on mahdollista saada aikaan viihtyisää ja kustannuksiltaan kohtuullista pientalokaupunkia. (L52)

- Myös asuinalueiden rajat kaipaavat paikoin tarkentamista. Esimerkiksi Talosaaressa on osoitettu laaja alue rakentamiselle. (L43)

- Kannanotossa on pohdintoja erilaisista yhteisöllisemmän asumisen synnyttämisestä ja eri-ikäisten ja erilaisten toimintojen yhdistämisestä. (L42)

- Yleiskaavaluonnoksessa kaupunkirakenteen pääpaino on tiiviissä kaupunkimaisessa pientaloasumisessa. Pientaloasuminen on hyvä asumismuoto. Suunnittelussa on realistisesti otettava huomioon liikenteen vaatimat tilat, esimerkiksi perheiden henkilöautojen käyttöön on varauduttava. (L43)

- 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. Ryhmärakentamisen edistäminen on suositeltavaa asumisen monipuolistamiseksi. Asiaa on selvitetty YTK:n URBA-julkaisuissa. (L22)

Vastine:

Pientalokaupunki metrolla on maassamme poikkeuksellinen kaupunkityyppi. Se liitettynä raskaaseen raideliikenteeseen (metro, juna tai pikaraitiotie) on haastava yhtälö. Tapa, jolla tämä yhtälö voidaan ratkaista, on lisätä pientalotyypin rakennustehokkuutta niin paljon, ettei kuitenkaan menetetä pientalon ominaisuuksia (=oma piha, oma ulko-ovi, oma tupa, oma lupa). Tällöin kyseessä on ns. townhouse.

Yleiskaavaluonnoksessa on reuna-alueille osoitettu myös paljon perinteisempää pientalo- tai omakotiasutusta koko kaupungin asuntotyyppitarjonnan lisäämiseksi ja monipuolistamiseksi. Pientaloasutuksen tavoitetta ei voida toteuttaa rakentamalla vain tiiviisti metroasemien tuntumaan. Suhteessa ilmastonmuutokseen ja hiilijalanjälkeen pientaloasutuksen sijaintia Östersundomissa on verrattava myös vaihtoehtoon, missä pientaloasutus leviää paljon kauempana Helsingin keskustasta paljon laajemmalle alueelle.

Kaupunkipientalojen ominaisuuksien selvittely on edelleen osa yleiskaavoitusprosessia. Se jatkuu myös asemakaavoitustasolla.

Tummimmalla punaisella esitetty rakentamisen tehokkuus tarkoittaa pääsääntöisesti kerrostalorakennetta, oli se sitten toimistoja tai asuntoja tai julkisia palveluja tai kaupallisia palveluja.

Pientalokaupunki mahdollistaa vaihtelevan ja pienipiirteisen miljöön, joka parhaimmillaan on myös biodiversiteetiltään rikas. Östersundomin kaupunkiekologisessa ohjelmassa on tutkittu mm. erilaisia pientalokaupungin korttelitypologioita, jotka voisivat tuottaa ja ylläpitää elinvoimaista kaupunkiluontoa.

Bemötande:

En småhusstad med metro är i vårt land en exceptionell stads-

typ. Detta i kombination med en tung rälstrafik (metro, tåg och snabbspårväg) är en utmanande ekvation. Sättet på vilket den här ekvationen kan lösas är att öka byggeffektiviteten just så mycket att man dock inte går miste om småhusegenskaper (= egen gårdsplan, egen ytterdörr, egen stuga, eget lov). Då handlar det om s.k. townhouse.

I utkastet till generalplan har vid randområdena också anvisats mycket småhus- och egnahemsbebyggelse av traditionellt slag för att öka hela stadens utbud av bostadstyper och för att göra det mångsidigare. Målsättningen för småhusbebyggelsen kan inte förverkligas enbart genom att anlägga tät bebyggelse i närheten av metrostationerna. I förhållande till klimatförändringen och kolavtrycket ska småhusbebyggelsens placering i Östersundom också jämföras med det alternativet där småhusbebyggelsen utbreder sig mycket längre bort från Helsingfors centrum på ett mycket vidsträcktare område.

Utredningen av stadssmåhusens egenskaper är fortfarande en del av processen för generalplanläggning. Den fortsätter också på detaljplanenivån.

Effektiviteten för den med den mörkaste röda färgen betecknade byggnationen betyder i regel höghusstrukturer, må det sedan vara kontor eller bostäder eller offentlig service eller kommersiella tjänster.

En småhusstad möjliggör en varierande och finskalig miljö som, när den är som bäst, också är rik till sin biologiska mångfald. I det stadsekologiska programmet för Östersundom har bl.a. olika slags kvarterstypologier för småhusstäder undersökts, vilka skulle kunna producera och underhålla en livskraftig stadsnatur.

8. Työ ja palvelut

Monessa mielipiteessä työpaikkojen oletettua määrää pidetään alhaisena, mikäli tavoitteena on monipuolinen kaupunkielämä. Östersundomin palveluiden ja työpaikkojen kehittämismahdollisuudet voidaan ottaa ja pitää ottaa huomioon jo suunnitteluvaiheessa. Östersundomin alue antaa mahdollisuuksia myös Helsingin elinkeinorakenteen monipuolistamiselle. On pyrittävä riittävään työpaikkatarjontaan. Myös teolliselle toiminnalle on varattava riittävästi tilaa. Asuinrakentaminen, liikenneratkaisut ja julkisten palveluiden sijoittuminen vaikuttavat kaikki myös yritystoiminnan mahdollisuuksiin. Pienyrityksille soveltuvien tilojen ja työpaikkojen luominen kaupunkirakenteeseen asumisen sekaan on haasteellista ja edellyttää uudenlaista kaupunkirakennetta ja markkinointia.

Kaupan sijoittumiseen ja ylipäätään kaupan edellytyksiin alueella kiinnitetään paljon huomiota. Myös pienyritysten tilat katutason kerroksissa ovat toiveissa. Kaavamääräyksiä kaupan ohjaamisessa kehotetaan tarkistamaan, mm. hallimaisten alueiden kaavamääräyksen sisältöä halutaan tarkennettavaksi. Liikennejärjestelyt on otettava painavasti huomioon palvelujen sijaintia suunniteltaessa.

Liike- ja työpaikkakeskittymien sijoituspaikkoja pidetään sinänsä oikeina. Tilaa vieville palveluille antavat yhteydet satamaan, Kehä III:lle, Porvoonväylälle ja metroon oivia edellytyksiä. Kaupan, muiden palveluiden ja työpaikkojen liikenneyhteydet ovat tilojen sijoittumisessa oleellisia. Vuosaaren satamakeskukseen tukeutuvia mahdollisuuksia elinkeinoelämälle pidetään tärkeinä.

Julkisten palvelujen järjestämisen osalta kuntien välistä yhteistyötä painotetaan, samaten saman kunnan eri hallintokuntien välistä yhteistyötä. Ruotsinkielisten palvelut tulee turvata.

Kannanotoissa ja mielipiteissä otetaan myös kantaa tarkemmin määriteltyjen maantieteellisten sijaintien edellytyksiin elinkeinoelämän, kaupan ja julkisten palvelujen sijaintina. Mm. Landbossa voisi olla pieni aluekeskus, Gumbölen liittymässä voisi olla työpaikkarakentamista, kaavaan halutaan varata alue keskitetyille seudullisille terveyspalveluille esim. Kehä III:n ja Uuden Porvoontien risteyksen lähelle.

- Yritysvaikutuksia tulee arvioida myös muiden kun varsinaisten yritysalueiden kaavoituksen osalta. Asuinrakentaminen, liikenneratkaisut ja julkisten palveluiden sijoittuminen vaikuttavat kaikki myös yritystoiminnan mahdollisuuksiin. Östersundomissa on mahdollisuudet monimuotoiselle yritystoiminnalle. Alueella voidaan vahvistaa teollisuuden toimintamahdollisuuksia ja ottaa huomioon aivan uudella tavalla kuluttajapalvelujen ja -kaupan toimintaedellytykset jo suunnitteluvaiheessa. Östersundomin alue antaa mahdollisuuden Helsingin elinkeinorakenteen monipuolistamiselle. Teollinen toiminta on paennut Helsingin rajojen ulkopuolelle mm. tonttien puutteen ja heikkojen laajentamismahdollisuuksien vuoksi. Asuinalueille on mahdollista sijoittaa niin asukkaiden kuin yrittäjien näkökulmasta kannattavia ja hyödyllisiä palveluja. Paikalliset palvelut vähentävät autolla liikkumisen tarvetta ja parantavat asukasviihtyisyyttä itse asuinalueella. Jotta kuluttajakauppa- ja palvelut menestyvät Östersundomissa, alueella on oltava riittävästi työpaikkatarjontaa. 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. (L36)

- Kaava-alueen peruskouluikäinen väestö olisi 7000-8000 lasta ja toisen asteen opiskelijoita olisi 2500-3000 nuorta. Tämä tarkoittaa kuutta uutta peruskoulua ja toisen asteen koulutuksen alueellista keskittymää alueelle. Koulu- ja oppilaitosrakennuksilla on entistä merkittävämpi rooli aluekeskusten opiskelu- ja harrastuspaikkoina. Toisen asteen koulutuksen kampus voisi sijaita Kehä III:n ja Itäväylän liittymän alueella tukeutuen hyviin kulkuyhteyksiin ja täydentäen Itä-Helsingin alueen 2. asteen opintopalveluiden vajetta.

  Koulut tulee voida sijoittaa viher- ja liikunta-alueiden sekä viherreittien yhteyteen. (L51)

- 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. (L55)

- Selostuksessa(s.59) todetaan että yleiskaava mahdollistaa riittävän maankäytön tiheyden kaikille rakennettaville osa-

alueille, jotta lähipalveluilla on toimintaedellytykset. Tätä taustaa vasten määräyksen sanamuoto on epäonnistunut. Määräyksissä todetaan että päivittäistavarakaupan hankkeet sijoitetaan tiiveimmän rakenteen alueelle, eli tumman punaisella merkityille. Määräys koskenee kaupan suuryksiköitä, mutta siitä voi saada käsityksen että se koskisi kaikkea päivittäiskauppaa, jolloin muut punaiset alueet jäisivät ilman päivittäistavarakauppoja. (M54)

- Gumbölen liittymään voisi ohjata työpaikkarakentamista ja kaupallista toimintaa puskurivyöhykkeeksi pientaloille. (M58)

- Raide-jokeri, Tiederatikka ja Vantaan raitiotie tarjoavat erinomaisen yhteyden sekä työpaikka-alueille että kaupan yksiköihin, joille ei nyt mene vahvaa poikittaista joukkoliikennettä. (M89)

- Knutersintien ja pohjoisen rinnakkaistien risteykseen sopisi pieni aluekeskus kaupallisine ym. palveluineen. (M115)

- Yritystilaa tuli saada katutason kerroksiin, jotta voitaisiin tukea sellaista pienyrittämistä, joka ei ole mahdollista kauppakeskuksissa liian korkeiden vuokrien takia (M126).

- Hallimaisten tilojen alue Landbon risteyksessä tuli tutkia uudelleen siten että siihen voi sijoittaa suuremman päivittäistavarakaupan tai suurehkon liikennemyymälän. (M130)

- Kauppakeskukset eivät ole tulevaisuuden visio, siitä on merkkejä jo nyt.

  Poliisin asiantuntemusta tulisi jatkossa käyttää kauppakeskusten ja niiden läheisyyden suunnittelussa. (M147)

- 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.

  Liike- ja työpaikkakeskittymien sijoituspaikat on identifioitu oikein. Jatkossa niiden profilointiin on syytä paneutua. Uuden Porvoontien varren ja metroasemien kerrostalovaltaisuus antaa hyvät edellytykset sijoittaa pienyrityksille sopivaa liike- ja palvelutilaa katutasoon. Näiden jatkokehittelyn haasteena on kuitenkin tilakustannus ja riittävä vetovoima. Pikaraitiotiehen perustuva joukkoliikenneratkaisu tukisi tadennäköisesti toteuttamismahdollisuuksia metroratkaisua paremmin. (L44)

- 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. (L52)

- 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.

  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. (L41)

- Julkisten palvelujen verkko tulee laatia kuntien välisenä yhteistyönä. Palveluverkon suunnittelu ja ruotsinkielisen väestön palvelujen varmistaminen tulee toteuttaa yhteistyössä Helsingin ja Sipoon kanssa. (L28)

- 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. (L42)

- Tulevaisuuden asuinalue tuottaa uusiutuvan energiansa ja käsittelee jätteensä itse. Asuinalueella tuotetaan myös ruokaa asukkaille. Östersundomin pellot voisivat toimia alueen ruoantuottajina. (M93)

- On jäänyt epäselväksi, kenelle aluetta suunnitellaan ja mikä on alueen "idea" ja kilpailutekijä. Mistä muodostuu +60 000 uutta asukasta? Mikä on heidän ostovoimansa? Missä ovat työpaikat? (M100)

Vastine:

Työpaikat ja palvelut ovat kaupungin tunnusmerkki ja Östersundomista pyritään suunnittelemaan muuta kuin nukkumalähiötä. Jatkosuunnittelussa tullaan tätä kysymystä tarkastelemaan mm. selvittämällä pienyritysten sijoittumismahdollisuuksia Östersundomiin. Työnteon tilavarauksia on edellisestä luonnosvaiheesta tarkennettu ja lisätty. Aihetta on tarkasteltu laajemmin erityisesti pienyritysten ja Vuosaaren sataman näkökulmista. Kaupallisten palveluiden tilantarve ja toimintaedellytykset määrittyvät kaavoituksen edetessä, kun tarkentuu näkemys rakentamisalueiden laajuudesta ja mitoituksesta sekä tieverkon kehityksestä.

Östersundomin sijainti Helsingin koilliskulmalla ja hyvien liikenneyhteyksien äärellä tarjoaa paljon mahdollisuuksia työpaikoille

ja palveluille. Toisaalta alue on perinteistä lähiövyöhykettä, mikä asettaa kaupunkisuunnittelulle haasteita. Esim. asuin- tai työpaikkarakennusten katutason kerroksien kadulle aukeavat urbaania elämää luovat työpaikat eivät enää nykyisin rakennustuotantomenetelmin ole itsestäänselvyys.

Vuosaaren sataman olemassaolo alueen tuntumassa on suunnittelun tärkeä lähtökohta ja sitä pyritään hyödyntämään mahdollisimman hyvin. Haasteensa asiaan tuovat satamaa ympäröivät laajat luonnonsuojelualueet. On huomioitava, että punaisella värillä esitetyt korttelialueet sisältävät asumisen ohella myös työpaikkoja ja työpaikkatontteja, jotka osoitetaan tarkemmassa kaavoituksessa. Tilan käytön sekoittuneisuutta pyritään jatkokaavoituksessa tukemaan. Työn tilojen toteutumisen esteitä kartoitetaan ja mahdollisuuksien mukaan puretaan. Keltaisella värillä esitetyt rakentamisalueet eivät sisällä asumista.

Kauppaa koskevia kaavamääräyksiä tarkennetaan maankäyttö- ja rakennuslain hengessä sen sisältövaatimusten mukaisesti. Kysymys on paljon esillä myös maakuntakaavan valmistelussa. Kaavamääräyksiin on lisätty oma kauppaa koskeva kappalekokonaisuutensa.

Myös työpaikkoja sisältävät teknisen huollon suuremmat tilavaraukset on keskitetty Porvoonväylän varteen. Vapaa-ajanviettoon ja samalla työpaikkoihin ja palveluihin liittyville venesatamille ja -telakoille on osoitettu keltaisella värillä omat alueensa. Salmenkallion metroaseman itäpuolelle on osoitettu alue suurelle vapaa-ajanviettokeskukselle, joka varmasti myös sisältää paljon työpaikkoja ja palveluja.

Bemötande:

Arbetsplatserna och servicen är kännetecken för en stad och i Östersundom strävar man till att skapa någonting annat än en sovförort. I den fortsatta planläggningen kommer man att granska den här frågan bl.a. genom att utreda möjligheterna för småföretag att etablera sig i Östersundom. Reserveringarna för arbetsutrymmen har preciserats och utökats från den föregående utkastfasen. Ämnet har granskats mera vidsträckt särskilt ur småföretagens och Nordsjöhamnens perspektiv. De kommersiella tjänsternas utrymmesbehov och verksamhetsförutsättningar bestäms under planläggningens gång när uppfattningen om byggnadsområdenas utbredning och dimensionering samt vägnätets utveckling preciseras.

Östersundoms läge i Helsingfors nordöstra hörn intill goda trafikförbindelser erbjuder många möjligheter för arbetsplatser och service. Området utgör å andra sidan en traditionell förortszon, som erbjuder utmaningar för stadsplaneringen. T.ex. de arbetsplatser, som skapar ett urbant liv och som öppnar sig mot gatan ur våningarna i gatuplanet av bostads- och arbetsplatsbyggnaderna, är inte någon självklarhet med nuvarande metoder för byggnadsproduktion.

Befintligheten av Nordsjöhamnen i närheten av området är en viktig utgångspunkt för planläggningen och det strävar man till att dra nytta av så bra som möjligt. Sina utmaningar i saken medför de vidsträckta naturskyddsområdena som omger hamnen. Det bör observeras att de med röd färg betecknade kvartersområdena förutom boende också innehåller arbetsplatser och arbetsplatstomter, som anvisas i den noggrannare planläggningen. I den fortsatta planläggningen strävar man till att stöda en uppblandning av rumsdispositionen. Hindren för förverkligandet av arbetsutrymmen kartläggs och undanröjs i mån av möjlighet. De med gul färg betecknade byggområdena innehåller inget boende.

De för handeln gällande planbestämmelserna preciseras i markanvändnings- och byggnadslagens anda i enlighet med dess innehållskrav. Frågan tas också upp vid beredningen av landskapsplanen. I planbestämmelserna har också en egen kapitelhelhet gällande handeln tillagts.

De största utrymmesreserveringarna för det tekniska underhållet, som omfattar arbetsplatser, har gjorts utmed Borgåleden. De till fritidsaktiviteterna och samtidigt till arbetsplatserna och servicen anknytande båthamnarna och -varven har med gul färg anvisats egna områden. På östra sidan av Sundbergs metrostation har anvisats ett stort område för ett fritidscentrum, som säkert också innehåller service och många arbetsplatser.

9. Vapaa-aika, harrastukset ja virkistys

Huomiota kiinnitetään alueen liittymiseen laajempaan viheralueverkostoon. Alueen vahvuutena on suhde mereen ja metsään. Pääsy niille koetaan tärkeänä ja se tulisi näkyä myös kaavassa. Julkiset rannat, rantakadut ja venesatamat ovat merkittävässä roolissa, Östersundomilla tulee olla kiinteä suhde mereen. Merellisyyttä voisi painottaa enemmän. Tiedostetaan yksityisten rantojen aiheuttama haaste rannan yleiselle käytölle.

Joukkoliikenneyhteydet vapaa-ajanviettoalueille ovat tärkeitä. Salmenkallion metroaseman tuntumaan suunniteltua vapaa-ajan keskusta pidetään hyvänä ajatuksena.

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. Alueelle tulisi varata tilaa monipuolisille liikunta- ja harrastamismahdollisuuksille. Koulujen yhteyteen tulee suunnitella pelikenttiä ja lähiliikuntapaikkoja. Toimenkuvansa mukaisesti Helsingin liikuntavirasto on miettinyt perusteellisesti, minkä tapaisia liikuntamuotoja ja virkistyspalveluja aiottu väestömäärä saattaisi nyt ja tulevaisuudessa tarvita

Merellistä rantaraittia pidetään hyvänä, kannatettavana ja samalla vaativana hankkeena. Ruovikoituneita merenlahtia sen tuntumassa halutaan avata.

- Viheraluejärjestelmää suunniteltaessa tulee toteuttaa valtakunnallista alueidenkäyttötavoitetta turvata suunnittelussa väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat, riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet sekä niitä yhdistävä viheralueverkoston jatkuvuus. (L50)

- Sipoon saaristo ja Sipoonkorpi muodostavat valtavat virkistysalueet. On tärkeää kehittää niitä ja virkistysreittejä eri vapaa-ajan toiminnoille. Pääsy virkistysalueille tulisi esittää tarkemmin kaavakartassa. Koko alueelle tulee suunnitella virkistysaluejärjestelmä ja avattava merialueita myös uusille asukkaille. Omarantaisiin asuinkiinteistöihin on vaikea puuttua. (L29)

- Rakentamista on ehdotettu Vantaan yleiskaavan SL- ja luo-alueille sekä arvokkaalle maisema-alueelle. Mikäli arvojen ei tiedetä heikentyneen, pitää aiemmat kaavamääräykset alueella säilyttää. Suojelu- ja asuntoalueiden väliin tulee jättää riittävästi lähivirkistysalueita. (L32)

- Ekologista ja virkistyskäyttöä palvelevia viherkäytäviä tulee leventää, etenkin Sipoonkorvesta rannan Natura-alueille. Tulee suunnitella tarvittava Porvoonväylän ja ratavarauksen ylittävä viheryhteys. Vantaan yleiskaavan luonnonsuojelu- ja luo-alueet on otettava huomioon. On harkittava rakentamisalueiden laajuutta Porvoonväylän pohjoispuolella. Storträskin eteläpuolella tulee Sipoonkorpea laajentaa. (L28)

- On syytä hakea Sipoonkorven kansallispuiston opastuskeskukselle niin luonnon kuin joukkoliikenteen saavutettavuuden kannalta hyvä sijainti. Storträskin alue voisi olla hyvä vaihtoehto.

  Vapaa-ajan toimintojen sijoittamisessa sujuvat joukkoliikenneyhteydet ovat usein unohtuneet, mikä on omiaan kasvattamaan erityisesti lapsiperheiden autoilua. Ratkaisu, joka mahdollistaa vetovoimaisen vapaa-aikakeskuksen toteuttamisen Salmenkallion metroaseman yhteyteen on siten erin-

omainen.

Granön saareen kaavaillun vene- ja tapahtumakeskuksen toiminnot ajoittuvat veneilykauteen, jolloin hyvä kausiliityntäliikenne on tärkeä erityisesti, jos valitaan lossiin perustuva yhteysratkaisu. (L44)

- 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. (L49)

- Alueen merellistä luonnetta voisi painottaa suunnitelmissa. Östersundomilla tulee olla kiinteä suhde mereen. 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. (L29)

- 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. (L43)

- Kannatan rantaraitin toteutusta yleiskaavaluonnoksen mukaisesti. Pidän tärkeänä erityisesti järviruo'on valtaamien merenlahtien avaamista Östersundomin kirkon, Östersundomin kartanon, Korsnäsinkujan ja Villanellan alueilla. (M70)

- Mikäli yleiskaavan alueelta löytyy uusia kiipeilykäyttöön sopivia kallioseinämiä tai lohkareita, Alppikerho voi yhdessä maankäytön suunnittelijoiden ja ympäristöasiantuntijoiden kanssa sopia seurantaohjelman kiipeilyn vaikutusten selvittämiseksi.(M25)

- Julkiset rannat, rantakadut ja venesatamat ovat merkittävässä roolissa. Kaava-alueella tulee kehittää venesatamia muuallekin kuin Granön saarelle. Venesatamien yhteydessä tulee olla riittävä määrä talvisäilytysalueita. 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.

  Visio erilaisista liikunnan tilatarpeista yleiskaava-alueella:

  Keskisuuri uimahalli, samaan yhteyteen maauimala,

  Monitoimihalli 12 000 kem^2 esimerkkinä Kisahalli 600 000 kävijää vuosittain.

  Jäähalli, 2 rataa, katsomotoiminta 150 000 esimerkkinä Länsiautoareena.

  Pikaluisteluhalli tai jääpallohalli.

  Sisävelodromi. Sisäpalloiluhalli. (suuri katsomo 3000-5000 katsojalle).

  Koulujen yhteyteen pienempiä sisäliikuntatiloja. Yksityisten toimijoiden toimesta: kuntokeskuksia, mailapelihalleja, agility- sisähalli, skeittihalli, keilahalli, kylpylä, lasten kaupallinen sisäliikunta.

  Iso liikuntapuisto ja stadion, jossa katsomo 5000:lle, kolme täysmittaista kenttää, lähiliikuntaa sekä pienkenttiä (koripallo, lentopallo, tennis, jääkiekko, beachvolley. yleisöluisteluun tekojäärata.

  Kaksi ns. paikallista liikuntapuistoa. Koulujen yhteyteen pelikenttiä sekä lähiliikuntapaikkoja. Skeitli- ja parkourpuisto.

  Talosaaren ratsastuskeskuksen olemassaolo tulee turvata ja alueelle tulee kehittää ratsastuskeskus, jossa on myös maastoratsastusreittejä.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 meren rantaan. Talviuinti. Kelluva uimala.

  Suuri venesatama palveluineen (Granö). Paikallisia venesatamia, jossa riittävästi parkkipaikkoja sekä mm. veneenlaskuluista ja septitankin tyhjennys mahdollisuus

  Vesiliikennelaitureita. Melontakeskus. (L49)

Kannanotot: L1, L23, L29, L32, L43, L49, L54
Mielipiteet: M42, M60, M70, M73, M126, M78, M25, M26

Vastine:

Yleiskaavatyön eräänä tulevaisuuden visiona on ajatus siitä, että vapaa-ajan toiminnot ovat tulevaisuudessa yhä tärkeämpiä ja niille on varattava riittävästi tilaa kaupunkirakenteessa. Östersundom on tässä suhteessa edullisessa asemassa metsän ja rannan välissä. Vapaa-ajan toiminnot voivat hyödyntää näitä molempia elementtejä. Yleiskaava-alueen tuntumassa oleva Sipoon saaristo tarjoaa myös runsaasti vapaa-ajan viettomahdollisuuksia. Raitiolinjavaraukset on merkitty yleiskaavaluonnokseen ajatellen myös yhteyksiä Sipoonkorven suuntaan.

Yleiskaavaluonnoksessa on pyritty löytämään erilaisia virkistys- ja vapaa- ajan tarpeita palvelevia kohteita. On selvää, että vapaa-aikaa vietetään myös muualla kuin kaavojen virkistysalueilla. Korttelialueiden toimintoja tässä suhteessa tullaan käsittelemään enemmän tarkempiasteisessa kaavoituksessa. Viheralueiden lisäksi yleiskaavatasoisia vapaa- ajan alueita ovat Östersundomin yleiskaavassa venesatamat ja suuri liikunnallisen vapaa-ajan alue Salmenkallion metroaseman tuntumassa.

Rantavyöhykkeestä suuri osa on omarantaisten tonttien hallussa tai luonnonsuojelu- ja Natura 2000- alueina, joiden virkistyskäyttö on rajoitettua. Kaavaluonnos lähtee siitä, että myös niiden tonttien asukkailla, joiden tontit eivät sijoitu rantaviivalle, olisi mahdollisuus päästä meren rantaan.

Suojelualueille soveltuva virkistyskäyttö määritellään myöhemmin laadittavissa hoito- ja käyttösuunnitelmissa. Hoito- ja käyttösuunnitelmissa määritellään myös ne toimenpiteet, joita laji-

en ja luontotyyppien suojelu edellyttää. Tällaisia toimenpiteitä ovat mm. vesistönkunnostus, laidunnus, ruoppaukset ja matalien merenlahtien rehevöitymisen ja umpeenkasvun estäminen. Suojelualueilla virkistyskäyttöä on tarve ohjata ja rajoittaa, mutta luonnon tarkkailuun kannustetaan mm. luontopoluilla, pitkospuureiteillä ja

lintutorneilla. Virkistyspainetta ohjataan suojelualueiden ulkopuolelle varaamalla riittävästi reittejä ja viheralueita korttelirakenteeseen.

Rannikon Natura 2000- alueille kohdistuvaa virkistyspainetta pienennetään myös osoittamalla merellistä virkistystä Granön saarelle. Yhteyden muodostaminen mantereelta saarelle on siksi erittäin tärkeää jo rakentamisen alkuvaiheissa.

Sipoonkorven ja rannikon väliset viheryhteydet ovat tärkeitä ihmisten liikkumisen kannalta. Siksi kaavaluonnoksessa on osoitettu uusia eritasoisia yhteyksiä moottoriväylien poikki.

Bemötande:

En framtidsvision för generalplanearbetet har varit att fritidsverksamheterna i framtiden är allt viktigare och tillräckligt utrymme måste reserveras för dem i stadsstrukturen. Östersundom år i det här hänseendet i ett fördelaktigt läge mellan skog och strand. Fritidsfunktionerna kan dra nytta av båda dessa element. Den i närheten av generalplaneområdet befintliga Sibbo skärgård erbjuder också många möjligheter till fritidsfliv. Spårvägsreserveringarna har införts i generalplaneutkastet även med tanke på förbindelserna i riktning mot Sibbo storskog

I generalplaneutkastet har man strävat till att hitta olika slags objekt som tjänar rekreations- och fritidsbehoven. Det står klart att fritiden också firas på annat håll än på planernas rekreationsområden. Kvartersområdenas funktioner i det här hänseendet kommer att behandlas mera i planeringen på en noggrannare nivå. Utöver grönområdena räknas båthamnarna i generalplanen som fritidsområden på generalplanenivå liksom det stora motionsinriktade fritidsområdet i närheten av Sundbergets metrostation.

Strandzonen är till största delen belagd av tomtar med egen strand eller är naturskydds- och Natura 2000-områden, vars rekreationsanvändning är begränsad. Planutkastet utgår från att invånarna på de tomter som inte ligger på strandlinjen borde ha möjlighet att ta sig till havsstranden.

Hevostoiminta

Joidenkin mielipiteiden mukaan yleiskaavassa on huomioitu ratsastuskoulutoiminta, mutta yksityiset hevosenomistajat on unohdettu. Tallipaikoista on pääkaupunkiseudulla pula. Helsingin alueella on niukasti tallipaikkoja yksityisesti omistetuille harrastus- tai kilpahevosille suhteessa laajaan harrastajakuntaan. Östersundomin alueelle toivotaan lisää toimintamahdollisuuksia ja tilaa talleille. Ratsastusreittien perustamista pidetään tarpeellisena.

Määräys hevostilojen sallimisesta Sipoonkorvessa nähdään myös ongelmallisena. Maatalouteen liittyvä rakentaminen voidaan sallia, mutta sitä ei voida rajata yhteen tilatyyppiin. Hevostilatoiminnan uskotaan laajenevan tuntuvasti ja sen vaikutukset vesistöön tulee selvittää.

Toivotaan, että Talosaaren ratsastuskeskuksen olemassaolo turvataan ja alueelle kehitetään ratsastuskeskus, jossa on myös maastoratsastusreittejä (esimerkkinä Tuomarinkylä), kansainväliset mitat täyttävä maneesi, kilpailutoimintaa varten lämmittely- ja jaloittelutarhat, riittävä pysäköinti sekä yleisölle että hevosautoille.

- Hevostallit kuuluvat paikalliseen toimintaan ja tyttöjen harrastustilat ovat Helsingissä(kin) huonosti tuettu. Joten alue on jo toiminut Helsingin nuoria varten ja nyt voi Helsinki it se tukea suunnittelun avulla näitä harrastusmahdollisuuksia. (M147)

- Yleiskaavaluonnokseen liittyvissä selvityksissä on ratsastustoiminta priorisoitu jatkuvaksi ratsastuskoulutoimintaa harjoittavissa yksiköissä. (Husö ja Östersundomin kartano) Mihin on unohdettu yksityisten hevosenomistajien tarpeet? Näitä palveluja tarjoavat muut alueella olevat tallit. Täysihoitoa hevosille, sekä itsenäistä varttuneemman harrastajan harrastusmahdollisuutta. Tämä yleiskaavaehdotus ei ota huomioon maanomistajille kohdistuvia kustannuksia elinkeinojen lopettamisesta, eikä siitä aiheutuvia vaikeuksia. (M96)

- Toivoisimme yleiskaavan suunnittelussa otettavan huomioon hevosharrastuksen joka on yk-alueella aktiivista. Ratsastusharrastus on pääsääntöisesti tyttöjen harrastus ja antaa erinomaiset mahdollisuudet taata nuorille hyvä polku elämään reippaan harrastuksen parissa. Yhä useammin harrastus yhdistää äidit, isät ja tyttäret / pojat ja tarjoaa yhteisen harrastuksen. Helsingin alueella on erittäin niukasti tallipaikkoja yksityissomisteisille harrastus- tai kilpahevosille suhteessa laajaan harrastajakuntaan. Yksityisille hevosenomistajille ei juurikaan löydy tallipaikkoja lähiseudulta.

  Sipoonkorven reuna-alueet tarjoaisivat erinomaiset mahdollisuudet, mikäli sinne kaavoitettaisiin riittävän iso alue hevosharrastajille. Sipoonkorven läpi tai reuna-alueita seuraava reitistö palvelisi luonnossa liikkumista hevosen selässä. Reitistöstä voisi olla yhteys naapurikuntien (Vantaa ja Sipoo) ratsastusalueisiin. Ratsastuksen suosio on rajussa kasvussa ja sille tulisi varata riittävät olosuhteet oman kunnan alueella. Ratsastusmaneesien ja tallien rakentaminen onnistuu yksityisvaroin, kunhan kunta pystyisi tarjoamaan maa-alueen ja perusinfran sen käyttöön. (M44)

Vastine:

Hevostoiminta on alueelle ominaista ja se on myös kasvava elinkeino, jolle on luotava toimintamahdollisuuksia niissä puitteissa, kun uuden kaupunkirakenteen sisällä on mahdollista. Hevostoiminta on lisäksi alueelle erityisen tärkeää tiettyjen kulttuuriympäristöjen ja luontotyyppien säilymisen kannalta. Uudessa kaavaluonnosvaihtoehdossa B on tähän toimintaan sopivaa aluetta kasvatettu.

Östersundomin asukasmäärän kasvaessa on ilmeistä, ettei siellä nyt oleville kaikille hevostiloille ole enää toimintaedellytyksiä. Esillä olleeseen kaavaluonnokseen nähden on hevostoimintoja lisätty niille alueille, joilla se on mahdollista. Tällaisia alueita ovat

Husö, jossa korttelialuetta on muutettu hevostilatoimintaan sopivaksi viheralueeksi. Samoin Sipoonkorven reunaan voidaan sijoittaa hevostoimintaa.

Yleiskaavatasolla ei erilaisia hevostoiminnan alalajeja ole tarkoituksenmukaista erotella toisistaan. Hevostoimintaan liittyvien maastoreittien ja muiden toimintaan liittyvien rakenteiden toteutuksessa huomioidaan myös muu virkistysalueiden käyttö.

Bemötande:

Hästverksamheter är karakteristiska för området och den är också en växande näringsgren, för vilken verksamhetsmöjligheter måste skapas inom de ramar som det är möjligt inom stadsstrukturen. Hästverksamheten på området är vidare särdeles viktig med avseende på vissa kulturmiljöer och naturtyper. I det nya planutkast-alternativet B har området som lämpar sig för denna verksamhet utökats.

När Östersundoms invånarantal växer är det uppenbart att det inte mer finns verksamhetsförutsättningar för alla hästgårdar som nu finns där. I förhållande till det planutkast som varit framlagt har hästverksamheterna utökas på de områden där det är möjligt. Ett sådant område är Husö, där kvartersområde ändrats till grönområde lämpligt för hästverksamhet. På samma sätt kan hästverksamheter förläggas till randen av Sibbo storskog.

På generalplanenivå finns det ingen orsaka att separera olika undergrenar inom hästverksamheten från varandra. Vid förverkligandet av de till hästverksamheten hörande terränglederna och andra till verksamheten hörande strukturer beaktas också den övriga användningen av fritidsområden.

10. Yleistä liikenteestä

Tässä kappaleessa referoidaan ja käsitellään muut kuin raideliikenteeseen liittyvät liikennekysymykset. Raideliikenne käsitellään seuraavassa kappaleessa.

Liikenne on luontokysymysten ohella herättänyt suunnittelualueella eniten mielipiteitä ja sitä käsitellään myös monessa kannanotossa. Liikenneasiat ovat kiinnostaneet sekä seudullisesti ja liikennejärjestelmien tasolla paikallisesti, koskien vain tiettyjä katujen osia. Vesiliikenteestä todetaan, ettei sitä ole selostuksessa käsitelty.

Henkilöautoilu nähdään paljolti haittojensa kautta. Julkista liikennettä, jalankulkua ja pyöräilyä kannatetaan. Liikennöityjä väyliä, kokoojakatuja jne. vastaan halutaan suojautua, niitä ei yleisesti ottaen nähdä esim. kantakaupungin tapaisina kaupungin elinvoimaisina vilkkaina katuina työpaikkoineen ja palveluineen. Ilmastomuutokseen liittyen on otettu kantaa myös koko liikennejärjestelmään samoin kuin liikennejärjestelyjen toteuttamisen aikatauluun.

Tieverkkoasioihin on saatu palautetta erityisesti viranomaistahoilta sekä myös muutamissa mielipiteissä. Moottoritien eli vt 7:n järjestelyistä on kiinnitetty huomiota erityisesti kaavaluonnoksen eritasoliittymävaraukseen sekä yleisemmin liittyen Landbon liittymään maankäyttöineen. Sipoon puolelle on toivottu uutta eritasoliittymää Majvikiin.

Kaavaluonnoksessa ehdotetaan Uuden Porvoontien muuttamista Östersundomin pääkaduksi perinteiseen urbaaniin tapaan eli kaupungin kasvaessa maantiet muutetaan kaduiksi. Kaduksi muuttaminen on teema, joka näkyy monessa palautteessa. Liikenneviraston ja Ely-keskuksen mukaan Uusi Porvoontie tulisi jatkua kaupungin hallinnoimana katuna Östersundomista Kehä I:lle asti. Lisäksi kun väylä rakennetaan kaduksi, tulee muistaa Uuden Porvoontien rooli erityiskuljetusten reittinä. Uutta Porvoontietä on ehdotettu myös vain joukkoliikennekaduksi ja uusia asuinalueita autottomiksi.

On toivottu henkilöliityntäliikenteelle varattavien alueiden osoittamisesta kaavassa ja liityntäpysäköinnin paikkamäärien lisäämistä.

Yleistä

- Yleiskaavan tie- ja pääkatujen pääkatuverkkoselvityksen mukaan liikenne-ennusteet olettavat autoistumiskehityksen kasvavan. Samalla selvityksessä kannetaan huolta oikeasta kapasiteetin mitoittamisesta. Uusia eritasoliittymiä ei toteuteta "ainakaan alkuvaiheessa". Selvityksessä käytetyt arviot liikennekäyttäytymisestä vaikuttavat 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. (M43)

- Östersundomin toteuttamisvaiheiden aikana tapahtuvat ja vaadittavat liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet tulisi osoittaa järjestelmätasolla kustannuksineen sekä alueen välittömällä vaikutusalueella kulkumuodoittain mukaan lukien joukkoliikenne- ja tavaraliikenneterminaalit. Tie- ja katujärjestelyt on suunniteltava palvelemaan kaikkien alueen toteuttamisvaiheiden joukkoliikenneratkaisuja. (L50)

- Uudet asuinalueet tulisivat olla viihtyisiä autottomia asuinalueita, joista suoraan pääsee luontoon. Liikkuminen alueella tapahtuu pääosin jalkaisin ja pyörällä. Autolla kulkevat iän ja terveyden vuoksi sitä tarvitsevat. (M93)

- Nykyinen asuinmiljöö tulisi säilyttää mahdollisimman samanlaisena mm. säilyttämällä nykyiset tiestöt . Tiestöt tulisi myös säilyttää hiekkateinä! Asujaimiston pihojen läpi ei tulisi myöskään rakentaa uusia ajoväyliä. jalkakäytäviä eikä pyöräteitä. (M39)

- Luonnoksessa esitettyä pienemmällä asukaspohjalla ajaudutaan helposti ekologisesti heikompaan auto- ja bussikaupunkiin. (L44)

- Metro- ja autoliikenne ja tehokas asuinrakentaminen pitäisi keskittää nauhamaiseksi, suunnitellun pääväylän varteen, jolloin liikenteen ja asumisen aiheuttama luonnon kuormitus on vähäisempää. (M96)

- Yritysalueiden sijoittaminen suunnittelualueella jo olemassa olevien liikenneyhteyksien varrelle ja niiden solmukohtien läheisyyteen on yleiskaavalle asetettujen tavoitteiden mukaista ja tukee henkilöautoliikennettä vähentävän ja joukkoliikennettä sekä kevyttä liikennettä edistävän liikennejärjestelmän syntymistä vähentämällä työmatkaliikennettä suunnittelualueelta sen ulkopuolelle. (L41)

- Helsingistä Östersundomiin on varattava alusta pitäen riittävästi ajokaistoja alueen tulevia tarpeita varten. Rakennusvaiheessa on kiinnitettävä huomiota sujuvaan kulkemiseen. (L36)

- 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. Uusia teitä ja katuja ei saa suunnitella nykynormien vastaisesti. (L43)

- Raittien ei tarvitse kulkea koko ajan rannan vieressä eikä niiden tarvitse olla kaikkia alueita kattavia. (M78)

- Yksityisautoilulle toivomme liikennejärjestelyissä otettavan huomioon kadunvarsipysäköintimahdollisuus. (M120)

- 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. (L29)

Vastine:

Yleiskaavaluonnoksen liikennejärjestelmäselvityksiä on jatkettu painottamalla erityisesti alueen joukkoliikenneolosuhteita viiden erilaisen kaavaluonnosvaihtoehdon pohjalta.

Yleiskaava ei ole toteuttamissuunnitelma, vaan siinä esitetään tilanvaraustarve erilaisille merkittävimmille liikenneratkaisuille. Tarkemmat tilavaraukset tehdään asemakaavoituksen yhteydessä. Toteuttamisesta laaditaan aikanaan oma suunnitelmansa, jossa liikennejärjestelyt ajoitetaan ja niiden kustannukset selvitetään tarkemmin. Koska yleiskaavaa rakennetaan arvioiden mukaan useita vuosikymmeniä, ei nykypäivän kustannusarvioilla voi olla muuta kuin suuntaa antavaa sekä eri vaihtojen vertaamiseen kohdentuvaa merkitystä.

Joukkoliikennejärjestelmät on suunniteltu siten, että alueen maankäyttö kytkeytyy niihin jouhevasti niin paikallisten kun seudullistenkin matkatarpeiden osalta. On myös selvää, että laajemmin yksityisen liikkumisen rajoittaminen kaukana kaupungin keskustasta voi olla vain hyvin paikallista, esim. kortteli- tai asuntokatutasoista. Ne liittyvät tarkempiasteiseen suunnitteluvaiheeseen. Pitemmällä tähtäimellä oletetaan, että yksityinen moottoriajoneuvoliikenne on eräs tulevaisuudenkin tärkeä liikennemuoto. Oleellista on, miten sen merkitystä painotetaan kaupunkirakenteen muihin tekijöihin nähden.

Katujärjestelyjä on tarkoitus tutkia myöhemmin periaatteellisella tasolla. Uhka olevan maaston ominaispiirteiden häviämisestä nykyaikaisten suomalaisten katusuunnittelunormien takia herättää ajatuksia ja on tärkeä seikka. Östersundomin maasto on muuhun Helsinkiin verraten kumpareista. Kaltevuusvaatimukset ja muodostuvien uusien tonttien saavutettavuus tulee harkita tarkoin siten, etteivät alueen maastolliset ja myönteistä identiteettiä luovat ominaispiirteet peruuttamattomasti vaarannu. Periaatteessa katusuunnittelunormimme pyrkivät tekemään maastosta loivan ja tasaisen, mikä paikoin on ristiriitainen tavoite Östersundomin ominaispiirteiden suhteen.

Rantaraiteille pyritään tarkempiasteisessa kaavoituksessa löytämään sopivia ratkaisuja. Pisimmällä tässä suhteessa ollaan Karhusaaren kaavoituksessa.

Vesiliikenne on otettu huomioon osoittamalla alueelle venesatama- ja telakka-alueita. Veneväylien merkitseminen yleiskaavaan ovat ongelmallisia, koska niiden merkitseminen ei perustu kaavoitukseen.

Bemötande:

Trafiksystemutredningar för utkastet till generalplan har fortsatts genom att i synnerhet betona områdets kollektivtrafikförhållanden på basis av fem alternativ till planutkast.

Generalplanen är ingen realiseringsplan utan i den framställs behovet av utrymmesreserveringar för olika mera betydande trafiklösningar. De mera detaljerade utrymmesreserveringarna görs i anslutning till detaljplaneringen. I sinom tid uppgörs en egen plan för förverkligandet, i vilken trafikregleringarna påbörjas och deras kostnader utreds noggrannare. Eftersom generalplanen enligt uppskattning byggs ut under flera årtionden, kan dagens kostnadskalkyler inte varat annat än riktgivande samt av en viss betydelse för jämförelsen av olika alternativ.

Kollektivtrafiksystemen har planerats så att områdets markanvändning smidigt anknyter till dem beträffande såväl de lokala som regionala resebehoven. Det står också klart att en begränsning i högre grad av den privata rörligheten långt från stadens centrum endast kan vara mycket lokal, t.ex. på kvarters- eller bostadsgatunivå. De ansluter sig till en planläggningsfas på noggrannare nivå. På längre sikt antas att den privata motorfordonstrafiken även i framtiden kommer att vara en viktig trafikform. Det väsentliga är hur dess betydelse betonas i förhållande till de andra faktorerna i stadsstrukturen.

Senare är avsikten att undersöka ordnandet av gator på ett principiellt plan. Hotet för att de karakteristiska dragen i den befintliga terrängens ska försvinna på grund av de moderna finska gatuplaneringsnormerna väcker tankar och är en viktig omständighet. Terrängen i Östersundom är kuperad i jämförelse med det övriga Helsingfors. Kraven gällande lutningar och åtkomsten till de nya tomterna som ska bildas bör noggrant övervägas, så att områdets terrängmässiga och positivt identitetsbärande särdrag inte oåterkalleligt riskeras. I princip strävar våra gatuplaneringsnormer till att göra terrängen flack och jämn, vilket ställvis är en kontroversiell målsättning beträffande de specifika dragen i Östersundom.

För strandlederna försöker man hitta lämpliga lösningar i planläggningen på noggrannare nivå. Längst är man i det här avseendet i planläggningen av Björnholm.

Vattentrafiken har beaktats genom att på området anvisa ställen för båthamnar och båtvarv. Utmärkningen av båtfarleder på generalplanen är problematisk, då deras utmärkning inte baserar sig på planläggningen.

Pienialaisempiin paikkoihin kohdistuvat näkemykset

Kaavaluonnoksessa esitettyjen pää- ja muuten tärkeiden katujen esitettyihin ratkaisuihin, linjauksiin ja tarpeisiin on otettu kantaa myös paikallisesti.

- 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. (L20)

- Uuden Porvoontien (moottoritien rinnakkaisväylä mt 170 välillä Itäkeskus-Majvik) tulee olla koko jaksolla katua. Parantamistoimenpiteet tulee määrittää osayleiskaavan jatkosuunnittelussa ottaen huomioon yhteyden toimiminen erikoiskuljetusten runkoverkkona. (L50)

- Uusi Porvoontie (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, että (Uuden Porvoontien) katualue toteutetaan samalla myös sillä osalla maantietä 170, joka sijaitsee yhteisen yleiskaavan alueen lounaispuolella Kehä I:lle asti. Samalla on kuitenkin huolehdittava siitä, että reitti säilyy edelleen erikoiskuljetuksia palvelevana reittinä. (L2)

- 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. (M143)

- Uusi Porvoontie on suljettava läpiajolta ja tehtävä siltä pääosin pyöräilyn ja julkisen liikenteen katu. (M93)

- Aseman sijoittaminen suuria ihmismääriä vetävän liikuntapuiston välittömään läheisyyteen on kestävää kehitystä ajatellen tärkeää, sillä näin minimoidaan liityntäliikenteen ja yksityisautoilun kasvun tarve. (L49)

- Vuosaaren sataman palveluita käyttävän ja sataman käyttäjille palveluita tarjoavan yritystoiminnan mahdollisuus sijoittua suunnittelualueelle tarjoaa edellytykset vähentää tavaraliikenteen liikennesuoritetta ja sen myötä myös liikenteen päästöjä.

  Katu (Vuosaaren satamasta itään) toteutettuna siten, kuin se on kaavaluonnoksessa esitetty, ei ole toiminnallisesti kestävä ratkaisu. Katu ratapihan pohjoisreunalla rajoittaisi ratapihan ja Vuosaaren sataman raideliikenteen kehittämistä ja sotisi siten nykyisiä ympäristöperiaatteita vastaan. Katuyhteys toisi riskin, että satamasta itään suuntautuvaa raskasta liikennettä ohjautuisi sen kautta Östersundomin kaupunkikortteleihin. Lisäksi se voisi lisätä läpiajoliikennettä Vuosaaren kaupunginosassa.

  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. (L41)

- Liikenneyhteydet tulee rakentaa etuajassa. Alueella asuu nykyisin hyvin vähän ihmisiä, mutta jo nyt kun kehä 3 jatkettiin Vuosaareen, liikenne ruuhkautuu kehä3:n ja Itäkeskuksen välillä. (M144)

- Kehä III:n ja Itäväylän risteysalue on luonteva joukkoliikenteen solmukohta, jossa säteittäiseltä (metro/pikaraitiotie) linjastolta voidaan vaihtaa Kehä III:a seuraavaan (raide)Jokeriin (Vuosaaren satama - Tikkurila - Aviapolis/Lentoasema). Metro tai pikaraitiotieasema olisi joukkoliikenteen vetovoiman kannalta kuitenkin syytä sijoittaa suoraan Jokeri-linjan pysäkin/aseman ylä- tai alapuolelle. (L44)

- Kehä III kohdilla voisi olla suuri joukkoliikenneristeys, metro (satama), pikaraitiotie sekä Pietarin juna. liityntäpysäköinti on hyvä suunnitella ilmasto huomioon ottaen. (M147)

- Östersundomin kartanon kohdalla (Porvoonväylän eteläpuolinen rinnakkaiskatu) tie olisi linjattava kauemmaksi kartanosta, jotta kartanoalue säilyy rauhallisena ja tien molemmille puolille saadaan rakennettua. (M6, M130)

- Liityntä- ja kauppapaikkaliikenteen liityntäpysäköinnin tehostaminen (vuorottaispysäköinti) edellyttäisi Sakarinmäen kaavaillun metroaseman ja liikerakentamisen sijoittamista lähelle toisiaan. (L44)

- Esitämme, että pääasiallinen kulkuyhteys Karhusaareen siirtyisi kulkemaan uuden, Sakarimäen kohdalta rakennettavan sillan kautta ja olisi tulevaisuudessa Karhusaaren pääsisäänkäyntiväylä. Nykyinen Karhusaarentie välillä Uusi Porvoontie - Isonpurjeentie/Skutholminkaari voitaisiin jättää kevyemmän liikenteen väyläksi (painorajoitus) koska ensinnäkin tie kulkee Natura-alueen läpi ja toiseksi nykyinen tie on huonosti perustettu ja kolmanneksi, silloin ei tarvita uutta kevyen liikenteen siltaa nykyisen sillan viereen. (M28)

- Karhusaaren silta tulisi siirtää kauemmaksi itään, jotta Björkuddenin koillispuolelle ehdotettu asuinalue tulisi viihtyisämmäksi ilman sillan aiheuttamaa läpiajoa. (M114)

- Vastustamme yleiskaavaluonnoksen suunnitelmaa uudeksi kaduksi Krabbäckenin varteen, koska se on suunnitelman yleisperiaatteiden vastainen. (M126)

- Kaavaluonnokseen merkityt kaikki uudet tiet moottoritien pohjoispuolella tulee poistaa (kansallispuisto). Rautatie itään tulee sijoittaa moottoritien viereen moottoritien eteläpuolelle, jolloin se palvelee kaavailtua asutusta, joka pitää keskittää moottoritien eteläpuolelle. (M103)

- Kokoojatie (Puroniityssä) pitäisi sijoittaa mahdollisimman kauas olevasta asutuksesta. Pitäisi pyrkiä etsimään kokonaan uusi linjaus. (M80)

- Vaarala - Immersby tien linjaus katkaisee rankasti korven yhtenäisen luontoalueen. Lisäksi tie on kaavaehdotuksessa yhdistetty Puroniityntiehen kohdassa, joka menee useiden jo rakennettujen ja asuttujen tonttien vierestä tai jopa päältä. Jos rakentaminen, joka on mahdollisimman kevyttä, tapahtuisi Puroniityntien itäpuolella, olisi luontevampaa ohjata liikenne Immersbyntien kautta Majvikiin suunniteltuun keskustaan ja metroasemalle. (M53)

- Maaston muotoja ja asukkaiden olemassaolevia tontteja ei ole otettu huomioon suunniteltaessa uusia teit. Vastustamme täten suunniteltua tietä nykyluonnoksessa Landbosta Puroniityntielle. (M4, M120)

- Immersbyn tieltä olisi hyvä olla liittymä moottoritielle, joka on liityntäyhteys Majvikin metroasemalle. (M122)

- On hyödynnettävä nykyisen Immersbyn tiepohjaa asuinalueilta tulevan liikennevirran kokoojatienä. Immersbyn tiepohjan hyödyntäminen varaa myös mahdollisuuden moottoritieliittymän rakentamiseksi Porvoon moottoritielle. (M36)

- Yleiskaavan mukainen (uusi pääkatu Majvikissä) tie aiheuttaa kohtuutonta haittaa olemassa olevalle asutukselle kahdella tieosuudella. Haavistontiellä ja Björkhagantiellä. Uusi tie ei palvele nykyisiä asukkaita, päinvastoin aiheuttaa kohtuutonta haittaa kulkien tonteilla pirstoen nykyistä asuinaluetta sekä aikaansaa melu-, ja muita liikenteen päästöhaittoja. Ehdotamme siirtoa kohtaan, jossa ei ole asutusta. Uusi Porvoontie jätetään olemassa olevaksi liikenneväyläksi ja lahden yli voisi rakentaa kevyen liikenteen sillan yhdistämään Majvikin ja Sipoonrannan rantatietä. (M83)

- På GranöVägarna borde vara sand eller grusvägar så trafiken hålls vid en acceptabel nivå. (M95)

- (Granö) Ehdotan, että ulompi rengasreitti siirretään viheralueella lähemmäksi rantaa vanhojen savenottamoiden ja veden vaivaamalle alueelle. (M136)

Vastine:

Olevia tiepohjia on pyritty hyödyntämään mahdollisuuksien mukaan. Katuja rakennetaan kuitenkin vastaamaan paremmin tulevaa käyttötarkoitusta. Katurakenteeseen sijoitetaan myös valtaosa tarvittavasta uudesta kunnallistekniikasta. Vanhoja tiepohjia noudattelevan kadun liikenteellinen mitoitus tarkistetaan tarkemman liikenne- ja asemakaavasuunnittelun yhteydessä. Erityiset kulttuuriarvot otetaan huomioon riittävässä laajuudessa liikenneyhteyksien toteutuksessa. Myös Natura-alueet otetaan huomioon rakennettaessa liikenneyhteyksiä niiden läheisyyteen.

Uudesta Porvoontiestä on tarkoitus tehdä koko alueen pääkatu. Katumiljööseen kuuluu paitsi itse katurakenne niin myös sitä reunustavat rakennukset. Eri toimijoiden toteutettavat rakenteet sovitetaan saumattomasti yhteen. Uudesta Porvoontiestä on tarkoitus luoda koko alueen identiteettiä luova julkinen kaupunkitila

Aiemmassa kaavaluonnoksessa oli esitetty pääkatulinjauksia samoin kuin nyt uudessa esillä olevassa luonnoksessa. Paikalliskatuja tai rantoja seuraavien tärkeimpien kevyen liikenteen reitistöjen ulkopuolisia reittejä ei ole merkitty kaavaluonnokseen. Linjaukset ovat yleiskaavatasoisia eikä niitä ole tarkoitettu luettavaksi tarkoiksi maastoon sijoitetuiksi kaduiksi. Kuitenkin uudessa luonnoksessa on pyritty välttämään pääkatumerkintöjä olevien käytössä olevien asuinrakennusten kohdalla, jottei asianosaisille aiheudu tarpeetonta mielipahaa. Kaikki asiasta esitetyt mielipiteet linjauksissa on pyritty ottamaan huomioon. Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa katualueet suunnitellaan paikalliset olosuhteet tarkemmin huomioiden, nyt suunnitellaan vasta kaupunkirakennetta ja sen pääkatuverkkoa yleisellä tasolla.

Sinänsä katujen sijoittaminen mahdollisimman kauaksi asutuksesta on kaavan periaatteiden vastasta, koska tarkoitus on luoda Östersundomista oikeaa kaupunkia. Kadut ovat kaupungin selkäranka, niitä ei ole syytä sijoittaa kauas rakennuksista.

Karhusaaren tarkempia suunnitelmia tutkitaan erikseen Karhusaaren kaavarunkotyössä. Nykyinen pääkatu natura-alueen halki ei ehdotettavassa luonnoksessa ole enää pääyhteys Karhusaareen.

Bemötande:

I mån av möjlighet har man försökt dra nytta av befintliga vägbottnar. Gator byggs likväl för att bättre svara mot kommande användningsändamål. I gatustrukturen placeras också merparten av den nödvändiga nya kommunaltekniken. Dimensioneringen av trafiken på gator som följer gamla vägbottnar granskas noggrannare i anknytning till trafik- och detaljplaneringen. Särskilda kulturvärden beaktas i tillräcklig utsträckning vid förverkligandet av trafikförbindelserna. Även Natura-områdena tas i beaktande när trafikförbindelser anläggs i närheten av områdena.

Intentionen är att göra Nya Borgåvägen till huvudgata för hela området. Till gatumiljön hör förutom gatustrukturen också de byggnader som kantar gatan. Konstruktioner, som förverkligas av de olika aktörerna, sammanfogas smidigt. Avsikten är att med Nya Borgåvägen skapa ett offentligt stadsrum som skapar en identitet för hela området.

I det gamla planutkastet hade huvudgatusträckningar presenterats på samma sätt som i det nya framlagda utkastet. Leder som ligger utanför de viktigaste lederna för lätt trafik och som följer lokala gator och stränderna har inte utmärkts i planutkastet. Sträckningarna är av generalplanenivå och avsikten är inte att de ska utläsas som noggranna i terrängen lokaliserade gator. Ändå har man i det nya utkastet strävat till att undvika huvudgatubeteckningar vid befintliga i bruk varande bostadsbyggnader, för att inte förorsaka obehag för dem som berörs. Vid sträckningen har man försökt beakta alla de i saken framförda åsikterna. I den mera detaljerade planläggningen planeras gatuområdena under noggrannare beaktande av de lokala förhållandena, nu planeras endast stadsstrukturen och dess huvudgatunät på ett allmänt plan.

I och för sig strider förläggningen av gatorna långt från bosättningen mot planens principer, eftersom avsikten är att skapa en riktig stad av Östersundom. Gatorna utgör stadens ryggrad, det är inte skäl att förlägga dem långt från byggnaderna.

Den noggrannare planen för Björnholm undersöks separat i arbetet med planstommen för Björnholm. Den nuvarande huvudgatan genom Natura-området utgör inte mer huvudförbindelse till Björnholmen i det föreslagna utkastet.

Sillat

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään alueelle muutamia siltoja. Niistä esiintyy molemman suuntaisia mielipiteitä. Toiset näkevät sillat uusina mahdollisuuksina, toiset häiriön aiheuttajina. Tärkeimmät sillat ovat Granön ja Karhusaaren sillat.

- Granön saareen kaavaillun vene- ja tapahtumakeskuksen toiminnot ajoittuvat veneilykauteen, jolloin hyvä kausiliityntäliikenne on tärkeä erityisesti, jos valitaan lossiin perustuva yhteysratkaisu. (L44)

- Kannatan siltaa tai muuta yhteyttä Granöhön. (M136)

- Pidämme Granön saaren varaamista asutukselle ja merelliselle toiminnalle

- sekä sillan rakentamista saareen hyvänä ja järkevänä ratkaisuna. Esitetty itäinen tielinjaus pitää tarkistaa ja sen sijainti tarkentaa. (M111)

- Granö borde bli ett rekreationsområde, utan bro och bilvägar.

  Utnyttja Granö på något sätt kan man ju tänka sig en flytbro för promenad och cykeltrafik om sommaren. (M124)

- Granön yhteydeksi on ehdotettu myös siltaa Vuosaaren sataman meluvallin vierestä ja jatkeena. Silloin Ribbingö ja Husö säilyisi ilman läpikulkuliikennettä. (M134)

- Granön saaren osalta selvitykset ovat vielä puutteellisia. Granön siltahanketta tulisikin tutkia vaihtoehtoisin maankäyttösuunnitelmin, joissa ainakin yhtenä tarkasteluvaihtoehtona olisi se, ettei Granöhön rakenneta siltayhteyttä. (L7)

- Sillan linjaus siirretään pohjoiseen päin siten, että sillan tuki sijoittuisi rakentamattomalle yhteisalueelle, Näin sillan tuki Ribbingön puolella sijoittuisi alueelle, joka ei ole yksityisomistuksessa ja jossa sillan linjauksesta aiheutuva häiriö asukkaille olisi mahdollisimman vähäinen. (M41)

- Karhusaaresta Talosaaren kautta kulkeva yhteys Salmenkallion, Granön, Vuosaaren ja myös Kehä III suuntaan on kuitenkin selvästi luonnollisempi ja rinnakkaisyhteytenä hyödyllisempi kuin näennäinen oikotie ohi Koivuniemen. (M5)

- Pidämme nykyisen sillan lisäksi kaavailtua Korsnäsin- Karhusaaren siltaa riittävänä lisäyksenä alueen yksityisautoilu- ja bussiliikenteen hoitamiseksi. (L23)

- Karhusaareen johtavan nykyisen sillan ei tulisi jatkossa olla pääyhteys mantereelle, vaan joukkoliikenne huomioiden kestävämpi ratkaisu tulisi löytää saaren läpi eteläpohjoissuuntaan kulkevalla ratkaisulla (yleiskaavaluonnoksen uudet siltayhteydet), joka samalla tukisi joukkoliikenteen ja ympäristön kannalta kestävämpiä ratkaisuja. Nykyinen silta ei rakenteeltaan kestä merkittävää lisäkuormitusta

  Silta tulisi siirtää kokonaan pois Björkuddenin arvokkaan kulttuurihistoriallisen maisemakokonaisuuden läheisyydestä. (M68)

- Siltayhteys Karhusaari -Talosaari raskaan liikenteen siltana häiritsee alueen luonnonmukaista imagoa ja natura-alueen linnustoa. Silta on ok kevyen liikenteen väylänä, mutta ei bussiliikenteelle tarkoitettuna. Tämän liikenneyhteyden luominen raskaana siltana lisäisi huomattavasti läpiajoliikennettä ja sunnuntai ajelua alueella, eikä helpota mitenkään kenenkään saarelaisen liikkumista. Riittävä rengasbussi väylä riittää Karhusaarentieltä, Pohjois- Karhusaaresta uudelle metroasemalle Sakarinmäkeen.

  Kevyenliikenteen silta Karhusaari -Talosaari olisi kiva lisä koko Östersundomin alueeseen. (M109)

Vastine:

Siltayhteys Granön saarelle on oleellinen koko alueen merellisen virkistyksen järjestämiseksi ja Granön saamiseksi aktiiviseksi virkistysalueeksi. Mm. pelkästään veneily sellaisessa laajuudessa kuin helsinkiläiset sitä nykyisin harjoittavat edellyttää vajaan 2000 veneen venesatamia alueelle. Yhteyden järjestämistä ei ole vielä tutkittu tarkemmin. Siltayhteys mantereelle on kirjattu Sipoon kunnanhallituksen hyväksymiin Granön suunnitteluperiaatteisiin (KH 9.11.2010 §312). Tämä ei poissulje lauttayhteyden mahdollisuutta. Ympärivuotisen asumisen merkittävän lisäämisen ja venesatamatoiminnan kannalta silta on edellytys. Suunnittelun edetessä tutkitaan erilaisia vaihtoehtoja.

Helsinkiläiseen kulttuuriin kuuluu rantojen avoimuus kaikille kaupunkilaisille. Granö tarjoaa tässä suhteessa sellaisen vaihtoehdon, jonka käyttäminen säästää osittain sekä luonnonsuojeluettä yksityisrantoja. Sillaton Granö ei voi toimia aktiivisena virkistys- ja venesatama-alueena, kuten menneet neljä vuosikymmentä (=Helsingin maanomistus) ovat osoittaneet.

Karhusaaren nykyinen pääyhteys kulkee Natura 2000- alueen läpi. Se on myös niin matalalla ja osin kapea, ettei se täytä nykyaikaisen pääkatuyhteyden vaatimuksia. Merivesitulvien aikoina se voi joutua veden valtaan. Sillan ja Karhusaarentien korjaaminen vastaamaan uutta liikennemäärää sekä uutta korkeusasemaa on vaativa työ. Uusi yleiskaavaluonnos lähtee siitä, ettei nykyistä siltaa ja katua tarvitse rakentaa uudestaan, kovaan pohjaan asti perustaen, vaan se voidaan jättää paikalliskaduksi. Uusi siltayhteys rakennetaan suoraan kohti Sakarinmäen metroasemaa, jonne Karhusaaresta on lyhin matka. Talosaaren- Karhusaaren silta mahdollistaa puolestaan lyhyen yhteyden Sakarinmäestä Talosaaren rantaan, joka on alueen harvoja yleisessä käytössä olevia rantoja. Myöhemmin tutkitaan, millaiselle liikenteelle Talosaaren- Karhusaaren silta on tarkoituksenmukaista osoittaa.(kevyt liikenne, joukkoliikenne- henkilöautoliikenne).

Bemötande:

Broförbindelsen till Granö är väsentlig för hela området för ordnandet av en havsnära rekreation och för att göra Granö till ett aktivt rekreationsområde. Bl.a. enbart båtlivet i den omfattning som helsingforsborna nuförtiden idkar båtliv förutsätter båtham-

nar på området för knappt 2000 båtar. Hur förbindelsen ska ordnas har ännu inte granskats närmare. En broförbindelse till fastlandet har protokollförts i de av Sibbo kommunfullmäktige godkända planeringsprinciperna för Granö (KF 9.1.2010). Det här utesluter inte möjligheten till färjförbindelse. För en signifikant ökning av året runt-boendet och för båthamnsverksamheten är bron en förutsättning. Under den fortgående planeringen granskas olika alternativ.

I den helsingforsiska kulturen ingår att stränderna är öppna för alla stadsbor. Granö erbjuder i det här avseende ett sådant alternativ, vars användning delvis sparar såväl naturskyddsstränder som privata stränder. Ett Granö utan bro kan inte fungera som ett aktivt rekreations- och båthamnsområde, såsom de gångna fyra årtiondena (= Helsingfors markägo) har visat.

Den nuvarande huvudförbindelsen till Granö går genom Natura 2000-område. Den ligger också så lågt och är ställvis så smal, att den inte uppfyller fordringarna för en modern huvudgatuförbindelse. Vid högt havsvattenstånd kan den hamna under vatten. Att reparera bron och Björnholmsvägen så att de svarar mot den nya trafikmängden samt den nya höjden är ett mödosamt arbete. Det nya utkastet till generalplan utgår från att den nuvarande bron och gatan inte behöver anläggas på nytt med grundning ner till hård botten, utan den kan lämnas som lokalgata. En ny broförbindelse byggs rakt mot Zachrisbackens metrostation, dit avståndet är kortast från Björnholmen. Husholmen-Björnholmen-bron möjliggör å sin sida en kort förbindelse från Zachrisbacken till Husholmens strand, som är en av traktens fåtaliga i allmänt bruk varande stränderna. Senare undersöks för hurudan trafik det är ändamålsenligt att anvisa Husholmen-Björnholmen-bron. (lätt trafik, kollektivtrafik, personbilstrafik).

Joukkoliikenne

(Raideliikenne on eräs alueen tärkeimmistä suunnittelun yksityiskohdista. Sitä ei käsitellä tässä, vaan seuraavassa kappaleessa 11.)

Joukkoliikenteen hyvä palvelutaso ja luetettavuus tulee ottaa myös alueen vaiheittaisessa toteuttamisessa keskeisesti huomioon. Ensi vaiheessa suunnittelualueen joukkoliikenne perustuu bussiliikenteeseen. Tällöin joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä on huolehdittava rakentamalla bussiliikenteen käyttämät reitit mahdollisimman sujuviksi ja yhteydet pääväylille korkealuokkaisiksi, mm. järjestämällä joukkoliikenne-etuuksia tarvittaviin paikkoihin sekä toteuttamalla linja-autopysäkeille sujuvat, turvalliset ja esteettömät kävely- ja pyöräily-yhteydet. Liityntäpysäköinnin järjestelyt ovat tärkeitä.

- Tehokkaan liltyntäbussilinjaston toimintaedellytykset lopputilanteessa tulee turvata. Yleiskaavaluonnos on lähtökohdiltaan ja tavoitteiltaan hyvä ja kannatettava. (L11)

- Perimmäiset pohjoispuolen alueet ovat käytännössä metrolinjauksen ulottumattomissa ilman liityntäliikennettä. (joka luonnollisesti ei tue ajatusta ekologisesta kaupunkiliikenteestä vaan oman auton käytöstä. (M77)

- Ensimmäisen vaiheen käytön aikana itäisen suunnan liityntäasemana toimii Länsisalmi. Metron valmistuttua Sakarinmäkeen saakka itäinen liityntäliikenne voidaan siirtää myös sieltä hoidettavaksi. (L52)

- Raideliikenneverkon tueksi tarvitaan laajamittaisestikin muuta joukkoliikennettä; mm. syöttö- ja poikittaisliikenteen riittävyys on huomioitava. (L35)

- Asemien lähellä liityntäpysäköinti ja jatkoyhteydet ovat tärkeitä järjestää, mutta niitä ei saa järjestää siten, että asemien ympäristöt ovat pysäköinnin ja liikenneinfran hallitsemia. Liikenneratkaisuissa tuntuisi ihanteelliselta nopean, kaupungin keskustaan suuntautuvan julkisen raideyhteyden yhdistäminen paikalliseen joukkoliikenteeseen. (M43)

- 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. (L55)

- Olisiko syytä ottaa tarkasteluun onko mahdollista ohjata Porvoonväylää käyttäville liityntäpysäköinti esim. Gumböleen kaavailtuun liittymään, josta kohdin on suunniteltu myös pääkatua moottoritien molemmin puolin tulevalle uudelle asutukselle pohjois-etelä suunnassa. (M58)

- Ensimmäisen vaiheen käytön aikana itäisen suunnan liityntäasemana toimii Länsisalmi. Metron valmistuttua Sakarinmäkeen saakka itäinen liityntäliikenne voidaan siirtää myös sieltä hoidettavaksi. (L1)

Vastine:

Alueen laajuus edellyttää toimivaa liityntäliikennettä raideliikenteen pysäkeille. Asiaa on selvitetty alueen joukkoliikennejärjestelmää koskevassa selvityksessä.

Asemien ympäristön liityntäliikenteen rakenteet ovat haasteellisia suunnittelukohteita kaupunkikuvan ja toimivuuden kannalta. Niihin tullaan paneutumaan tarkemmin seuraavissa kaavoitusvaiheissa.

Bemötande:

Områdets utsträckning förutsätter en fungerande anslutningstrafik till rälstrafikens hållplatser. Saken har granskats i den utredning som gäller kollektivtrafiksystemet.

Anslutningstrafikens strukturer i stationernas omgivning utgör utmanande planeringsobjekt med avseende på stadsbilden och funktionaliteten. I de följande planläggningsfaserna kommer man att fördjupa sig i dem.

Kevyt liikenne

Saadun palautteen mukaan jalankulkua ja pyöräilyä pidetään tärkeinä liikkumismuotoina alueella. Jalankulun ja pyöräilyn pääyhteyksiä toivotaan esitettäväksi yleiskaavassa. Ratkaisuihin tulee kiinnittää erityistä huomiota myös detaljikaavoituk-

sessa. Jalankulun ja pyöräilyn osalta kaivataan tarkennuksia erityisesti rantareittien osalta. Rantaraitteihin liittyvää palautetta on tullut erityisesti Karhusaaresta, mutta myös muualta. Erityisesti omarantaisten tonttien omistajat ovat luonnollisesti rantaraitteja vastaan.

- Yleiskaavassa tulee esittää alustava kevyen liikenteen verkko. (L50)

- Kevyen liikenteen väylien tulee olla turvallisia, houkuttelevia, esteettömiä, hyvin valaistuja ja helposti kunnossapidettäviä, sekä tarjota miellyttäviä elämyksiä vaihtelevine maisemineen, vesiaiheineen yms. (L42)

- 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. (L28)

- Ehdotamme, että Kapteenintiestä tehdään leveä kävelykatu, joka lähtisi Korsnäsin rannasta, jatkuen Kapteenintien päähän. (M41)

- Ulkoilu- ja pyöräilyväylät olisi suunniteltava pääsääntöisesti erillisinä erotettuina autoliikenteestä. (M39)

- Luonnon siimeksessä kulkevat kevyen liikenteen raitit ovat varmasti miellyttävämpi elämys kuin massiivisesti rakennetut rantabulevardit. Vaikka maaseudusta tehdäänkin kaupunkia, voidaan silti pysyä kohtuullisessa rakentamisessa ja pyrkiä säilyttämään alueen luonne. Sakarinmäen koulun ympärille suunnitellut rakentamistoimenpiteet huolestuttavat. Alueelle on suunniteltu paljon raskaita toimintoja ja alue on suunniteltu liikenteen solmukohdaksi. (M50)

- Toivomme kevyen liikenteen väylän menemään Puroniityn asukasalueen puronvarsiin, ei Puroniityntien varteen. Silloin tietä ei tarvitsekaan paljon leventää ja liikkuminen on turvallisempaa ja viihtyisämpää. Kevyenliikenteen väylän valaistuksessa voisi hyödyntää ekologista ratkaisumallia, jossa aurinkopaneelilla ja led-valoilla valaistaan kevyenliikenteen väylät. (M90)

- Vikkullantie on useita satoja vuosia vanha, ehdottaisin nykyisen tielinjauksen pidettävän pyörätienä, joka ohjaisi vain kevyttä liikennettä alueen kautta. (M1)

- Purosillantien kautta asukkaat lähellä metroasemaa pääsisivät myös helposti ja nopeasti Sotunginlaakson liikunta reitille keskelle kulttuurimaisemaa ja voisivat päästä sitä kautta ilman autoa myös suoraan Sipoonkorpeen, jos Krabbäckenin liikunta reitti haarautui menemään myös sinne. Näin korpialueesta saataisiin toimivampi osa aluetta. (M126)

- 1970-2000 -luvulla rakennettu Rapuojantien asuinalue sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien varrella, lähellä Porvoonväylää ja Kehä III. Yleiskaavaluonnoksessa alueella kulkee lisäksi uusi kaavailtu tieyhteys Kehä III-LandboPuroniitty. Rapuojantien molemmin puolin sijaitsevaa nykyistä asuinaluetta tiivistetään ja kehitetään ns. keskipunaisen värin mukaisesti, eli kaupunkipientalovaltaiseksi alueeksi rantapientareen kehittämistä esim. ulkoilu- ja retkeilyraitiksi. (M42)

- Emme hyväksy ko. uutta katua Krabbäckenin varteen. Ehdotamme sen sijaan, että Krabbäckenin varteen suunnitelman sijaan rakennetaan kävelytie osaksi ulkoilureittiä, joka voisi yhdistää Sotungissa sijaitsevan ulkoilupuiston rannikkoon asti kulkevaksi virkistys- ja liikuntareitiksi. (M126)

- Rantaraitti voisi kulkea rannan tuntumassa polveillen välillä luontoa ja yksityisomaisuutta kunnioittaen myös sisemmällä. (M147)

- Rantaraitteja/kevyen liikenteen väyliä ei tule rakentaa jo rakennettujen yksityisten tonttien piha piirien läpi. (L23)

- Hyödynnetään jo olemassa olevia teitä, erinomaisen kaunista Korsnäsintietä, jonka päässä reitti nousisi Villanellantielle, sieltä kallioille, Viikinkien hautamuistomerkeille ja alas suoraan Storörenin uimarannalle. Ei tarvitse enää neuvoa pyöräilijöitä eikä matkailijoita missä hautapaikat sijaitsevat. (M131)

- Villanellan alueella rantaraitti olisi linjattava linjataan talojen takaa. (M69)

- Vastustamme kaavailtua rantaraitin sijaintia Korsnäsin alueella. (M100)

- Esitämme, että Karhusaaren itä- ja pohjoisrannalle suunnitellusta rantapolku- hankkeesta luovutaan ja se vahvistetaan jo nyt esillä olevassa Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa. (M63)

- Vaadimme, että (Karhusaaren pohjoisrannan) rantapolkua ei tulla rakentamaan, eikä merkitsemään yleiskaavaan. (M27, M109)

Vastine:

Helsingin alueen osalta aiemmin hyväksytyissä suunnitteluperiaatteissa painotetaan erityisesti kevyttä liikennettä, joka onkin oleellinen osa raideliikenteellä toimivaa joukkoliikennekaupunkia. Jalankulun ja pyöräilyn ominaispiirteet huomioidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että liikkumisen mahdollisuudet ovat monipuoliset ja eri kulkutapamuotoja täydentäviä.

Östersundomin aluetta suunnitellaan siten, että normaali kaupunkiliikkuminen on siellä helppoa ja vaivatonta. Kadut eivät ole pääsääntöisesti väyliä ja maanteitä, mistä erillään sijaitsevat kevyen liikenteen väylät, vaan kaduilla on normaalit ajoradat, mahdolliset erilliset raitiotiet, jalkakäytävät ja pyörätiet tai -kaistat. Yksityiskohtaiset liikennejärjestelyt eivät näy vielä yleiskaavatarkkuudessa.

Osa kevyen liikenteen verkostosta on myös muista kaduista eril-

lään. Sipoonkorven ja rannan välillä olevat viheryhteydet toimivat verkon osana, samoin rantoja myötäilevät raitit. Rantaraitit ovat erityisen tärkeitä alueen merellisyyden takaamiseksi. Tarkemmassa suunnittelussa selvitetään niiden laatu ja sijainti suhteessa yksityiseen maanomistukseen ja alueiden maastomuotoihin. On monia tapoja, joilla asiasta aiheutuvia konflikteja voidaan lieventää. Östersundomin alue poikkeaa muusta Helsingistä oleellisesti rantojen sulkeutuneisuuden takia, joko luonnonsuojelualueiden taikka yksityisten omakotitalojen ansiosta. Kaupunkikulttuurille on tärkeää, että jokainen voi nauttia rannoista, ei vain se, joka omistaa oman rannan. Kuten aiemmin on mainittu, tässä kysymyksessä Granön silta tarjoaa erään mahdollisuuden.

Bemötande:

I tidigare godkända planläggningsprinciper för Helsingfors områdes del betonas särskilt den lätta trafiken, som de facto utgör en väsentlig del av en på rälstrafik baserade kollektivtrafikstad. Särdragen i gång- och cykeltrafiken beaktas i den mera detaljerade planeringen så att möjligheterna till samfärdsel är mångsidiga och kompletterande med olika färdsätt.

Östersundomområdet planeras på ett sådant sätt att den normala stadstrafiken är enkel och ledig. Gatorna är inte i regel leder eller landsvägar från vilka den lätta trafikens leder ligger separerade, utan gatorna har normala körfiler, eventuella separata spårvägar, trottoarer och cykelvägar eller -filer. De detaljerade trafikarrangemangen syns ännu inte i den noggrannhet generalplanen har.

En del av den lätta trafiken är också separerad från de övriga gatorna. De grönförbindelser som finns mellan Sibbo storskog och stranden fungerar som del av nätet, liksom också de leder som följer stränderna. Strandlederna är särskilt viktiga områden för att garantera havsnärheten. I den noggrannare planeringen utreds deras art och placering i förhållande till det privata markägandet och områdets terrängformer. Det finns många sätt på vilka man kan dämpa de konflikter som frågan förorsakar. Östersundomområdet skiljer sig väsentligt från det övriga Helsingfors på grund av strändernas slutenhet, antingen på grund av naturskyddsområdena eller de privata egnahemshusen. Det är viktigt för stadskulturen att alla kan njuta av stränderna, inte bara den som äger en egen strand. Såsom tidigare nämnts erbjuder Granö bro en möjlighet i den här frågan.

Turvallisuus

Turvallisuus liikkumisen kannalta on tullut esiin muutamissa kannanotoissa ja mielipiteissä. Myös tulvien aiheuttamat turvallisuusriskit ovat esillä.

- Viranomaisten yhteisellä suunnittelulla voidaan löytää turvallisen ja viihtyisän arki- ja liikkumisympäristön tuottavia ratkaisuja. (L40)

- Ring III /Västersundomsvägen korsningen borde ses över och planeras på eli säkert säll så att man inte behöver korsa Ring III:an. (M82)

- 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. (L31)

- Suunnittelussa tulisi myös huomioida nuorten liikkumisen turvallisuus esimerkiksi kevyen liikenteen linjojen mukaisesti. (L19)

- 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. (L37)

- Koululta tulisi suunnitella turvallinen kevyenliikenteen yhteys sekä rannikolle että Sipoonkorven suuntaan. Näin koululaiset pääsisivät liikuntatunneilla ja muilla retkillään hyödyntämään alueen hienoa viherverkostoa. Myös hiihtomahdollisuus tulee ottaa huomioon; olisi todella hienoa, jos koulu laisilla olisi mahdollisuus päästä hiihtämään suoraan koulun pihalta. (M50)

- 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. (L40)

- Tulva-alueet on huomioitava asuinrakentamisen lisäksi myös reittien ja katujen rakentamisessa. (L43)

- Olemassa oleva tieverkosto sijaitsee osittain tulvariskialueella ja tällä hetkellä osa teistä on korkean veden aikana osittain veden peitossa.

  Alueen liikennejärjestelyjä suunniteltaessa on huomioitava alueidensaavutettavuus myös merenpinnan korkeuden noustessa. (L31)

Vastine:

Turvallisuus on pääosin lähiympäristön muotoiluun liittyvä seikka, johon paneudutaan tarkempiasteisessa kaavoituksessa ja katujen suunnittelussa. Yleiskaavassa on osoitettu joitakin moottoriväylien kanssa eritasoisia kevyen liikenteen verkoston ja/tai viherrakenne verkoston paikkoja. Tulvien suhteen kadut rakennetaan nykyisten tulvastrategioiden edellyttämään korkeuteen meren pinnasta.

Bemötande:

Säkerheten är i huvudsak en faktor som anknyter till utformningen av närmiljön, i vilken man fördjupar sig i planläggningen på noggrannare nivå och vid gatuplaneringen. I generalplanen har anvisats vissa med motorlederna planskilda ställen av det lätta trafiknätet och/eller grönstrukturnätet. Beträffande översvämningar anläggs gatorna med en sådan höjd över havets yta, som de nuvarande strategierna mot översvämningar förutsätter.

Melu ja muut päästöt

- Yleiskaavaluonnoksen selvityksiä tulisi täydentää melukartalla, joka osoittaisi satamatoimintojen aiheuttaman melun leviämisen suunnittelualueen länsiosissa. (M50)

- Aluehallintovirasto ei pidä hyvänä, että asuntorakentamista keskitetään liikenneväylien varteen niiden aiheuttamien meluhaittojen sekä ilman epäpuhtauksien vuoksi. Moottoriajoneuvoliikenteen aiheuttamia päästöjä ja niiden vaikutusta asuntoalueisiin on myös tarpeen selvittää. (L24)

- Ajatus reunustaa valtatien (Porvoonväylän) varret aurinkopaneeleilla vaikuttaa tuoreelta ja kuulostaa hyvältä, Näin saadaan jotain hyötyä irti ongelmasta, jonka valtatie meluvalleineen ja suojavyöhykkeineen lähialueelleen aiheuttaa. (L20)

- Veneilyliikenne todennäköisesti lisääntyisi entisestään, mikäli Granön saareen kaavailtuja veneilyyn liittyviä toimintoja rakennetaan suunnitelmien mukaisesti. Lisäksi tästä aiheutuisi kohtuutonta meluhaittaa kapean salmen vastarannalle Mölandetin puolelle, missä sijaitsee erittäin tiheään rakennettua kesähuvilamiljöötä. (M140)

Lisäksi asiasta M40, M41, M93, M9, M43

Vastine:

Melukartat laaditaan sopivana ajankohtana. Melun leviämiseen vaikuttavat oleellisesti melulähteitä reunustavat ja ympäröivät rakenteet. Yleiskaava selvittää näitä rakenteita rakentamisalueiden varausten tasolla. Alueen erityisiä melulähteitä ovat Vuosaaren satama ja suurimmat Kehä III ja Porvoonväylä. Ne tullaan aikanaan suojaamaan melun leviämistä vastaan.

Se, millaisia rakennuksia voidaan sijoittaa katujen varteen, on kaupunkikulttuurin kannalta oleellinen kysymys. Pääkadut pyritään Östersundomin tapauksessa suunnittelemaan vilkkaiksi ja eloisiksi kaupunkielämän tyyssijoiksi. Hiljainen nukkumalähiö ei ole suunnittelun tavoitteena. Vaadittavat melutasot asuntojen ja muiden huonetilojen suhteen saavutetaan rakennesuunnittelun tasolla.

Pihoilla ja oleskeluun tarkoitetuilla alueilla melu- ja muiden päästötasojen aiheuttamia haittoja voidaan lieventää sekä rakennusten ja toimintojen sijoittelulla että korttelirakenteella. Nämä ratkaisut hahmottuvat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa, joiden oleellinen osa on myös erilaisten ympäristön terveyshaittojen arviointi ja tapauskohtaisesti hyväksyttävien ratkaisuiden löytäminen.

Bemötande:

Bullerkartor uppgörs vid lämplig tidpunkt. Bullrets spridning påverkas i hög grad av de konstruktioner som kantar och omger bullerkällorna. Generalplanen klargör dessa konstruktioner på reserveringsnivån för byggområden. Särskilda bullerkällor på området är Nordsjö hamn och de största Ring III och Borgåleden. De kommer i sinom tid att avskärmas för att dämpa bullret.

Frågan om hurdana byggnader man kan placera utmed gatorna är viktig sedd ur stadskulturens synvinkel. Beträffande Östersundom är syftet att göra huvudgatorna till livliga och levande hemvister för stadslivet. Målsättningen med planeringen är inte att skapa en tyst sovstad. De kravenliga bullernivåerna beträffande bostäderna och övriga spatiala utrymmen uppnås på byggplaneringsnivån.

På gårdsplaner och på för vistelse avsedda områden kan bullerolägenheter och olägenheter förorsakade av andra utsläppsnivåer mildras såväl genom placeringen av byggnaderna och verksamheterna som med kvartersstrukturen. Dessa strukturer gestaltar sig i den kommande planeringen, vars väsentliga element också omfattar en bedömning av hälsoolägenheterna för olika miljöer och att från fall till fall hitta godtagbara lösningar.

11. Raideliikenne

Raideliikenteeseen liittyvää palautetta on saatu yleiskaavaluonnoksen yhteydessä hyvin paljon, noin kolmessakymmenessä lausunnossa ja lähes yhtä monessa mielipiteessä. Raideliikennettä alueelle on pidetty erityisen hyvänä ja oikeana vaihtoehtona, mutta raideliikenteen muodosta esiintyy monta mielipidettä.

Osa palautteesta puoltaa metrojärjestelmää, osa vastustaa sitä. Osassa halutaan tutkittavaksi pikaraitiotievaihtoehto Östersundomin joukkoliikenteen runkoratkaisuna. Osassa toivotaan metroa täydentäväksi poikittaisliikennettä pikaraitiotienä mm Kehä III:n suuntaisesti Vuosaaren satamasta lentokentälle. Poikittaisliikenteen tärkeys mainitaan monessa palautteessa. Kaavaratkaisua, joka mahdollistaa sekä metron että pikaraitiotien, on pidetty hyvänä.

On nostettu esiin poliittisen päätöksenteon tärkeyttä ja eri tahojen sitoutumista toteuttamiseen, kun on päädytty metroratkaisuun. Ajoitusta on pidetty tärkeänä niin päätöksenteon kuin toteutuksenkin osalta erityisesti metroon liittyen.

Metroratkaisun kalleus ja sitä kautta metron toteutumisen epävarmuus on tullut esiin useissa palautteissa. On todettu, että Östersundomin metroratkaisun hinnalla saataisiin koko pääkaupunkiseudulle suhteellisen kattava pikaraitiotieverkko. Seudulliset yhteydet niin Vuosaareen, Helsinki-Vantaan lentokentälle, Helsingin keskustaan ja länteen sekä toisaalta itään Sipooseen ja Porvooseen on nähty tärkeinä. Harvinaisen ansiokasta luovaa ajattelua edustaa mielipide M89, joka on oma laaja selvityksensä pääkaupunkiseudun pikaraitiotieverkostosta.

Kaavaluonnoksen maankäyttöä on pidetty metrokaupunkiin sopimattomana. On esitetty, että luonnoksessa on liikaa liityntäliikenteen varassa olevia alueita. Siksi myös autoriippuvuus olisi suurta. Asemien määriin, paikkoihin ja ratalinjauksiin ja asemanseutujen toimintoihin on myös tullut palautetta. Asemien määrää on ehdotettu vähennettäväksi luonnoksessa olleesta kuudesta. On puututtu myös liityntäbussiliikenteeseen ja erityisesti sen sujuvuuden varmistamiseen, liityntäpysäköinnin osalta erityisesti paikkojen riittämättömyyteen. On haluttu, että aluevaraukset liityntäpysäköinnille pitäisi näkyä kaavakartassa.

Junarata (HELI-rata) Helsingin keskustasta Östersundomin kautta itään ja Söderkullan kautta Porvooseen on nostettu tarpeellisena ja tarkemmin tutkittavana esiin. Paikallisjuna tarvitaan erityisesti, jos Sipooseen tulee uusi Sibbesborgin alue.

- Yleiskaavaluonnoksen liikennesuunnittelun vakava puute on, ettei suunnittelussa ole paneuduttu joukkoliikentee-

seen, joka suuntautuu Östersundomista muualle kuin Helsingin kantakaupunkiin. Tämä on vahingollista alueen kokonaissaavutettavuuden ja siten arvostuksen ja haluttavuuden kannalta. Se profiloi aluetta Helsingin lähiönä, joka on ajallisesti ja maantieteellisesti kauempana kuin muut Helsingin lähiöt. (M49, L20)

- 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 luo edellytyksiä palvelujen synnylle. Metroasemille tulee taata laadukkaat liityntäbussiyhteydet sekä hyvät yhteydet kävellen ja pyörällä. (L11)

- Tiiviin asutuksen täytyy keskittyä metroasemien läheisyyteen. Nykyinen ehdotus vaatii erittäin paljon liityntäliikennettä ja käytännössä lisää yksityisautoilua. (M59)

- Ei siis tule vihreyttä ja ekologisuutta, vaan sensijaan yksityisautoilua ja paljon päästöjä. Metro tulee huippukalliiksi, eikä ainakaan tämän kaavan perusteella puolusta paikkaansa. (M8)

- Projektin edetessä raideratkaisun osalta hankevaiheeseen käytettävissä on oltava paras mahdollinen toteutuskelpoinen vaihtoehto, jonka toteutukseen osalliskunnat voivat sitoutua. Yleiskaavassa tämä tarkoittaa joustavuutta raideratkaisun ja liikennevälineen suhteen. (L52)

- Metro on rakennettava 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. (L37)

- Varjokaava otetaan kaavanluonnoksissa ja vaikutusten arvioinnissa tasaveroiseksi viralliseksi vaihtoehdoksi. Lisäksi kaavatyön jatkovaiheessa on selvitettävä metrovaihtoehdon lisäksi myös muut joukkoliikenteeseen tukeutuvat liikennevaihtoehdot. (L3)

- Östersundomin on aivan oikein kaavailtu tukeutuvan raidejoukkoliikenteeseen. Alueen toimivuuden kannalta olennaista ovat nopeat päätökset raideliikenteestä ja rivakat päätökset. (L36)

- 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. (L50)

- Metrosta on esitetty suunnitteluratkaisuja yleisellä tasolla eikä turvallisuussuunnitteluakaan ole tehty sen tarkemmin. Jatkosuunnittelussa tulee korostumaan turvallisuuteen vaikuttavien yksityiskohtien muodostama hankkeen kokonaisturvallisuus. (L31)

- Metrolinja pitäisi kulkea lähempänä jo olemassa olevia liikenneväyliä. Vantaan puolelle riittää yksi metroasema, Västerkullan kartanon läheisyyteen, siitä metrolinjaus kulkisi suoraan Ostersundomin keskukseen ja Sakarinmäkeen. Näin ollen Salmenkallion alue säästyisi rajulta rakentamiselta. (M83)

- Metro pitäisi ehdottomasti jatkaa satamaan saakka ajatellen työntekijöitä ja matkustajia ja siitä sen jatkaminen Östersundomiin olisi järkevämpää kuin Länsimäestä. (M126)

- Majvikin aseman jälkeen metrolinja tulee ohjata Fallbäckenin purolaakson alitse kallio /betonitunnelissa. Minimissään toteutuksena maan päällinen betonitunneli, joka maisemoidaan ympäröivään luontoon ja jonka yli vedettynä Haaviston tien tielinjaus voidaan säilyttää. (M17)

- 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 julkistenpalvelujen sekä tiiviimmän asumisen alueena. Paikka sopii myös hyvin idän ja pohjoisen suunnan liityntäliikenteelle Sakarinmäen aseman ohella. (L52)

- Esitetty metroratkaisu on raskas investointi. Onko se sovelias ja kannattava asumiseen painottuvalla alueella? Voiko metron toteuttaa Itä-Helsingin tapaan melusuojattuna pintametrona? Useissa kaupungeissa pikaraitiotieratkaisuihin on päädytty täydentämään olevaa bussi-, raitiovaunu-, metro- ja lähijunajärjestelmää. Jatkettaessa eri raideliikenneratkaisujen vertailua tulisi huomiota kiinnittää vertailukriteerien yhdenmukaisuuteen ja liikenneyhteyksien vaiheittaiseen toteuttamiseen asutuksen vähitellen lisääntyessä pääosin yksityisten maanomistajien omistamalla laajalla maa-alueella. (L12)

- 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. HELIrata mahdollistaa väestölisäyksen jakaantumisen tasaisemmin koko rannikkoa pitkin itään ja luo siten myös tasaisemman paineen saaristoon. (L1)

- Rautatie itään tulee sijoittaa moottoritien viereen moottoritien eteläpuolelle. (M103)

- Nopeaa suoraa metroyhteyttä esimerkiksi 1-2 pysäkillä voisi tutkia, tai pikaratikan laajentamista Sipooseen, mutta myös paikallisjunamahdollisuuksia. (M47)

- Yleiskaavaluonnoksessa oleva Heli-ratavaraus ja raideyhteysvaraus Heli-radan ja Vuosaaren satamaradan välillä luo mahdollisuudet kehittää tavaraliikenteen painopistettä edelleen raideliikenteensuuntaan. Lentoaseman ja sataman läheisyys, Kehä III:n ja sen viereisen Vuosaaren satamaradan muodostama liikennekäytävä täydennettynä Porvoonväylällä ja tulevalla metroradalla tarjoavat nimenomaan teollisuuden ja tilaa vievien palveluiden yritysalueelle luontevan liikenteellisen rungon. (L41)

- Kaavoitussuunnittelussa poliisin näkökulmasta keskeisiä asioita ovat mm. liikennejärjestelyt asuinympäristöjen turvallisuus, valoisuus ja luonnollisen valvonnan mahdollisuus toteuttamalla mahdollisimman avoimia tiloja. Tärkeitä suunnittelualueita ovat asemien seudut (L40).

(Muita mm: M105,L38,L20,L34,L33,L44,L30,L13,L28,L50,L55, M32,M147, L13 L2, L1, L25, M9, L22, L2, L29, L50, M60, L14, L4, M38, M21, M58, L55, M8, M50, L35, L45, M96)

Vastine:

Nyt ehdotettavan yleiskaavaluonnoksen materiaaliin sisältyy viisi perusvaihtoehtoa. Vaihtoehtojen vertailuista, valintakriteereistä ja arvioinneista on laadittu oma asiakirjansa, joka sisältyy yleiskaavaluonnoksen materiaaliin.

Yksi viidestä vaihtoehdosta on luontojärjestöjen toivoma varjokaava. Tärkeimmät muuttujat vaihtoehdoissa ovat raideliikennejärjestelmä, rakentamisalueiden rajaus sekä raideliikenneratkaisu. Yllä olevissa referaateissa edellytettyjä selvitystarpeita käydään läpi mainitussa raportissa. Periaatteessa parhaassa vaihtoehdossa on kaikki mahdolliset liikennemuodot, eli metro, raitiotiet ja juna. Vaihtoehdot sisältävät metrojärjestelmän 6:lla, 5:llä, 4:llä, 2:lla ja yhdellä metroasemalla. Jokeri 1:lle ja Jokeri III:lle on osoitettu omat varauksensa. Paikallisjunalla on asema Sakarinmäessä. Tässä vaiheessa tutkitut metrovaihtoehdot jatkuvat Mellunkylästä. Muut metrolinjan vaihtoehdot on käyty läpi rakennemalliselvityksissä..

Paikallisjunan suhteen yleiskaavaa laaditaan yhteistyössä maakuntakaavan kanssa. On ilmeistä, että ilman paikallisjunaa yhteydet Porvooseen ja Sibbesborgiin ovat vaikeammin järjestettävissä. Toisaalta edellytykset tällaisen junayhteyden toteutumiselle yleiskaavan kannalta suotuisassa aikataulussa näyttävät heikoilta. Junayhteyden liittäminen päärataan Sakarinmäestä länteen on teknisesti ratkaisematta. Pääradalla ei ole riittävää raidekapasiteettia ennen Pisara-radan ja uuden ratayhteyden toteutumista Pasilasta suoraan lentoasemalle.

Uusi yleiskaavaluonnos ei tee valintaa metron ja pikaraitiotien välillä. Siinä on merkittynä molemmat liikennevälineet. Yleiskaava on tilavaraussuunnitelma, ei toteuttamissuunnitelma. Vaikka pikaraitiotietä ei ensivaiheessa rakennettaisikaan, kaava on varautunut siihen katualueita hyödyntäen. Pikaraitiotie Vantaan suuntaan (Jokeri 3) on tarpeellinen yleiskaavan toteutumisen alkuvaiheessa, mikäli toteuttaminen alkaa lännestä. Aivan alkuvaiheessa se voidaan toteuttaa myös tehokkaana bussikalustoon pohjautuvana runkolinjana. Pikaraitiotienä toteuttaminen edellyttää raitiotieverkoston laajempaa kehittymistä. Muusta verkostosta irrallisena ratkaisuna järjestelmästä tulee kallis mm. merkittävästi kalliimmista varikkokustannuksista johtuen.

Bemötande:

I materialet för det utkast till generalplan som nu ska föreslås ingår fem grundalternativ. Gällande jämförelsen av alternativen, urvalskriterierna och bedömningarna har ett eget dokument uppgjorts, vilket ingår i materialet för utkastet till generalplan.

Ett av de fem alternativen är en skuggplan som miljöorganisationerna velat ha. De viktigaste variablerna utgörs av rälstrafiksystemet, byggområdenas gränsdragning samt rälstrafiklösningarna. De i de ovanstående referaten förutsatta utredningsbehoven genomgås i den nämnda rapporten. I det bästa alternativet finns i princip alla tänkbara trafikformer, dvs. metro, spårvägar och tåg. Alternativen innehåller ett metrosystem med 6, 5, 4, 2 eller en metrostation. För Jokeri I och Jokeri II har anvisats egna reserveringar. Lokaltåget har en station i Zachrisbacken. I det här skedet fortsätter de undersökta alternativen vidare från Mellungsby. De övriga alternativen till metrolinjer har granskats i strukturmodellutredningen.

Beträffande lokaltåg uppgörs generalplanen i samarbete med landskapsplanen. Det är uppenbart att utan lokaltåg är det svårare att ordna förbindelser till Borgå och Sibbesborg. Å andra sidan ser förutsättningarna för att en sådan här tågförbindelse realiseras i en enligt generalplanen gynnsam tidtabell svaga ut. Tågförbindelsens anslutning till huvudbanan västerut från Zachrisbacken är inte tekniskt löst. Huvudbanan har inte tillräcklig rälskapacitet innan Pisara-banan och den nya banförbindelsen från Fredriksberg direkt till flygplatsen förverkligas.

Det nya utkastet till generalplan gör inget val mellan metron och en snabbspårväg. I den har båda trafikmedlen angetts. Generalplanen är en plan för utrymmesreservering, inte en realiseringsplan. Fastän snabbspårvägen inte skulle byggas i det första skedet har saken förberetts i planen genom att utnyttja gatuområden. Snabbspårvägen i riktning mot Vanda (Jokeri III) är nödvändig i inledningsfasen av generalplanens förverkligande, om förverkligandet börjar i väster. Alldeles i inledningsfasen kan den också förverkligas som en effektiv stamlinje baserad på en effektiv busspark. Förverkligandet som snabbspårväg förutsätter en mera långtgående utveckling av spårvägsnätet. Som en från det övriga nätet separat lösning skulle systemet bli dyrt, bl.a. på grund av de avsevärt dyrare depåkostnaderna.

Metroa puolletaan

Metroratkaisua pidetään hyvänä mm. seuraavilla perusteilla: Östersundom olisi osa Helsingin seudun kokonaisjoukkoliikennejärjestelmää ja seudulliset yhteydet olisivat hyvät. Seuraavassa on erityisesti metroa kannattavia kannanottoja:

- On tärkeää, 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. (L45)

- Mellunmäestä jatkuva metro ja siihen liittyvä bussien liityntälinjasto 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 kaavallisestl on tärkeää. (L11)

- Metro on hyvä ratkaisu tälle alueelle. Metro kytkee alueen osaksi Helsingin kaupunkirakennetta, ja mahdollistaa tiiviiden kaupunkiympäristöjen toteuttamisen moottoritien eteläpuolisille alueille. (L55)

- 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. (L43)

- Suunnitelmassa ehdotettu metrolinjaus on hyvä liikenneratkaisu alueelle. Salmenkallion aseman sijoittaminen suuria ihmismääriä vetävän liikuntapuiston välittömään läheisyyteen on kestävää kehitystä ajatellen tärkeää, sillä näin minimoidaan liityntäliikenteen ja yksityisautoilun kasvun tarve. (L49)

Vastine:

Sama kuin edellisessä kappaleessa. Lisäksi voi mainita metron eduksi sen, että meillä on metrojärjestelmä, jota jatkaa. Sen sijaan pikaraitiotiejärjestelmää meillä ei ole.

Bemötande:

Samma som i de föregående styckena. Vidare kan som metrons fördel nämnas det att vi har ett metrosystem att förlänga. Däremot har vi inte något snabbspårvägssystem.

Pikaraitiotietä puolletaan

Pikaraitiotietä ainoana joukkoliikenteen runkoratkaisuna on perusteltu erityisesti sillä, että Helsingin keskusta ei ole ainoa suunta, mihin Östersundomista liikutaan. Pikaraitiotien rakentamiskustannus on myös paljon alhaisempi kuin metron ja se sopisi paremmin pientalokaupunkiin luoden viihtyisää kaupunkirakennetta. Asiasta oli laadittu mm. hyvin perusteellinen luovia suunnitelmia sisältävä asiakirja (M89). Metroa vastustavia ja pikaraitiotietä puolustavia lausuntoja ja mielipiteitä on saatu mm. seuraavasti:

- Metro ei palvele suurinta osaa liikkujista. Suunniteltu metroyhteys on mutkittelun ja monen pysähdyksen takia aivan liian hidas Sipooseen suunnitellun alueen palvelemiseksi. Östersundomia tulisi suunnitella siten, että ensisijaisena liikennemuotona olisi poikittaisten pikaratikoiden verkosto. (M89)

- Östersundomin joukkoliikennettä tulee kehittää pikaraitiotieverkoston pohjalta. Sen pohjalta tulee ryhtyä valmistelemaan koko pääkaupunkiseudun kattavaa pikaratikkaverkostoa. (M46)

- Pikaraitiotie on helpompi sijoittaa kaupunkirakenteeseen ja se toimii vaihtelevassa maastossa metroa paremmin. (L 54)

- Metro on vaihtoehtona raskas, ei vahvista alueen sisällä tapahtuvaa liikennöintiä, vaatii runsaasti liityntäliikennettä ja on kallis ja tilaa vievä rakentaa. Eikä Helsingin keskusta ole aina se suunta mihin halutaan. (M147)

- Pikaratikkavaihtoehto on metroa parempi, se tarjoaisi riittävän joukkoliikenteen sinne minne östersundomilaiset liikkuvat. Viihtyisä kaupunki ratikalla. (M105)

- Ehdotamme raidevaihtoehdon uudelleenharkintaa yleiskaavaa valmisteltaessa. Luonnokseen ehdotetun metron sijaan on pikaraitiotievaihtoehto (Unified) mielestämme parempi raideliikenneratkaisu seuraavin perustein: Rakennuskustannukset ovat alhaisemmat (metro viisinkertainen kustannuksiltaan). Sisäisten liityntäbussien tarve olisi huomattavasti alhaisempi kuin metrovaihtoehdossa. Pikaraitiotie soveltuu paremmin pienimittakaavaiseen kaupunkirakenteeseen sekä palvelee sisäistä liikkumista paremmin tiheän pysäkkivä-

linsä 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. (L54)

(Muita: L4, L3, M122, M99, M43)

Vastine:

Sama kuin edellisissä kappaleissa. Ratkaisuksi esitetyt raitiotiet ovat tarpeellisia hankkeita myös metron toteutuessa. Lisäksi poikittaista joukkoliikennepalvelua täydentää lähitulevaisuudessa Vuosaaresta Myyrmäkeen liikennöinnin aloittava Jokeri 2 linja. Linja toteutetaan aluksi bussilinjana. Linja voi myöhemmin kehittyä myös raitiotieksi.

Metrojärjestelmän ja raitiotiejärjestelmän ominaisuuksia on vertailtu useassa kaavamateriaaliin sisältyvässä raportissa eri näkökulmista. Ne ovat liikennevälineinä toiminnaltaan erilaisia eivätkä erilaisuudet ole pelkästään liikenneteknisiä tai taloudellisia.

Bemötande:

Samma som i föregående stycke. De som lösning framförda spårvägarna är nödvändiga projekt även om metron förverkligas. Vidare kompletteras den tvärgående kollektivtrafikservicen i nära framtid av Jokeri 2-linjen, som inleder trafik mellan Nordsjö och Myrbacka. Linjen förverkligas i början som busslinje. Linjen kan senare också utvecklas till spårväg.

Metrosystemets och spårvägssystemets egenskaper har jämförts ur olika synvinklar i ett flertal rapporter som ingår i planmaterialet. De är som trafikmedel till sin funktion olika och olikheterna är inte enbart trafiktekniska eller ekonomiska.

Metron ja pikaraitiotien yhdistelmää puolletaan

Metron ja raitiotien yhdistelmäratkaisuja on puollettu useissa palautteissa. Yhdistelmää kannattavia kannanottoja ja näkökulmia on mm. seuraavissa:

- 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. (L54)

- Yleiskaavassa tulee varautua myös poikittaiseen, nopeaan runkolinjayhteyteen. Poikittaisen runkolinjan ja metron toisiaan täydentävienasema- ja pysäkkirakenteiden riittävät tilavaraukset on syytä ottaa huomioon. (L45)

(Näiden lisäksi yhdistelmävaihtoehtoja kannatetaan myös palautteissa M49, L52 M93, M41, L28, M122).

Vastine:

Uusi kaavaluonnos perustuu siihen, että molempia järjestelmiä on mahdollista käyttää. Ajatuksena on, ettei tulevaisuuden erilaisia mahdollisuuksia tule tarpeettomasti rajoittaa. Yleiskaavan tulee olla joustava.

Metrovaihtoehdoissa voidaan katutiloja hyväksi käyttäen varautua raitiotiejärjestelmään ilman, että varautuminen aiheuttaa paljonkaan lisäkustannuksia tai muutoksia kaupunkirakenteeseen. Raitiotiejärjestelmässä metroon varautuminen on rajoitetumpaa, koska melkein ainoaksi vaihtoehdoksi jää maanalainen metrolinja.

Myös kaupunkirakenteen kannalta järjestelmien yhdistelmällä saavutetaan etuja. Palvelujen kannalta kyllin tiiviin pientalokaupungin toiminnallisuus on pikaraitiotiellä varustetulla metrojärjestelmällä parempi kuin pelkällä metrolla varustetulla.

Bemötande:

Det nya planutkastet baserar sig på att det är möjligt att använda båda systemen. Tanken är att olika framtida möjligheter inte bör begränsas i onödan. Generalplanen bör vara flexibel.

I metroalternativen kan man med utnyttjande av gaturummen vidta förberedelser för ett spårvägssystem utan att förberedelsen orsakar nämnvärda tilläggskostnader eller ändringar i stadsstrukturen. I spårvägssystemet är förberedandet för metro mera begränsat, eftersom en underjordisk metrolinje då blir det enda alternativet.

Genom att kombinera systemen uppnås också fördelar beträffande stadsstrukturen. Ur servicesynpunkt sett är funktionaliteten för en tillräckligt tät småhusstad försedd med metrosystem och snabbspårväg bättre än för en småhusstad försedd med enbart metro.

12. Kuntatekniikka

Sähkönjakelu

Alueelle laaditaan uusi yleiskaava, joka muuttaa merkittävästi nykyistä maankäyttöä. Yleiskaavaluonnoksessa voimajohtolinjoja on esitetty siirrettäväksi Itäväylän ja Kehä III:n risteysalueelta merkittävien rakentamisalueiden vapautumiseksi risteysalueen välittömässä läheisyydessä. Fingrid Oyj ei kannata esitystä voimajohdon siirrosta. Helsingin kaupungin ympäristökeskus esittää, että voimajohdon kaapeloinnin mahdollisuus on myös syytä tutkia.

- Yleiskaava-alueella sijaitsee kantaverkkoyhtiön Fingrid Oyj:n 400 kV ja 110 kV kantaverkkoa sekä paikallisten jakeluverkonhaltijoiden Helen Sähköverkko Oy:n, Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n ja Etelä-Suomen Energia Oy:n 110 kV alueverkkoa ja jakeluverkkoa. Jakeluverkonhaltijat tulevat rakentamaan omille verkkolupa-alueilleen uutta maankäyttöä palvelevan jakeluverkon.

  Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty suunnitellun 400 kV voimajohdon Länsisalmi - Vuosaari osittaista siirtoa. Suunniteltu 400 kV voimajohto varmistaa ja turvaa pääkaupunkiseudun sähkönsiirtoverkon kehittämisedellytykset. Hank-

keen valmistelusta vastaavat yhteistyössä Fingrid Oyj, Vantaan Energia Sähköverkot Oy ja Helen Sähköverkko Oy. Yleiskaavaluonnoksessa merkitty johtoreitti poikkeaa hankeen ympäristövaikutusten arvioinnissa (YVA) selvitetystä reitistä, joka sijoittuu nykyisen 110 kV kaksoisjohdon paikalle. (L5, L26, L39)

- Fingrid Oyj ei kannata esitystä voimajohdon siirrosta. (L39)
- Helsingin kaupungin ympäristökeskus esittää, että voimajohdon kaapeloinnin mahdollisuus on myös syytä tutkia. (L5)
- Yleiskaava-alueelle on lisäksi suunnitteilla uudet 110 kV:n voimajohtoyhteydet yhteysväleille Vaaralan sähköasema - Långmossebergenin jätevoimala ja Landbon sähköasema - Kallbäckin sähköasema. (L6)

Vastine:

Alueelle laaditaan uusi yleiskaava, joka muuttaa merkittävästi nykyistä maankäyttöä. Voimajohtolinjoja voidaan esittää siirrettäviksi.

Länsisalmen ja Vuosaaren yhteysvälin 400 kV voimajohdon osittainen johtosiirto on esitetty Itäväylän ja Kehä III:n risteysalueelle, joka on potentiaalinen seudullinen, kansallinen ja kansainvälinen kehittämisalue Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välissä. Aluetta tullaan kehittämään kaupallisten ja julkisten palvelujen keskittymänä ja liikenteellisenä solmukohtana. Voimajohdon osittainen siirto mahdollistaa merkittävien rakentamisalueiden vapautumisen risteysalueen välittömässä läheisyydessä. Vuonna 2008 päättyneessä Länsisalmi - Vuosaari 400 kV voimajohtohankkeen ympäristövaikutusarvioinnissa (YVA) ei ole voitu huomioida valmisteilla olevan yleiskaavan mukaista maankäyttöä. Hankevastaavien tuleekin tarkistaa ympäristövaikutusarvioinnin ajanmukaisuus ELY-keskukselta.

Yleiskaavassa esitetään suunniteltujen voimajohtojen ohjeelliset sijainnit. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n uusi voimajohtoyhteys Vaaralan sähköasemalta Långmossebergenin jätevoimalalle lisätään yleiskaavaan. Etelä-Suomen Energia Oy:n voimajohtoyhteys Landbon sähköasemalta Kallbäckin sähköasemalle on esitetty yleiskaavaluonnoksessa. Suunniteltujen voimajohdon sijainti ja tekninen toteutus tarkentuvat varsinaisen lupamenettelyn yhteydessä.

Yleiskaavassa tullaan käyttämään yhteneväisiä merkintöjä valmisteilla olevan Uudenmaan maakuntakaavan kanssa.

Bemötande:

En ny generalplan uppgörs för området, vilket avsevärt förändrar den nuvarande markanvändningen. Kraftledningslinjer kan framföras bli flyttade.

En delvis flyttning har framförts av 400 kV kraftledningen på förbindelsen mellan Västersundom och Nordsjö till korsningsområdet mellan Österleden och Ring III, som är ett potentiellt, nationellt och internationellt utvecklingsområde mellan hamnen i Nordsjö och Helsingfors-Vanda flygplats. Området kommer att utvecklas som en förtätning av kommersiella och offentliga tjänster och en trafikmässig knutpunkt. Den partiella förflyttningen av kraftledningen möjliggör en friställning av betydande byggområden i omedelbar närhet till korsningsområdet. I den år 2008 slutförda miljökonsekvensbedömningen (MKB) för kraftledningsprojektet Västersundom - Nordsjö kunde en markanvändning enligt den under arbete varande generalplanen inte beaktas. De ansvariga för projektet bör granska miljökonsekvensbedömningens tidsenlighet med NTM-centralen.

I generalplanen framställs de planerade kraftledningarnas approximativa sträckningar. Vanda Energi Elnät Ab:s nya kraftledningsförbindelse från Vaarala elstation till Långmossens avfallskraftverk fogas till generalplanen. Etelä-Suomen Energia Oy:s kraftledning från Landbo elstation till Kallbäck elstation har visats i utkastet till generalplan. Stäckningen av de planerade kraftledningarna och deras tekniska utförande preciseras i samband med det egentliga tillståndsförfarandet.

I generalplanen kommer man att använda beteckningar, som är samstämmiga med den under arbete varande landskapsplanen för Nyland.

Energiatuotanto, lämmitysratkaisut ja ilmastonmuutoksen hillintä

Kannanotoissa ja mielipiteissä korostetaan Östersundomin potentiaalia uusiutuvien energiatuotantomuotojen kehitys- ja kokeilualueena ja energiatehokkaan ja ekologisesti kestävän rakentamisen soveltamisalueena.

- Yleiskaava-alue nähdään potentiaalisena uusiutuvien energiatuotantomuotojen kehitys- ja kokeilualueena. (L5, L52)
- Uusiutuvien energialähteiden käytön edistäminen ja hiilijalanjäljen alentaminen alueella on erittäin kannatettavaa. (L28, L37b, L54, M147)
- Alueelle suunnitellut energiantuotantomuodot (kaukolämpö, maalämpö ja aurinkoenergia) ovat paikallisen ilmanlaadun kannalta suositeltavia. Myös tuulivoiman mahdollisuudet tulisi huomioida tarkasteluissa aurinkoenergian rinnalla. (L37)
- Kunnallistekniikan tuominen alueen ensimmäisille rakennettaville alueille on kallista, minkä vuoksi alueelliset energiaratkaisut voivatkin tarjota kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. (L52)
- Asukkaiden mahdollisuus päättää oman kiinteistönsä lämmitysmuoto koetaan tärkeäksi. (M39)
- Energiaomavaraisuuden lisääntyessä kaukolämmön katsotaan jopa käyvän tarpeettomaksi. (L54)
- Kaupunkipientaloissa saattaisi olla normaaleja pientaloja paremmat edellytykset hyödyntää korttelikohtaista maalämpöä tai pienimuotoisesti tuulivoimaa. (L35)
- Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi esitetään lisäksi puurakentamista. (L37b)
- Hiilineutraalin kaupunginosan toteuttamista. (L5, L54)
- Energiatehokasta rakentamista ja rakennuskannan energiate-

hokkuuden turvaamista rakentamismääräyksin. (L5, L37b)

- Ekologisesti kestävää rakentamista. (L54, M93, M147)

- Vantaan Energia pyytää huomioimaan olemassa olevan ja suunnitellun keskijännite- ja kaukolämpöverkon kaavoituksessa. (L6)

- Luonnoksessa tulisi käydä asukkaiden mahdollisuudesta päättää kiinteistönsä lämmitysmuodosta. Kaukolämpö ei ole ainoa vaihtoehto, jos ja kun kaukolämpö alueelle joskus tulevaisuudessa tulee. Suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota myös kierrätykseen jätteiden käsittelyyn. Kannustamme kaavoittamaan asuinkortteleita, joissa ei olisi perinteistä vesivessaa. (M39)

Vastine:

Rakennetulla ympäristöllä on keskeinen rooli energian käytössä ja kasvihuonekaasupäästöjen muodostumisessa. Östersundomin alue profiloituu aurinkosähkön tuotannon ja sen hyödyntämisen koe- ja testialueeksi.

Hiilijalanjäljen suhteen pientaloasukas Östersundomissa on liikenteen päästöjen suhteen huomattavasti vähäpäästöisempi kuin seudun ulkokehällä asuva pientaloasukas. Ulkokehällä päivittäinen liikkuminen on keskimäärin 36 km, Östersundomissa 12 km.

Yksittäisten rakennusten lämmitystapa tai kierrättäminen eivät ilmene vielä yleiskaavatasolla.

Bemötande:

Den byggda miljön spelar en central roll i energianvändningen och i uppkomsten av växthusgasutsläpp. Östersundom profileras som ett prov- och testområde för produktion av solelektricitet och dess användning.

Beträffande kolfotspåret är en småhusinvånare i Östersundom med avseende på utsläppen från trafiken väsentligt mindre producent av utsläpp än en småhusinvånare som bor vid utkanten av bygden. Vid utkanten står den dagliga samfärdseln för i medeltal 36 km, i Östersundom 12 km.

De enskilda byggnadernas uppvärmningssätt eller återanvändningen framgår inte ännu på generalplanenivå.

Yhteiskäyttötunneli

Tiiviin kaupunkirakenteen ja yhdyskuntateknisen toteutuksen kannalta alueen rakentamisjärjestys on merkitsevä. Alueen yhdyskuntatekniset verkostot tulee rakentaa pääosin uudelleen ja näiden liittäminen olemassa olevaan infrastruktuuriin edellyttää alueen rakentumisen lännestä itään. Yleiskaava-alueelle etupainotteisesti toteutettava yhteiskäyttötunneli mahdollistaisi rakentamisen aloittamisen myös muualta kuin kaava-alueen länsiosasta ja parantaisi Östersundomin eri alueiden käyttöönottoa.

- Tiiviin kaupunkirakenteen ja yhdyskuntateknisen toteutuksen kannalta alueen rakentamisjärjestys on merkitsevä. Alueen yhdyskuntatekniset verkostot tulee rakentaa pääosin uudelleen ja näiden liittäminen olemassa olevaan infrastruktuuriin edellyttää alueen rakentumisen lännestä itään. Yleiskaava-alueelle etupainotteisesti toteutettava yhteiskäyttötunneli mahdollistaisi rakentamisen aloittamisen myös muualta kuin kaava-alueen länsiosasta ja parantaisi Östersundomin eri alueiden käyttöönottoa. (L52)

- HSY on osallistunut yleiskaavassa esitettyyn vesihuollon yleisjärjestelyjen suunnitteluun ja yleiskaavassa on otettu huomioon vesihuollon tarkoituksenmukainen toteuttaminen. Vesihuollon yleisjärjestelyn suunnittelu perustuu maaasenteiseen 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. (L37b)

- Energiatunnelin toteutus mahdollisimman aikaisessa vaiheessa parantaa Ö:n alueiden käyttöön ottamista ratkaisevasti, koska se tuo keskeiset rakennettavat alueet Helsingin kunnallisteknisten verkostojen piiriin. Kunnallistekniikan tuominen ensimmäisille rakennettaville alueille on toteuttamistavasta riippumatta kallista, minkä vuoksi alueelliset energiaratkaisut voivat tarjota kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. (L52)

Vastine:

Uudessa laaditussa yleiskaavaluonnoksen vaihtoehdossa on yhteiskäyttötunnelivaraus Majvikista Vuosaari- Pasila -energiatunneliin sekä siihen liittyvine paikallisvarauksineen. Toteutuessaan tunneliin on mahdollista sijoittaa vesi-, kaukolämpö- ja jäähdytysjohtojen runkolinjat sekä sähkö- ja tietoliikennekaapeleita. Yhteiskäyttötunnelin toteuttaminen etupainoisesti antaisi joustoa alueen kaavoitukseen ja toteuttamisjärjestykseen.

Yhteiskäyttötunnelin yleissuunnittelu on käynnistetty.

Bemötande:

I det nyuppgjorda alternativet till utkastet till generalplan finns en reservering för en sambrukstunnel från Majvik till energitunneln Nordsjö-Fredriksberg samt för därtill hörande lokala reserveringar. Om tunneln förverkligas kan vatten-, fjärrvärme- och kylledningarnas stamlinjer samt el- och teletrafikkablar förläggas i den. Anläggandet av sambrukstunneln med framförhållning skulle ge flexibilitet i planeringen av området och realiseringsordningsföljden.

Planeringen av sambrukstunneln har inletts.

Långmossebergenin jätevoimala

Lausunnoissa ja mielipiteissä otetaan kantaa ongelmajätteiden polttoon, yleensä kielteisesti. Lisäksi Helsingin kaupungin pelastuslaitos edellyttää jätevoimalan konsultointivyöhykkeen tarkistamista.

- Vantaan Energia Oy on käynnistänyt ongelmajätteiden polttoa koskevan YVA-menettelyn selvittääkseen ongelmajätteiden poltosta aiheutuvat ympäristövaikutukset tulevassa

Långmossebergenin jätevoimalassa. Hanke herättää voimakasta vastustusta asukkaissa.

Jätevoimala ja ongelmajätteiden poltto koetaan merkittäväksi imago- ja terveyshaitaksi nykyisille ja tuleville asukkaille. (L34, M62)

- Vantaan Energia Oy:n omistajien Vantaan ja Helsingin kaupunkien tulisi välittömästi kieltää yhtiöltään ongelmajätteiden poltto asutusalueiden läheisyydessä. (M62)

- Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen kannanoton mukaisesti Långmossebergeniin rakennettavan jätevoimalan haittavaikutukset liittyvät lähinnä jätekuljetuksiin, laitoksen toiminnan aikaisiin häiriöihin 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. (L5)

- Helsingin kaupungin pelastuslaitos muistuttaa kannanotossaan, että Långmossebergenin jätevoimalan konsultointivyöhyke tulee tarkistaa. (L31)

Vastine:

Yleiskaava-alueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n jätevoimalatontti 92-92-201-1 Långmossebergenissä. Uudenmaan ympäristökeskus on myöntänyt 30.12.2009 Vantaan Energialle ympäristöluvan, joka koskee Vantaan Långmossebergeniin sijoittuvaa jätevoimalaa. Lupa on myönnetty ympäristösuojelulain 101 §:n mukaisesti, mikä merkitsee, että Vantaan Energia voi käynnistää jätevoimalan rakentamisen.

Ympäristölupapäätöksen mukaan jätevoimalassa ei saa polttaa erilliskerättyjä ongelmajätteitä, koska niiden poltto ei sisältynyt YTV:n YVA-menettelyyn. Tästä syystä Vantaan Energia on aloittanut täydentävän ympäristövaikutusten arvioinnin. Siinä selvitetään, onko jätevoimalassa mahdollista polttaa yhdyskuntajätteen lisäksi pieniä määriä ongelmajätteiksi luokiteltuja jätteitä, kuten painekyllästettyä puuta ja sairaalajätteitä.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto valvoo suuronnettomuusvaaraa aiheuttavien vaarallisia kemikaaleja käsittelevien ja varastoivien laitosten turvallisuutta. Merkittävimpien laitosten läheisyydessä on ns. konsultaatiovyöhyke, joka on määritelty ympäristöministeriön kirjeessä 3/501/2001. Kirjeen liitteenä (30.8.2010) olevissa tuotantolaitoksissa ei ole Långmossebergenin jätevoimalaa.

Bemötande:

På generalplaneområdet ligger Vanda Energi Ab:s tomt för ett kraftverk för avfallsförbränning 92-92-201-1 vid Långmossbergen. Nylands miljöcentral har 30.12.2009 beviljat Vanda Energi ett miljötillstånd som gäller ett kraftverk för avfallsförbränning som förläggs på Långmossbergen i Vanda. Tillståndet har beviljats med stöd av miljövårdslagen 101 §, vilket betyder att Vanda Energi kan inleda anläggandet av ett kraftverk för avfallsförbränning.

Enligt tillståndsbeslutet får i kraftverket för avfallsförbränning inte brännas särinsamlat problemavfall, eftersom bränningen av sådant inte ingick i SAD:s MKB-förfarande. Av den här orsaken har Vanda Energi inlett en kompletterande miljökonsekvensbedömning. I den utreds om det i kraftverket för avfallsförbränning är möjligt att förutom samhällsavfall bränna små mängder avfall som klassificerats som problemavfall, såsom tryckimpregnerat trä och sjukhusavfall.

Säkerhets- och kemikalieverket övervakar säkerheten för anläggningar som hanterar farliga kemikalier som kan innebära katastroffara. I närheten av mera betydande anläggningar finns en s.k. konsultationszon, som definierats i miljöministeriets brev 3/501/2001. Bland de i brevets bilaga (30.8.2010) upptagna produktionsanläggningarna finns inte Långmossbergens kraftverk för avfallsbränning.

Kaasuverkko

Gasum esittää maakaasuputken sijainnin tarkistamista olemassa olevan mukaiseksi ja asetuksen 551/2009 mukaista mainintaa maakaasuputkistosta aiheutuvista rajoituksista.

- Yleiskaavaluonnokseen merkityn maakaasuputken sijainnin yksityiskohdissa on eroja Gasum Oy:n aineistoon verrattuna. Sijainti pyydetään tarkistamaan.

  Gasum Oy esittää, että yleiskaavamääräyksiin sisällytettäisiin maininta maakaasuputkistosta aiheutuvista rajoituksista maankäytölle asetuksen 551/2009 mukaan. (L21)

Vastine:

Maakaasuputken sijainta on tarkistettu ja korjattu kaavaluonnokseen. Yleiskaavamääräyksiin ei sisällytetä mainintaa maakaasuputkistosta aiheutuvista rajoituksista. Tarkemmassa suunnittelussa arvioidaan maakaasuputken siirtotarve tai mahdolliset muut asetuksen edellyttämät toimenpiteet.

Bemötande:

Naturgasledningens position har granskats och korrigerats i utkastet till generalplan. I generalplanebestämmelserna inkluderas inte något omnämnande om begränsningar med anledning av gasledningsnätet. I den noggrannare planeringen bedöms behovet av att flytta naturgasledningen eller eventuella andra åtgärder, som förutsätts av förordningen.

Vesihuolto

Asukkaat esittävät, että olemassa olevat asuinalueet liitettäisiin mahdollisimman nopeasti kunnallisen vesihuollon piiriin. Näin säästyttäisiin turhilta pienpuhdistamoinvestoinneilta

- HSY näkee tärkeänä, että yleiskaavan laadinnan yhteydessä vesihuollon tarpeet ja kustannukset selvitetään. HSY esittää, että selvitys tehdään tiiviissä yhteistyössä kaupunkien ja HSY:n kesken. (L37a)

- 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. Östersundomin 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. Olemassa olevan 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. (L37b)

- Asukkaat esittävät, että olemassa olevat asuinalueet liitettäisiin mahdollisimman nopeasti kunnallisen vesihuollon piiriin. Näin säästyttäisiin turhilta jätevesien pienpuhdistamoinvestoinneilta. (M80, M104, M122)

Vastine:

Alueen talousveden jakeluverkosta vastaa tällä hetkellä pääosin Sipoon vesi- ja viemärilaitos. Sipoon vesi- ja viemärilaitoksen toiminta-alueeseen kuuluvat Landbon, Itäsalmen keskustan, Karhusaaren ja Korsnäsin asemakaava-alueet. Östersundom tullaan Majvikin kaupunginosaa lukuun ottamatta liittämään HSY:n toiminta-alueeseen. HSY:n toiminta-alue laajenee vaiheittain kaavoituksen edetessä. Sipoossa on käynnistymässä vesihuollon selvitys.

Yleiskaava-alueelle on laadittu vesihuollon yleisjärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä HSY:n kanssa. Suunnitelmaa tarkennetaan ja päivitetään tarvittaessa. Vesihuollon kannalta edullisinta olisi aloittaa rakentaminen yleiskaava-alueen länsiosasta ja edetä vaiheittain muihin ilmansuuntiin. Yhteiskäyttötunnelinjaus Majvikista olemassa olevaan Vuosaari-Pasila -energiatunneliin vapauttaisi alueen rakentamisjärjestystä merkittävästi.

Olemassa olevan vesihuolto-omaisuuden myymisestä Sipoon vesihuoltolaitokselta HSY:lle neuvotellaan erikseen. Östersundom liitetään HSY:n toiminta-alueeseen vaiheittain, sitä mukaa kun uusia kaava-alueita toteutetaan alueelle. HSY osallistuu Östersundomin uusien kaavojen valmisteluun ja vesihuoltojärjestelmien suunnitteluun. HSY toteuttaa tarvittavan uuden vesi-huoltojärjestelmän alueelle kustannuksellaan sekä kytkee olemassa olevan vesihuolto-omaisuuden uuteen järjestelmään.

On toivottavaa, että HSY ja Sipoon vesi- ja viemärilaitos pääsevät sopimukseen olemassa olevien alueiden, kuten Puroniityntien liittämisestä kunnallisen vesihuollon piiriin.

Bemötande:

För närvarande svarar i huvudsak Sibbo vatten- och avloppsverk för distributionsnätet för hushållsvatten inom området. Till Sibbo vatten- och avloppsverks verksamhetsområde hör detaljplaneområdena för Landbo, Östersundom, Björnsö och Korsnäs. Östersundom kommer förutom stadsdelen Majvik att anslutas till SAD:s verksamhetsområde. SAD:s verksamhetsområde utvidgas etappvis med det framskridande planläggningsarbetet. I Sibbo ligger en utredning av vattenförsörjningen i startgroparna.

För generalplaneområdet har en allmän systemplan för vattenförsörjningen uppgjorts i samarbete med SAD. Planen preciseras och uppdateras vid behov. Ur vattenförsörjningens synpunkt sett skulle det vara mest fördelaktigt att påbörja utbyggnaden från den västra ändan av generalplaneområdet och sedan avancera etappvis i andra väderstreck. Sträckningen av sambrukstunneln från Majvik till den befintliga energitunneln Nordsjö-Fredriksberg skulle väsentligt frigöra områdets byggordningsföljd.

Om en försäljning av den befintliga vattenförsörjningsegendomen till SAD förs separata underhandlingar. Östersundom ansluts stegvis till SAD:s verksamhetsområde i den takt som nya planområden förverkligas på området. SAD deltar i beredningen av de nya planerna för Östersundom och i planeringen av vattenförsörjningssystemen. SAD förverkligar det oumbärliga nya vattenförsörjningssystemet på området på egen bekostnad samt kopplar den befintliga vattenförsörjningsegendomen till det nya systemet.

Det är att önska att SAD och Sibbo vatten- och avloppsverk kan komma till ett avtal om en anslutning av de befintliga områdena, såsom Bäckängsvägen, till den kommunala vattenförsörjningen.

Hulevedet

Hulevesien hallinta esitetään toteutettavaksi Helsingin kaupungin hulevesistrategian tavoitteiden mukaisesti. Hulevesien hallintaa pidetään tärkeänä ja niille on osoitettava tilavarauksia.

- Yleiskaavassa tulee ottaa strategisella tasolla kantaa hulevesien käsittelyyn ja määritellä tulvareitit. (L43)

- Yleiskaavatasolla on tehtävä riittävät tilavaraukset luonnonmukaisille hulevesien käsittelyjärjestelmille ja reiteille niin tonteilla kuin yleisillä alueilla (L5, L43). Kaavoituksen edetessä varauksia tulee tarkentaa. Myös katujen ympärille tulee varata riittävästi tilaa hulevesien käsittelyyn. (L5)

- 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. (L43)

- Hyvä, että hulevesien hallintasuunnitelma on tarkoitus tehdä. Jatkosuunnittelussa pitää varmistaa riittävät rakentamiskorkeudet ja ottaa huomioon aaltoilun vaikutus sekä luonnonsuojelun edellytysten turvaaminen. (L50)

Vastine:

Yleiskaava-alueelle on laadittu hulevesien hallinnan yleissuunnitelma. Suunnitelmassa selvitetään alueen nykyiset vesiolosuhteet, arvioidaan suunnitellun maankäytön vaikutukset niihin sekä esitetään tarvittavat hulevesien hallintatoimenpiteet haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi.

Hulevesien hallinta tullaan toteuttamaan Helsingin kaupungin hulevesistrategian tavoitteiden mukaisesti. Hulevesien johtamisessa ja käsittelyssä varaudutaan käyttämään luonnonmukaisia hallintamenetelmiä. Tarkoituksena on säilyttää vesistöön purkautuvan valunnan määrä ja laatu sekä virtaamien luontainen ajallinen vaihtelu ennallaan maankäytön muutoksista huolimatta. Keinoja hulevesien hallintaan ovat mm. luontaisten valuntareittien hyödyntäminen pintavesien johtamisessa, päällystettyjen pintojen minimointi, syntyvien hulevesien imeyttäminen maaperään, epäpuhtauksien vähentäminen suodattamalla, laskeuttamalla ja kasvillisuuden avulla sekä hulevesien viivyttäminen. Vesiuomat, kosteikot ja lammikot pyritään sijoittamaan tarkoitukseen sopiville alueille.

Yleiskaavassa päätetään pintavesien hallinnan periaatteet, selvitetään nykyiset pintavesivalunnan reitit ja otetaan ne huomioon maankäytössä. Lisäksi määritellään mahdollisten kosteikkojen ja lammikkojen tilantarpeet ja sijoituspaikat. Yleiskaavaehdotuksessa tullaan varmistamaan kaavamääräyksin ja - merkinnöin riittävästä ohjausvaikutuksesta jatkosuunnittelua varten.

Bemötande:

På generalplaneområdet har en generalplan för hantering av dagvatten upprättats. I planen utreds områdets nuvarande vattenförhållanden, bedöms den planerade markanvändningens inverkan på förhållandena samt framförs de nödvändiga åtgärderna för hantering av de ogynnsamma konsekvenserna av dagvatten.

Hanteringen av dagvattnen kommer att förverkligas i enlighet med målsättningarna i Helsingfors stads dagvattenstrategi. Vid avledningen och hanteringen av dagvatten skapas beredskap för att använda naturenliga hanteringsmetoder. Avsikten är att bevara mängden och arten av den avrinning som rinner ut i sjöar och vattendrag samt strömningarnas naturliga tidsmässiga variation på oförändrad nivå trots förändringarna i markanvändningen. Metoder för att hantera dagvatten är bl.a. att utnyttja de naturliga avrinningslederna för avledning av dagvatten, minimering av belagda ytor, infiltrering av de uppkomna dagvattnen i marken, minskning av orenheter genom filtrering, sedimentering och med hjälp av växtlighet samt fördröjning av dagvattnen. Man strävar till att förlägga vattenfåror, våtmarker och gölar till för ändamålet lämpliga områden.

I generalplanen besluts om principerna för hanteringen av ytvatten, utreds rutterna för den nuvarande ytvattenavrinningen och beaktas ytvattnen i markanvändningen. Vidare fastställs utrymmesbehovet och förläggningsplatserna för eventuella våtmarker och gölar. I förslaget till generalplan kommer man med planbestämmelser och -beteckningar att säkra en tillräcklig styrverkan för den fortsatta planeringen.

Lumen välivarastointi- ja vastaanottopaikat

- 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. (L43)

- Teknisen huollon ratkaisuihin tulee jatkossa sisällyttää myös ylijäämämaiden ja lumen vastaanottopaikat. (L28)

Vastine:

Katujen kunnossapidon, myös talvikunnossapidon haasteet huomioidaan suunnittelun edetessä. Yleiskaava-alueelle varataan ainakin yksi riittävän suuri alue lumen vastaanottopaikaksi (kooltaan alustavasti 1–5 ha) ja jokaiseen kaupunginosaan suunnitellaan lumenkasauspaikkoja (kooltaan minimi 400 m^2) niin, että paikallisesti lumet voidaan sijoittaa niihin lumisateen jälkeen. Tarkempi katujen kunnossapitosuunnitelma tehdään tiiviissä yhteistyössä HKR:n kanssa.

Bemötande:

Utmaningarna för gatuunderhållet, också vinterunderhållet, beaktas i den fortsatta planläggningen. I generalplanen reserveras åtminstone ett tillräckligt stort område som snömottagningsplats (till sin storlek preliminärt 1-5 ha) och i varje stadsdel planeras snöupplagsplatser (till storleken 400 m2) så att snön lokalt kan förläggas i dem efter snöfall. En noggrannare gatuunderhållsplan uppgörs i nära samarbete med HSB.

Jätehuolto

HSY esittää, että alueen jätehuollon suunnittelua tehdään tiiviissä yhteistyössä HSY:n kanssa. Mielipiteissä esitetään, että alueen ehdotetaan olevan jätehuollossa edelläkävijänä.

- Östersundomin yleiskaava-alue kuuluu HSY:n jätehuollon jätteenkuljetusalueeseen. HSY järjestää asuintalojen jätekuljetukset kilpailuttamalla ne viiden vuoden välein. Alueen suunnittelun edetessä tulee tarkastella kiinteistökohtaisen jätehuollon lisäksi jätteiden putkikeräysjärjestelmiä ja alueellisia keräyspisteitä. Näiden etuna on muun muassa se, että ne vähentävät alueen jäteautoliikennettä. Suunnittelualueeseen kuuluva saaristo aiheuttaa omat haasteensa jätehuollon järjestämiselle. HSY esittää, että alueen jätehuollon suunnittelua tehdään tiiviissä yhteistyössä HSY:n kanssa.

  Vantaan Energia Oy:n Långmossebergenin jätevoimala otetaan käyttöön vuosien 2012-2014 aikana. Voimalaitoksen jäteperäisestä polttoaineesta noin 60 prosenttia on uusiutuvaa ainesta ja voimalaitoksen käyttöönotto vähentää pääkaupunkiseudun hiilidioksidipäästöjä. (L37)

- Alueen ehdotetaan olevan jätehuollossa edelläkävijänä. (M147)

Vastine:

Eri jätehuoltoratkaisut huomioidaan suunnittelun edetessä. Alueella noudatetaan voimassaolevia jätehuoltomääräyksiä, joiden mukaisesti jätehuollolle varataan riittävät tilat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Tarkempi jätehuoltosuunnitelma tehdään tiiviissä yhteistyössä HSY:n kanssa.

Bemötande:

Olika avfallshanteringslösningar beaktas i den fortsatta planeringen. På området tillämpas gällande avfallshanteringsbestämmelser, i enlighet med vilka tillräckliga utrymmen för avfallshanteringen reserveras i den fortsatta planeringen. En noggrannare avfallshanteringsplan görs i nära samarbete med HSB.

Pohjavesialueet

- 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. (L5)

Vastine:

Fazerilan pohjavesialue sijaitsee osittain Östersundomin yleiskaava-alueella. Em. pohjavesialue sekä Västerkullan peltojen paineellinen pohjavesi huomioidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Bemötande:

Fazers grundvattenområde ligger delvis inom Östersundoms generalplaneområde. Det ovannämnda grundvattenområdet samt grundvattnet under tryck under Västerkullas åkrar beaktas i den mera detaljerade planläggningen.

Geotekniikka

Geotekniikkaan liittyvissä kysymyksissä päähuomio keskittyy massojen käsittelyyn, massatasapainoon sekä alaville alueille rakentamiseen. Lisäksi huomiota on kiinnitetty mm. vesistövaikutusten arviointiin (ELY) ja rantarakenteiden kustannuksiin.

- Suunnittelun lähtökohdaksi on otettava sellainen korkeusaseman ns. massatasapaino, joka minimoi maa-aineksen siirtotarpeita. Alueelle on syytä maa/kiviaineskuljetuksen minimoimiseksi myös syytä varata riittävät rakentamisaikaiset tilapäisalueet kiviaineshuollolle ja kaivettavien savien sijoittamiselle ja osoittaa näiden alueiden loppukäyttötavoitteet. (L44)

- Pitkällä aikavälillä pääkaupunkiseudulle tulee avata vähintään kolme ylijämämassojen vastaanottopaikkaa. Vähintään yhden tulee sijaita seudun itäosassa. Helsingin kannalta luontevin sijaintipaikka on Östersundom. Yleiskaavassa tulee selvittää ylijäämämassojen vastaanottopaikan sijoittaminen yleiskaava-alueelle. (L43)

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

  Toteutuskustannuksia nostavat lisäksi rantarakenteet ja maaston vaatimukset. Kaavataloudellisilla laskelmilla tulee osoittaa osa-alueiden toteutuskustannukset, millä helpotetaan toteutuksen kannattavuuden arviointia ja ohjataan käyttöönottoa. (L52)

- ELY-keskuksen uusimmissa, alustavissa tulvariskien arviossa on käytetty korkeusasemaa + 2,8 m. Tällä periaatteella tulva-alueet laajenevat kaavaluonnoksessa esitetystä, sillä luonnoksessa on käytetty korkeusasemaa + 2,3.

  Yleiskaavassa rantaraitti on merkattu 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. (L43)

- Mielipiteissä on esitetty kielteisiä kantoja alaville / tulva-alueille rakentamisesta. lisäksi on todettu, että meriveden ennustettu nousu tulee huomioida. (M129, M131, M75, M143, M39, M138)

- Puroniityn laakson rakentamiskelpoisuus kyseenalaistetaan maapohjan kantavuuden ja puron tulvimisen johdosta. (M77)

- Vapaan vesialueen lisäämiseksi tehtävät ruoppaustoimenpiteet nähdään pääosin positiivisina. Huolenaiheena sen sijaan ovat ruoppausten aiheuttamat melu-, näkö- ja hajuhaitat. Ruoppausten katsotaan parantavan mm. alueen naturaarvoja, veden virtaamaa sekä veden laatua. (M100, M26)

- Villanellan ranta-alueen rakentamista ei pidetä toteuttamiskelpoisena maaperäolosuhteiden ja maanpinnan korkeusaseman takia. (M57)

- Kadun rakentamista Krapuojan läheisyyteen on kyseenalaistettu tulvimisen sekä huonosti kantavan maapohjan takia. (M126)

Vastine:

Östersundomin yleiskaava-alueen koko ja nykyiset rakennetut alueet huomioiden, alueella on mahdollista toteuttaa alueelliseen massatasapainoon perustuvaa suunnittelua. Sitä, pystytäänkö massatasapainoajattelua toteuttamaan jopa asemakaavatasolla, ei voida vielä suunnittelun tässä vaiheessa arvioida. Toteuttamisjärjestyksen suunnittelun tarkentuessa, voidaan alueelle määritellä väliaikaisia massojenkäsittelyalueita tarpeen mukaan. Näillä alueilla voidaan eri puhtaiden kaivumaiden jakeita käsitellä ja varastoida rakentamisen aikana.

Yleiskaava-alueella on kortteliaalueiksi esitetty myös alavia maastonkohtia, jotka kuuluvat ns. tulvariskialueelle. Näillä alueilla maanpintaa joudutaan korottamaan ennen rakentamiskäyttöön ottamista. Toisaalta alueelta toteuttamisvaiheessa irtoaville maamassoille tulee löytyä sijoituskohde mahdollisimman läheltä. Näiden asioiden yhdistämisellä pyritään toteuttamaan alueellista massatasapainoa ja minimoimaan maa-ainesten tarpeetonta siirtämistä. Helsingin kaupungilla on laaja kokemus alavien maiden rakentamiskäyttöön ottamisesta ja esirakentamisesta.

Pitkällä aikavälillä Östersundom ei tule olemaan ratkaisu Helsingin kaupungin puhtaiden kaivumaiden sijoittamiselle. Rakentamiskäyttöön kelpaamattomien puhtaiden kaivumaiden sijoittamiseen liittyvät kysymykset koskevat yhteisesti koko pääkaupunkiseutua ja myös ratkaisut näihin ongelmiin tulisi nähdä seudullisina. Suuremman läjitysalueen sijaintia tulisi tarkastella myös maanhinnan arvonnousua silmällä pitäen. Hyviin joukkoliikenneyhteyksiin perustuva Östersundomin alue on tässä mielessä sopimaton paikka yleiselle läjitysalueelle. Mikäli katsotaan, että yleiselle läjitysalueelle tulisi kuitenkin esittää sijainti yleiskaavan yhteydessä, tulisi sen olla muuten rakentamiskäyttöön soveltumattomalla alueella. Tällaisia alueita ovat mm. suurjännitelinjojen alle jäävät alueet ja yleiskaavan viheralueet. Seudullisesti parhaita kohteita läjitysalueiksi voisivat olla mm. tällä hetkellä tarvekivilouhintakäytössä olevat alueet, jotka eivät tulevaisuudessa sijoitu rakentamisen painopistealueille, ja joissa maansiirron aiheuttama liikenne ei aiheuta haittaa muulle toiminnalle.

Yleiskaavaluonnoksen mukaisesta rakentamisesta aiheutuvia vesistövaikutuksia tullaan arvioimaan mm. käynnissä olevan hulevesien hallinnan yleissuunnitelman, Natura-arvioinnin sekä rannikon vapaiden vesialueiden suunnittelun perusteella. Em. selvitykset osaltaan mahdollistavat myös rantarakenteiden suunnittelun ja niihin liittyvät kustannustarkastelut.

Bemötande:

Med beaktande av storleken på området för Östersundoms generalplan och de nuvarande byggda områdena är det möjligt att förverkliga en på regional massbalans baserad planering. Om man kan förverkliga tanken om massbalansering till och med på detaljplanenivån låter sig inte bedömas i det aktuella skedet av planeringen. När planeringen för ordningsföljden för förverkligandet preciserats kan efter behov tillfälliga hanteringsplatser för massor anges för området. På dessa områden kan olika fraktioner av rent grävningsmaterial behandlas och uppläggas under byggandets gång.

På generalplaneområdet har som kvartersområden också angetts låglänta terrängpunkter, som hör till det s.k. översvämningsriskområdet. På dessa områden måste markytan höjas innan den tas i byggnadsbruk. Å andra sidan måste man hitta så närliggande upplagsställen som möjligt för de jordmassor som frigörs i realiseringsfasen. Genom att kombinera dessa saker strävar man till att förverkliga en lokal massbalans och att minimera en onödig transport av jordmaterial. Helsingfors stad har lång erfarenhet av att ta låglänta marker i byggnadsbruk och av förberedande byggnation.

På lång sikt kommer inte Östersundom att utgöra en lösning för deponeringen av rent grävningsmaterial beträffande Helsingfors stad. Frågorna gällande placeringen av rent, för byggbruk otjänligt grävningsmaterial berör hela huvudstadsregionen gemensamt och också lösningarna på dessa problem borde granskas ur en regional synvinkel. Placeringen av stora upplagsområden borde granskas även med sikte på markprisets värdestegring. Det på goda vägförbindelser baserade Östersundomområdet är i det här avseendet en olämplig plats för ett gemensamt upplagsområde. Om man anser att man i samband med generalplanen i alla fall borde anvisa ett gemensamt upplagsområde, borde det i övrigt ligga på ett för byggnadsbruk olämpligt område. Sådana här områden är bl.a. de områden som hamnar under högspänningsledningar liksom generalplanens grönområden. Regionalt bäst lämpade objekt som upplagsplatser kunde bl.a. de sådana områden vara som för närvarande är i bruk som områden för brytning av bruksten, områden som inte i framtiden infaller på tyngdpunktsområdena för byggandet, och där den trafik som jordtransporten förorsakar inte förorsakar olägenheter för den övriga verksamheten.

De befolkningseffekter som byggandet i enlighet med generalplaneutkastet medför kommer att bl.a. bedömas utgående från den pågående generalplanen för dagvattenhanteringen, Naturabedömningen, samt planeringen av fria vattenområden vid kusten. De ovannämnda utredningarna möjliggör å sin del också en planering av strandstrukturer och en granskning av de därmed förenade kostnaderna.

13. Luonnonympäristö

Östersundomin alue on luonnoltaan monipuolinen. Natura-alueilla ja yksityisillä suojelualueilla on uhanalaisia lajeja ja luontotyyppejä. Useissa kannanotoissa ja mielipiteissä arvioidaan, että yleiskaavaluonnoksessa ei pääsääntöisesti ole riittävästi otettu huomioon näitä luontoarvoja, ja edellytetään että suunnitelma tarkentuessaan ottaa paremmin huomioon alueelta jo tehtyjen luontoselvitysten tulokset ja mahdolliset rakentamisen haittavaikutukset näihin arvoihin. Luonnonympäristön säilyminen ja merkitys alueen vetovoimatekijänä tuli esille useissa mielipiteissä ja kannanotoissa.

Huomiota kiinnitetään siihen, että alueelle asetettu väestötavoite suunniteltuine laajoine pientalo- ja kaupunkipientalovaltaisine kaupunginosineen muuttaa alueen nykytilaa suuresti ja olemassa olevat luonnonalueet jäävät monelta osin rakentamisen alle.

Toivotaan kaavassa käytettävän enemmän arvokkaita luontoalueita ja suojelua osoittavia merkintöjä, kuten SL-alueet ja luo-alueet. Vantaan yleiskaavan mukaiset luonnonsuojelu- ja luo- alueet on otettava huomioon.

Kaava-alue on monella tapaa merkittävä linnuston ja luonnonsuojelun kannalta. Kaavaluonnosta on pidetty näiden arvojen kannalta ongelmallisena. Lintulahtien ja rakentamisen väliin vaaditaan suojavyöhykkeitä. Tulisi selvittää tarkemmin, missä arvokkaat kohteet ovat ja ohjata rakentaminen muualle. Rakentamisen katsotaan levittäytyvän luontoarvojen kannalta liian laajalle alueelle ja liian olennaisille alueille. Lintujen elinolosuhteita esitetään voitavan parantaa kunnostuksin ja luonnonhoitotoimin Natura-alueilla.

Granön saari tulisi säästää luonnonalueena.

- Östersundomin alue on valtakunnallisesti merkittävä sillä sijaitsevien Natura-alueiden, Sipoonkorven kansallispuiston ym. luontokohteiden takia.Esitetty maankäyttö rikkoisi LSL:a ja MRL:a sekä EU:n luonto- ja lintudirektiivejä. Rakentaminen ohjataan liian lähelle lintuvesiä ja kansallispuistoa sekä luontoalueiden päälle, ekologisia yhteyksiä kavennetaan liikaa, metroasemien määrä ja sijainti ohjaavat liikaa rakentamispainetta luontoarvoiltaan keskeisille alueille. Piiri tukee myös muiden luontojärjestöjen kannanottoja. (L3)

- Esitetyt rakentamisalueet ovat monessa kohtaan ongelmallisia linnusto- ja luontoarvojen kannalta. Rakentamista osoitetaan lintulahtien viereen ilman suojavyöhykettä ja Östersundomin lintuvedet -nimisen maakunnallisesti arvokkaan lintualueen päälle ja välittömään läheisyyteen. Linnut eivät noudata hallinnollisia rajoja, joten kaavoittajan tulee selvittää arvokkaat kohteet ja ohjata rakentaminen muualle. Pohjoisosaan osoitettu rakentaminen pirstoo Sipoonkorven metsämannerta ja jättää alleen maakunnallisesti tärkeitä lintualueita. Rakentaminen sijoittuu liian lähelle Sipoonkorven kansallispuistoa kasvattaen puiston kävijäpainetta kohtuuttomasti. Metroasemien määrä levittää rakentamisen liian laajalle sekä luontoarvojen kannalta oleellisille alueille. Ekologiset yhteydet ovat liian kapeita turvaamaan eri habitaateissa elävien lajien liikkumisen.

  Uusimman uhanalaisuusarvioinnin mukaan kosteikkolinnuston tila Suomessa on erittäin huono. Elinoloja voidaan parantaa kunnostuksin ja erityisesti Natura 2000 -alueilla näin tulisi menetellä. Kaavan vaikutuksia lintuvesen Natura-alueisiin tulee arvioida yhdessä muiden suunnitelmien kanssa ja tulokset tulee huomioida kaavassa. Lintukosteikot vaativat puskurivyöhykkeen suojaksi ihmistoiminnan vaikutuksia vastaan. (L4)

- 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 l7a §.n mukaisten kohteiden, metsälain 10 §:n mukaisten erityisen tärkeiden elinympäristöjen sekä muiden luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden laatua. (L38)

- 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). (L23)

- 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. (L32)

- Koska Vantaa joutuu luopumaan osittain aikaisemmista luonnonsuojelualuetavoitteistaan, on erityisen tärkeää, että jäljelle jäävien luontoalueiden virkistyskäyttömahdollisuuksia vahvistetaan.

  Alueella on ollut ennestään paljon luonnonsuojeluun liittyviä tavoitteita, jotka pitäisi esitellä paremmin ja kertoa selkeämmin mistä aiotaan pitää kiinni ja mistä voidaan tinkiä. - Suojelualueiden merkintöjä pitäisi täsmentää ottamaan huomioon muutkin kuin Natura -alueet.

  Vantaan luontotiedot on esitetty puutteellisesti.

  Puronvarsireittien pitäminen riittävinä yhteyksinä meren ja Sipoonkorven välille vaikuttaa tarkoitushakuiselta ja kevyesti perustellulta.

  Kaavasta paistaa välinpitämättömyys luontoarvoja kohtaan. Uskottavuus ekologisesta yhteiskunnasta kyseenalaistuu. Suunnittelun pohjana pitäisi olla luonnon ehdot. Lähtökohdaksi on kuitenkin asetettu rakentamistavoite. (L28)

- Jatkosuunnittelussa on tärkeää ottaa huomioon miten luonnon elinvoimaisuutta vahvistetaan rakennetussa ympäristössä. Östersundomin erityispiirteistä tulee säilyttää mahdollisimman laajoina kokonaisuuksina kuten esim. Östersundomin kartanoon alue. Luonnon monimuotoisuus tulee huomi-

oida jatkosuunnittelussa.

Länsi-itäsuuntainen poikittainen viheryhteys puuttuu. Se on lisättävä jo yleiskaavaan, jotta kaupunkirakenteen sisäiset ekologiset ja sosiaaliset yhteydet toteutuvat jatkosuunnittelussa. Viheryhteyksien tulee olla leveämpiä, jotta puronotkelma säilyisi mahd. luonnontilaisena. Lisääntyville hulevesille olisi riittävästi viivytystilaa ja ulkoilureitistä saataisiin toimiva ja luontoelämyksiä tuottava.

Sipoonkorven suojelualueen rajoja tulee arvioida tarkemmin jatkosuunnittelussa, mm. Hältingträskin kallioalue tulee säilyttää laajempana kokonaisuutena.

Rakentaminen suojelualueiden reunaan asti vaarantaa suojelualueen säilymisen ja aiheuttaa toteutuakseen pitkä lupaprosessin. Luonnonsuojelualue ei voi toimia tehokkaasti käytettynä lähivirkistysalueena, jos sen arvo halutan säilyttää. Jos esim. lintulahtien arvo halutaan säilyttää, ei niille voi ohjata pesimäaikana virkistyskäyttöä eikä myöskään veneilyä. Asutuksen reunaan suojelualueiden suuntaan tarvittaisiin puskurivyöhyke, joka voisi toimia asukkaiden lähivirkistysalueena. (L43)

- Alueen merellistä luonnetta voisi painottaa. Saarien avaaminen kaupunkilaisille ja rantareitti ovat kannatettavia.

  Ei ole osoitettu riittävällä tavalla ekologisia yhteyksiä rannikolta Sipoonkorpeen eikä myöskään rannikon suuntaisesti. Käytävät ovat liian kapeita. (L50)

Kannanotot: L33, L4, L38, L15, L32, L5, L23, L30, L16
Mielipiteet: M60, M147, M101, M75, M45, M8, M39, M53, M10

Vastine:

Östersundomissa on harjoitettu maataloutta viime vuosituhannen alkupuoliskolta lähtien. Ensimmäiset kylät mainitaan asiakirjoissa 1300-luvulla. Tätä ennen alueella harjoitettiin metsästystä ja kalastusta, joka osaltaan vaikutti sitä aiempaan luonnontilaan. Jokainen ihmisen toimi muuttaa aiempaa luonnontilaa. Lajit vaihtuvat, maaperä vaihtuu. Mm. Sipoonkorpi on ollut metsätalousaluetta, joka on 1800-luvulla ollut lähes puuttomaksi hakattu.

Rannikon Natura 2000- alueet ovat olleet puhdasvetisiä avoimia salmia, jotka ovat vähitellen maatalouden harjoittamisen seurauksena muuttuneet umpeenkasvaneiksi ruovikoiksi. Saaret ovat liittyneet toisiinsa maakannaksin, mikä on muuttanut niiden lajistoa.

Ihmisen toimet ovat vuorovaikutuksessa ympäristön kanssa. Ihminen muuttaa ympäristönsä kasvi- ja eläinlajistoa joko tietoisesti tai tiedostomattaan. Periaateessa laitakaupunkien ihmisen voimakkaasti muokkaama ympäristö ei ole lajistoltaan köyhempi kuin aiempi puhtaampi luonnontila. Huomattava osa koko Suomen kasvilajistosta on ihmisen tuomaa.

Östersundomin liittäminen Helsinkiin johtui kaupunkirakenteiden ja väestön ja elinkeinojen laajenemisen tarpeesta. Tähän perustuu myös alueen yleiskaavan laatiminen. Kaupunki laajenee, kuten kaupungit ovat ennenkin laajenneet ympäröivän maaseudun suuntaan. Yleiskaavan päätavoitteena ei näin ole alueen nykyisen luonnontilan säilyttäminen.

Yleiskaavassa voidaan kuitenkin ottaa huomioon nykyluonnosta sellaiset osat, jotka tulevat toimeen ja myös rikastavat kaupunkielämää ja kaupunkiluontoa. Tähän tavoitteeseen perustuvat yleiskaavan lukuisat luontoselvitykset. Ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista suunnitella kaupunkia joidenkin nykyluonnon yksityiskohtien perusteella. Suomen mittakaavassa ei ole pulaa sellaisista luontoalueista joita Östersundomissa nyt on, joten mikään eläin- tai kasvilaji ei muutu uhanalaiseksi siellä tapahtuvan kaupunkirakentamisen vuoksi. Voidaan päinvastoin sanoa, että kaupungin suhteellinen tiivistäminen metron tai vastaavan varaan on luonnon kannalta hyvä vaihtoehto hidastamaan sitä kehitystä, mikä muuten vauhdilla laajentaa pääkaupungin ympäristön rakentumista harvaksi omakotialueeksi.

Alueella olevat Natura-lahdet sekä Sipoonkorpi alueen pohjoispuolella ovat koko yleiskaavaprosessin ajan olleet tärkeä osa kaupunkisuunnittelua. Haasteellista on se, miten ne luontevasti nivotaan osaksi tulevaa kaupunkirakennetta.

Lainvoimaiset luonnonsuojelualueet on merkitty uuden luonnoksen kaavakarttaan.

Bemötande:

Jordbruk har idkats i Östersundom från första hälften av det förra årtusendet. De första byarna omnämns i handlingar från 1300-talet. Före det idkades jakt och fiske på området, vilket å sin sida inverkade på naturtillståndet under tidigare perioder. Varje mänsklig verksamhet innebär en förändring av det tidigare naturtillståndet. Arter byts ut, jordmånen ändras. Bl.a. Sibbo storskog har varit skogsbruksområde, som under 1800-talet varit nästan kalhugget.

Kustens Natura-områden har varit öppna sund med rent vatten, som efter hand på grund av det jordbruk som bedrivits vuxit igen och blivit till vassruggar. Öarna har knutits till varandra och bildat landtungor, vilket har påverkat deras artbestånd.

Människans aktiviteter står i samspel med omgivningen. Människan förändrar, antingen medvetet eller omedvetet, artbeståndet för växter och djur. I princip är den miljö som människorna i stadens utkant starkt omformat inte fattigare till sitt artbestånd än det tidigare renare naturtillståndet. En betydande del av Finlands hela växtbestånd har införts av människan.

Anslutningen av Östersundom till Helsingfors berodde på stadsstrukturernas, befolkningens och näringarnas expansionsbehov. På det här baserar sig också uppgörandet av en generalplan för området. Staden expanderar såsom städer även tidigare expanderat i riktning mot den omgivande landsbygden. Huvudmålsättningen med generalplanen är alltså inte att bevara det nuvarande naturtillståndet.

I generalplanen kan man ändå beakta sådana delar i den nuvarande naturen som klarar sig och som också berikar stadslivet och stadsnaturen. På den här målsättningen baserar sig de många naturutredningarna i generalplanen. Det är likväl inte ändamålsenligt att planera staden på basis av vissa detaljer i den nuvarande naturen. På nationell nivå råder det ingen brist på sådana naturområden som nu finns i Östersundom, varför ingen djur- eller växtart blir hotad på grund av den stadsbyggnationen som där äger rum. Tvärtom kan man påstå att en relativ förtät-

ning av staden med stöd av metro eller motsvarande är ett gott alternativ, sett ur natursynpunkt, för att bromsa den utveckling, som annars med fart utbreder utbyggnaden av huvudstadens omgivning till ett glest egnahemsområde.

De på området befintliga Natura-vikarna samt Sibbo storskog på områdets norra sida har under hela planläggningsprocessen utgjort viktiga delar av stadsplaneringen. Det utmanande är hur de på ett naturligt sätt knyts samman som delar i den kommande stadsstrukturen.

Naturskyddsområdena med laga kraft har uppmärkts i plankartan till det nya utkastet.

Luontovaikutusten arviointi

Mielipiteissä todetaan, että lain edellyttämät arvioinnit hankkeen vaikutuksista luontoon puuttuvat. Yleiskaavan edetessä on arvioitava, kuinka asukasmäärän merkittävä kasvaminen ja virkistyspaineen lisääntyminen vaikuttavat nykyisiin luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueisiin.

Tulisi erikseen tehdä selvitys, millaisia vaikutuksia yleiskaavalla on ympäröivään saaristoon.

- Kaavan vaikutukset Östersundomin lintuvesien Natura-alueeseen tulee arvioida yhdessä muiden suunnitelmien kanssa, mukaan lukien keskeneräiset ja jo toteutetut hankkeet. Arviointien tulokset tulee huomioida kaavassa. Lintukosteikot vaativat ympärilleen puskurivyöhykkeet suojaksi ihmistoiminnan vaikutuksia vastaan. (L4)

- Vaadittavat selvitykset: Yleiskaavan edetessä on arvioitava, kuinka asukasmäärän merkittävä kasvaminen Ja virkistyspaineen lisääntyminen vaikuttavat nykyisiin luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueisiin. (L38)

- Alueen runsaat luonnonsuojelualueet luovat selkeät reunaehdot, minne voi rakentaa ja minkälaista asukasmäärää alueet niiden suojeluarvoja heikentämättä kestävät.

  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 6S§ edellyttämä hankkeen arviointi puuttuu. Kaikki yllä mainitut selvitykset olisi pitänyt selvittää ennen kuin päätetään alueelle tulevasta asukasmäärästä ja asutuksen sijoittumisesta. (L54)

- 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 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. (L1)

Vastine:

Kaavan vaikutuksia Natura 2000- alueisiin selvitetään rinnan yleiskaavatyön kanssa. Kaavan muita vaikutuksia sisältyy kaavamateriaalissa liitteenä olevaan vaikutusten arviointia käsittelevään raporttiin. Vaikutusten arvioinneissa on vaikeutena niiden rajaaminen koskemaan nimenomaan yleiskaavaa. Useimmat luontovaikutukset tiettyihin luontokohteisiin voidaan arvioida vasta tarkempiasteisessa suunnittelussa. Yleiskaavaehdotukseen arviointeja täydennetään edelleen. Ehdotusvaiheessa erillistyönä laaditaan yleiskaavallinen luontovaikutusarvio.

Tässä vaiheessa tärkeimmät ovat seututasoiset vaikutukset, joihin on paneuduttu mainitussa raportissa.

Bemötande:

Planens inverkan på Natura 2000-områdena klargörs parallellt med generalplanearbetet. De övriga effekterna av planen ingår i den rapport gällande bedömningen av effekterna som finns som bilaga till planmaterialet. Vid bedömningen av effekterna ligger svårigheten i att uttryckligen begränsa dem till generalplanen. De flesta natureffekterna på bestämda naturobjekt kan bedömas först i planeringen på noggrannare nivå. I utkastet till generalplan kompletteras bedömningarna fortfarande. I utkastfasen uppgörs en generalplanmässig naturkonsekvensbedömning.

I den här fasen är effekterna på regionnivå de viktigaste som den nämnda rapporten fördjupar sig i.

Natura 2000-alueet

Huomiota kiinnitetään siihen, että yleiskaavaluonnos ei sisällä arviointia esitetyn maankäyttöratkaisun vaikutuksista Sipoonkorven tai Mustavuorenlehto ja Östersundomin lintuvedet Natura 2000-alueiden luonnonarvoihin. ELY-keskuksen kannanoton mukaan K yleiskaavaluonnoksen rakentaminen tulee eri suunnista Natura 2000-alueiden välittömään läheisyyteen ja siksi voidaan todeta, että merkittävää haittaa aiheutuu Natura 2000-alueiden luontoarvoille eikä suunnitelmaa voida tällaisenaan hyväksyä.

Eräiden kannanottajien mukaan Natura-arviointia tulee tehdä koko prosessin ajan, jolloin haitallisia vaikutuksia osataan minimoida. Riittävät ekokäytävät ja viheralueet ovat olennainen tekijä Natura-alueisiin kohdistuvien haittojen torjumisessa. Natura-arviointiin ja yleiskaavatyöhön tulee kiinteästi ottaa mukaan haittojen lieventämistoimien suunnittelu, jota tarkennetaan koko ajan suunnittelun edetessä, kuten tehtiin Vuosaaren satama-hankkeen yhteydessä.

Natura 2000-alueiden puskurivyöhykkeiden poisjättämistä pidetään haitallisena.

- 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 §). Natura 2000-verkostoon ja valtakunnallisiin suojeluohjelmiin kuuluvat alueet sekä luonnonsuojelulain nojalla suojellut alueet tulee merkitä SL-merkinnällä. (L50)

- 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 ELV-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. (L5)

- Molempien Naturan heikentämisen perusteiden (suunnitelma on toteutettava erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavasta syystä eikä muita vaihtoehtoja ole) on oltava yhtä aikaa voimassa. Kannanotossa on esitetty myös pohdintaa kompensaatiosta. Todetaan, että täysimääräinen Natura-arviointi on tarpeen sekä Sipoonkorven että Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien osalta. (L50)

- 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. (L41)

- Bebyggelse och strandpromenader bör flyttas så långt från Natura 2000-områdena att tillräckliga skyddszoner bildas. Helst ser fiireningen att all tätare bebyggelse placeras nOIT om landsväg 170 (och söder om motorvägen). (L30)

- Kaavaluonnoksessa esitetään mittavaa ruoppaamista nykyisen ruovikon muuttamiseksi vesialueeksi, mikä ei ole taloudellisesti tai ekologisesti kannattavaa. On sinänsä oikea tavoite estää lintuvesien umpeenkasvua, mutta ruovikon avaamiseen tulee perustua tarkkaan luonnonsuojelusuunnitteluun, jonka päätavoitteena on luontoarvojen turvaaminen. Tässä myös niitto ja laidunnus ovat merkittäviä keinoja, joilla on myös maisemallisesti edullisia vaikutuksia.

  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 on tarpeen laatia karttayhdistelmä, jossa Natura-alueet, tulvariskialueet ja suunnitellut vaihtoehtoiset rakentamisalueet täyttö- ja esirakentamistarpeineen on sijoitettu päällekkäin. (L5)

Lisää kannanotoissa: L38,L32, L54, L16, L30
Mielipiteet: M60, M11, M32

Vastine:

Yleiskaavan vaikutukset Natura 2000 -alueisiin arvioidaan luonnonsuojelulain 65 §:n edellyttämässä laajuudessa. Natura-arviointimenettely sisältää sekä arvioinnin että siitä luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisesti Uudenmaan ELY -keskukselta pyydettävän lausunnon. Arviointityö etenee suunnittelun kanssa vuorovaikutteisesti siten, että luontoarvoille aiheutuvia haittavaikutuksia minimoidaan ja ehkäistään suunnitteluratkaisuilla. Lopullinen Natura-arviointi laaditaan yleiskaavaehdotuksesta.

Natura-arvio laaditaan selvittämään Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan toteuttamisen vaikutuksia niihin lajeihin ja luontotyyppeihin, joiden suojelemiseksi alueet on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon. Vaikutuksia tarkastellaan Mustavuorenlehto- ja Östersundomin lintuvedet -nimiseen Natura- 2000 alueeseen (FI0100065), joka sisältyy suurimmaksi osaksi yleiskaavan alueeseen. Tämän lisäksi tarkastellaan yleiskaavan sekä muiden hankkeiden ja suunnitelmien yhteisvaikutuksia Natura 2000 -alueisiin. Muita hankkeita ovat: Vuosaaren satama, Vantaan jätteenpolttolaitos, Findgrid Oyj:n sähköverkkohankkeet, Sipoonkorven kansallispuisto, Maakuntakaava, Vantaan yleiskaava 2007, Sipoon yleiskaava 2025 ja Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava. Vaikutuksia tarkastellaan myös Sipoonkorven (FI0100066) ja Sipoonjoen (FI0100086) Natura 2000 -alueisiin, jotka sijaitsevat yleiskaava-alueen pohjoispuolella.

Natura- arviointia suoritetaan vuoden 2012 loppuun saakka rinnan yleiskaavatyön kanssa. Tavoitteena on löytää kaavallisia tai muita keinoja, joiden avulla Natura 2000- alueisiin kohdistuvia vaikutuksia voidaan lieventää siten, etteivät haitat alueille ole

merkittäviä. Haittavaikutusten minimointi on oleellista, sillä luonnonsuojelulain (LSL 66 §) mukaan hanketta tai suunnitelmaa ei voida hyväksyä, mikäli se aiheuttaa merkittävää haittaa niille luontoarvoille, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon.

Natura 2000 -alueiden luontoarvojen turvaaminen vaatii aktiivista otetta luonnon- ja maisemanhoitoon. Suojelualueille on laadittava mm. hoito- ja käyttösuunnitelmat, joissa määritellään lajien ja luontotyyppien säilymisen turvaavat toimenpiteet sekä suunnitellaan suojelualueille soveltuva virkistyskäyttö. Uuteen yleiskaavaluonnokseen on lisätty Natura 2000 -alueita koskevia erityisiä kaavamerkintöjä ja määräyksiä, jotka ohjaavat jatkosuunnittelua. Virkistyskäytön ohjaaminen ja alueiden osoittaminen virkistykseen mm. Sipoonkorven reunalla ja Granössä sekä kaupunkirakenteen sisällä vähentävät herkempien suojelualueiden kulumista ja häiriintymistä.

Lainvoimaiset luonnonsuojelualueet on merkitty uuteen yleiskaavaluonnokseen.

Bemötande:

Generalplanens konsekvens för Natura 2000-områdena bedöms i den utsträckning som naturskyddslagens 65 § förutsätter. Natura-bedömningsförfarandet innehåller både en bedömning och ett enligt naturskyddslagen 65 § av Nylands NTM-central begärt utlåtande. Bedömningsarbetet framskrider i växelverkan med planläggningen så att de olägenheter som förorsakas naturvärden minimeras och förhindras med planeringsmässiga lösningar. Den slutliga Natura-bedömningen uppgörs utgående från generalplaneutkastet.

Natura-bedömningen uppgörs för att utreda effekterna av förverkligandet av den gemensamma generalplanen för kommunerna i Östersundom på de arter och naturtyper, för vars skyddande områdena upptagits i Natura 2000-nätverket. Effekterna granskas i en publikation Mustavuorenlehto ja Östersundomin lintuvedet före ett Natura 2000-område (FI0100065), som till störts delen ingår i generalplaneområdet. Förutom detta granskas sameffekten av generalplanens effekter och effekterna av andra projekt och planer på Natura 2000-områdena. De andra projekten är: Nordsjö hamn, Vanda avfallsförbränningskraftverk, Fingrid Abp:s kraftnätsprojekt, Sibbo storskogs nationalpark, Landskapsplanen, Vanda generalplan 2007, Sibbo generalplan 2025 och delgeneralplanen för Sibbo skärgård och kust. Effekterna granskas också på Sibbo storskogs (FI0100066) och Sibbo ås (FI0700086) Natura 2000-områden, som ligger på norra sidan av generalplaneområdet.

Natura-bedömningar utförs parallellt med generalplanearbetet fram till slutet av 2012. Avsikten är att hitta planrelaterade eller andra sätt, med vars hjälp effekterna som riktas på Natura 2000-områdena kan mildras, så att olägenheterna för områdena inte blir betydande. Minimeringen av konsekvenserna är väsentlig, enligt naturskyddslagen (NSL 66 §) kan ett projekt eller en planen inte godkännas, om det/den medför betydande olägenheter för de naturvärden, för vars skyddande området upptagits i Natura 2000-nätverket.

Tryggandet av Natura 2000-områdenas naturvärden kräver ett aktivt grepp i natur- och landskapsvården. För skyddsområdena ska uppgöras bl.a. skötsel- och användningsplaner, i vilka åtgärderna för bevarandet av naturtyperna definieras samt planeras en för skyddsområdena lämplig rekreationsverksamhet. Till det nya generalplaneutkastet har tillagts särskilda till Natura 2000-områden hörande planbeteckningar och bestämmelser, som styr den fortsatta planeringen. Styrningen av rekreationsbruket och anvisningen av områden för rekreation bl.a. vid randen av Sibbo storskog och på Granö samt inne i stadsstrukturen minskar väsentligt slitaget på skyddsområdena och ger mindre störningar.

Naturskyddsområdena med laga kraft har utmärkts i det nya utkastet till generalplan.

Varjokaava

Useissa mielipiteissä esitetään, että jatkotyön vaihtoehdoksi otetaan luontojärjestöjen laatima varjokaava. Varjokaava huomioi Östersundomin alueen luonto- virkistys- ja maisema-arvot sekä lainsäädännön reunaehdot virallista yleiskaavaluonnosta paremmin. Varjokaavan mukaisen maankäytön tuloksena asukkailla on mahdollisuus ulkoiluun niin upeissa metsissä, lintujen tarkkailupaikoilla kuin yhteisölliseen toimintaan soveltuvilla viljelypalstoilla, ruokaosuuskuntien vuokrapelloilla ja muilla kulttuurikohteilla.

Toisaalta huomataan varjokaavan ongelmallisuus elävän kaupunkirakenteen toteuttamisen osalta.

- Kaavaluonnos ei täytä Maankäyttö- ja rakennus lain, Luonnonsuojelulain, eikä EYn Luonto- ja Lintudirektiivien vaatimuksia ja on näin ollen toteuttamiskelvoton. Lain vaatimukset täyttävän lähtökohdan alueen kaavoittamiselle tarjoaa Helsingin, Sipoon ja Vantaan !uonnonsuojeluyhdistysten sekä Uudenmaan ympäristönsuojelupiirin laatima Varjokaavan luonnos, jota Tringa r.y esittää otettavaksi jatkotyön pohjaksi. (L4)

- 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. (L33)

- Pelkäämme julkisuudessa väläyteltyjä "varjokaavoja", jotka kasvattaisivat Östersundomin muiden nukkumalähiöiden kastiin, mutta väestöpohjaa eikä asumistiheyttä olisi tarpeeksi järkevien palveluiden sekä joukkoliikenneratkaisujen toteutukselle. Tämän takia on tärkeää pitää kiinni riittävästä väestömäärästä alueella. (M42)

Lisää kannanotoissa: L33, L4, L38, L3, L30
Mielipiteet: M147, M42, M75, M45, M10

Luontojärjestöjen laatimassa ns. Varjokaavassa Länsisalmessa ei ole metroasemaa eikä uutta rakentamista. Seuraavat lausunnon ja mielipiteen antajat ehdottavat varjokaavaa joko yleiskaavan pohjaksi tai suunnitteluvaiheen vaihtoehdoksi:
L3, L4, L15, L30, L33, L38, M7, M31, M45, M75, M93, M98, M147

Vastine:

Esitettyjen kannanottojen ja mielipiteiden mukaisesti Varjokaava on yksi aluetta koskevasta viidestä keskenään vertailtavasta vaihtoehdosta. Varjokaava on nimetty vaihtoehdoksi C. Vertailuja eri vaihtoehtojen kesken, löytyy vaikutusten arviointia ja vertailukriteereitä koskevasta raportista, joka on kaavaluonnosmateriaalin yksi asiakirja. Vertailuja löytyy myös aluetta koskevasta liikennejärjestelmäselvityksestä, joka on verkossa nähtävissä. Varjokaavan heikkoudet liittyvät seutu- ja yhdyskuntarakenteeseen ja elinkeinoelämän mahdollisuuksiin.

Bemötande:

I enlighet med de framförda ställningstagandena och åsikterna utgör Skuggplanen en av de fem alternativen för området som ska jämföras. Skuggplanen har benämnts alternativ C. Jämförelser av de olika alternativen finns i rapporten gällande konsekvensbedömning och jämförelsekriterier, som utgör ett dokument i materialet för planutkastet. Jämförelser finns också i trafiksystemutredningen för området, vilken finns på nätet. Svagheterna i kuggplanen ansluter sig till region- och samhällsstrukturen och näringslivets möjligheter.

Sipoonkorpi

Mielipiteissä kannatetaan Sipoonkorven kansallispuiston ulottamista rannikon lintuvesiin ja Mustavuoren lehtoalueeseen saakka sisältäen alueita yhdistävät ekologiset käytävät. Jatkossa tulee harkita rakentamisalueiden laajuutta Porvoonväylän pohjoispuolella. Erityisesti Storträskin eteläpuolella, jossa on merkittäviä luontoarvoja ja alueiden tulisi pikemmin kuulua Sipoonkorven kansallispuistoon. Myös Hältingträskin ympäristö on luonnon- ja virkistysarvoiltaan merkittävä eikä rakentamisen tulisi ulottua sen lähelle.

Useissa kannanotoissa ja mielipiteissä alueen erämaamaisuus koetaan tärkeämmäksi arvoksi kuin suuri tonttimaan tarjonta.

Sipoonkorpi nähdään myös elinkeinoelämän ja yksityisen yritystoiminnan kannalta mahdollisuutena. Erilaisille korpeen suuntautuville matkailu- ja virkistystoiminnoille voisi olla erilaisia keskuksia eri paikoissa, mikä olisi joustava ja toiminnallisesti elävä ratkaisu.

- 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. (L28)

- Sipoonkorven yhteinäisyys ja ekologiset yhteystarpeet tulee ottaa paremmin huomioon jatkosuunnittelussa. Sipoonkorven etelärajan määrittely tulee tapahtua suunnitellun rakentamisen Sipoonkorven kansallispuistoon ja Natura-alueeseen kohdistuvien vaikutusten arvioinnin pohjalta. Sipoonkorven eteläraja tulisi muuttaa vastaamaan Sipoonkorpit II-työryhmän määrittelemää rajausta. Moottoritien pohjoispuoleiset rakentamisalueet pirstovat Sipoonkorpea ja jättävät alleen tärkeitä lintualueita.

  Yleiskaavaluonnoksen mukainen rakentaminen sijoittuu liian lähelle Sipoonkorven kansallispuistoa, mikä aiheuttaa liikaa kävijäpainetta. Taajamarakentamisen ja kansallispuiston välissä tulisi olla puskurialueita. Sipoonkorven mahtavat kalliot ja luonnontilaiset purolaaksot tulisi jättää kokonaan rakentamatta, sillä alue on topografiansa takia hankalasti rakennettavissa.

  Sipoonkorpea tulee kehittää enemmän virkistyksen näkökulmasta, kuten hyödyntämällä lampia uimapaikkoina ja kehittämällä ulkoilureitistöä. Virkistyskäytön kannalta pidetään mielekkäänä, että Vantaan Ojangon ulkoilualueelta olisi reittejä Sipoonkorpeen.

  "Sipoonkorpi ja Östersundom" - liiteraportin johtopäätökset tulisi huomioida suunnittelussa. Raportissa esitettyä viheralueiden toiminnallista vyöhykkeisyyttä kannatetaan. Vyöhykkeisyys toteutuu siten, että lähellä asutusta on virkistykseen painottuvat viheralueet ja mentäessä kohti kansallispuistoa erämaisuus lisääntyy.

  Kaavaluonnokseen on merkitty Sipoonkorven ohjeellinen eteläraja ilman asianmukaisia selvityksiä lähinnä rakentamiseen varattuja alueita mukaillen. Jatkosuunnittelussa tulee ottaa paremmin huomioon Sipoonkorven yhtenäisyys ja ekologiset yhteystarpeet. (L50)

- 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 Salmenkalliossa ja Talosaaren niemi kahden Natura 2000 -alueen välillä. (L38)

- Alueen pohjoisosaan osoitettu rakentaminen pirstoo Sipoonkorven metsämannerta useamman neliökilometrin alalta jättäen alleen osia Sipoonkorven maakunnallisesti tärkeästä lintualueesta. (L4)

- Alueella runsaasti metsissä liikkuvina emme ymmärrä miten ollaan valmiita hukkaamaan iso osa Sipoonkorven Kansallispuiston potentiaalista. Alue on luonnon arvoiltaan erittäin monimuotoinen j a merkittävä. Todellinen Sipoon korpi alkaa Porvoonväylästä. Sipoonkorpi on alue joka on todellinen helmi pääkaupungissa. vastaavaa erämaan läheisyyttä löytyy hyvin harvoista suurista kaupungeista. (mm. Kanadan Vancouverista, joka toistuvasti voittaakin maailman parhaan kaupungin tittelin). (M77)

- Tonttimme on piirretty Sipoonkorpeen kuuluvaksi. Tarkoittaako se sitä, että emme saa asua emmekä rakentaa tontillemme? Kaipaamme selitystä, millä syillä ja oikeudella alue on kaavoitettu Sipoonkorveksi. (M104)

Lisää kannanotoissa: L54, L33, L28, L1, L4, L38, L50, L23, L49, L32, L3, L16, L30
Mielipiteet: M60, M50, M42, M45, M35, M54, M34, M53, M103, M31, M77, M104, M32, M10

Vastine:

Sipoonkorpea on yleiskaavan suunnittelussa pidetty eräänä alueen tärkeimpänä vetovoimatekijänä. Kansallispuiston perustaminen ja Sipoonkorven virkistyskäytön kehittäminen lisää entisestään tätä vetovoimaa.

Sipoonkorven eteläraja on esillä olleessa yleiskaavaluonnoksessa (nyt vaihtoehto A) merkitty omalla merkinnällään asiasta käytävän keskustelun helpottamiseksi. Tämä merkintä on poistettu uusista vaihtoehdoista B,D ja E. Sipoonkorven etelärajaa on tarkennettu suunnittelun tavoitteiden ja tarkkuuden tarkentumisen myötä sekä esitettyjen mielipiteiden ja kannanottojen perusteella. Raideliikennevaraus (raitiotielinjaus) on esitetty Sipoonkorven reunaan saakka korven virkistysalueroolin vahvistamisen myötä.

Sipoonkorven suunnittelu tulee jatkumaan koko yleiskaavan suunnittelun ajan. Tarkemmin virkistysreitteihin, pysäköintialueisiin, luontokeskuksiin ym. paneudutaan tarkempiasteisessa suunnittelussa.

Kaavan eräs päätavoite on ollut pientalokaupungin luominen. Nyt kaavaluonnoksessa (B) asuminen sijoittuu punaisella värillä merkityille rakennusalueille. Näistä vaaleanpunainen ja keskipunainen edustavat pientaloasumista, jota on noin 90 % maapinta-alasta. Puolet tästä on perinteistä helsinkiläistä pientaloasutusta (maksimi rakentamistehokkuus tonteilla = 0,4). Vertailun vuoksi Landbon uudisrakennusalue on nyt rakennettu n. tehokkuudella 0,25). Tästä pientaloasumisen muodosta suuri määrä on sijoitettu Porvoonväylän ja Sipoonkorven eteläreunan väliin, alueelle, jossa nyt sijaitsevat Landbon, Puroniityntien ja Degermossan pientaloalueet. Nämä olevat asuntoalueet on otettu Sipoonkorven metsäalueen rajauksessa huomioon. Helsingin alueerajan pohjoispuolella Vantaalla ja Sipoossa on voimassa yleiskaavat, joihin on merkitty Sipoonkorven sisälle kyläalueita. Östersundomin yleiskaava ei sisällä kannanottoa näihin alueisiin. Ne tulee kuitenkin aikanaan huomioida korven kokonaissuunnitelmia laadittaessa.

Viheralueella eli myös Sipoonkorvessa sijaitsevia kiinteistöjä koskee kaavamääräys, jonka mukaan olevia kiinteistöjä voidaan korjata ja laajentaa vähäisessä määrin. Uusia asuinrakennuksia ei saa rakentaa. Kaava ei edellytä kiinteistöjen lunastamista Sipoonkorven osaksi.

Bemötande:

Sibbo storskog har i planläggningen av generalplanen ansetts som områdets viktigaste attraktionsfaktor. Grundandet av en nationalpark och utvecklandet av rekreationsbruket av Sibbo storskog ökar ytterligare denna attraktion.

Södra gränsen för Sibbo storskog har i det framlagda generalplaneutkastet (nu alternativ A) utmärkts med en egen beteckning för att underlätta den diskussion som förs om saken. Denna beteckning har avlägsnats från de nya utkasten B, D och E. Södra gränsen av Sibbo Storskog har preciserats i takt med planeringens målsättning och noggrannheten preciserats samt på basis av de framförda åsikterna och ställningstagandena. Spårtrafikreserveringen (spårvägssträckningen) har framställts fram till randen av Sibbo storskog vid förstärkningen av storskogens rekreationsroll.

Planeringen av Sibbo storskog kommer att fortsätta under hela planeringstiden för generalplanen. Ett mera grundligt inträngande i rekreationslederna, parkeringsplatserna, naturcentren m.m. sker i planeringen på noggrannare nivå.

En huvudmålsättning med planen är att skapa en småhusstad. Nu i planutkastet (B) förläggs boendet på de med röd färg utmärkta byggnadsområdena. Av dessa representerar den ljusröda och mellanröda färgen småhusboende, som upptar 90 % av markarealen. Hälften av denna är traditionell småhusbebyggelse av helsingforsisk typ (maximal byggeffektivitet = 0,4) För jämförelsens skull har Landbo nybyggnadsområde nu utbyggts till en effektivitet av ca 0,25). Av det här småhusboendet har största delen förlagts mellan Borgåleden och södra kanten av Sibbo storskog, på ett område där nu småhusområdena Landbo, Bäckängsvägen och Degermossen ligger. Dessa befintliga bostadsområden har beaktats vid avgränsningen av Sibbo storskogs skogsområde. På norra sidan av Helsingfors områdesgräns i Vanda och Sibbo är en generalplan i kraft, på vilken byområden antecknats inom Sibbo storskog. Östersundom generalplan innehåller inga ställningstaganden gällande dessa områden. De kommer ändå i sinom tid att beaktas när helhetsplanen för storskogen görs upp.

På grönområde dvs. också på i Sibbo storskog befintliga fastigheter gäller en planbestämmelse, enligt vilken befintliga fastigheter kan repareras och utvidgas i ringa grad. Nya bostadsbyggnader får inte uppföras. Planen förutsätter inte att fastigheter inlöses som del av Sibbo storskog.

Ekologiset käytävät

Yleiskaavassa on periaatteessa katsottu huomioidun hyvin etelä- pohjoissuuntaiset viheryhteydet purolaaksoja myöten. Ekologisia käytäviä pidetään tärkeinä ja tarpeellisina paitsi luonnon monimuotoisuuden, myös asukkaiden virkistysreittiverkostona sekä hulevesireitteinä. Toisaalta kaavaluonnoksessa esitettyjen viherkäytävien on sanottu olevan liian kapeita turvaamaan habitaateissa elävien lajien liikkumisen. Niinpä ekologisia ja virkistyskäyttöä palvelevia viheryhteyksiä Sipoonkorven ja rannikon Natura-alueiden välillä on useammassa kannanotossa ja mielipiteessä edellytetty levennettäviksi. On myös esitetty, että suunnitellaan viheryhteydet Porvoonväylän ja ratavarauksen yli.

Erityisesti Salmenkallion maankäyttöä metroasemineen on pidetty ongelmallisena, koska se sijaitsee ekologisella käytävällä. Ekologisten käytävien leveydeksi esitetään vähintään 300 metriä. Myös rannikon suuntaisten ekokäytävien toimivuutta ehdotetaan parannettaviksi.

Ekologisten käytävien tarpeellisuudesta hirvieläinten kulkureittinä asutuksen keskellä esiintyy erilaisia näkemyksiä. Alueella on nykyisin metsäkauriita, valkohäntäpeuroja ja hirviä, joista erityisesti hirvien liikkuminen asuinalueilla pidetään turvallisuusriskinä sekä asukkaille että hirville itselleen.

- Viherkäytävät Sipoonkorven ja rannan/Natura-alueiden välillä ovat kapeita. Pitäsi olla väh. 300 metriä toimiakseen ekologisina käytävinä ja vaihtelevan levyisiä. (L29)

- Suunnitelmassa esitettyä suurempien yhdyskäytävien va-

raaminen Sipoonkorven ja merenrannan välille ei ole perusteltua. (L22)

- Viherkäytäviä tulee leventää ja Vantaan yleiskaavan luonnonsuojelu- ja luo-alueet on otettava huomioon. (L28)

- 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. (L50)

- Suojelunäkökohdista hirvi tarvitsee liikkuakseen viherkäytäviä Östersundomissa. Täysin toinen asia on, halutaanko maamme pääkaupungin rajojen sisäpuolella kaupunkisuunnittelua ohjata suojelemalla hirveä, joka ei ole maassamme uhanalainen eläin vaan päinvastoin. Luonnossamme elävät eläimet eivät käyttäydy kuten Disneyn piirretyissä esiintyvät sympaattiset eläimet, jotka elävät ihmisten kaltaisina ihmisten keskellä. (M42)

- Vastustamme viherkäytävää Länsimäentien länsipuolella Sipoon Massbyssä. Suunnitelma vaikuttaisi perustuslaillisella tavalla alueen omakotitontteihin. (M71)

- Huomautan, että viheralueita j a viherkäytäviä on kaavoitettu asuintonteille. Viheraluemerkinnät asuintonteilta tulee poistaa, Viheraluemerkinnän poistamista Immersbyntien itäpuolella ja Haavistontiellä puoltaa myös alueella jo kulkeva kunnallistekniikka. (M70)

- Kaavaluonnokseen merkityt viherkäytävän reunat pilkkovat reuna-alueiden tontteja estäen Majvikin metroaseman vaikutuspiirissä olevan alueen asukasmäärän ja rakennuskannan kehittymistä.Kaavaluonnoksessa on Sipoon alueella muutenkin huomattavasti enemmän rakennuskantaa rajoittavia viheralueita verrattuna Helsingin ja Vantaan alueelle merkittyihin viheralueisiin. (M87)

Kannanotot: L3, L4, L5, L16, L23, L28, L29, L30, L38, L43, L50
Mielipiteet: M42, M45, M60, M65, M71, M77, M83, M100, M110, M124, M103, M126, M147

Vastine:

Östersundomin tapauksessa on yleiskaavan suunnittelun kuluessa jäänyt epäselväksi metsän ja rannan välisten ekokäytävien tarpeellisuus tiettyjen paikallisten eläin- tai kasvilajien kannalta. Joka tapauksessa ne toimivat ihmisten virkistysyhteytenä. Siksi uudessa luonnoksessa on viherkäytäviä Sipoonkorven ja rannikon Natura-alueiden välillä muokattu kaikkien kolmen kunnan alueella.

Sipoon Majvikissa ekokäytävän paikkaa on tarkistettu siten, että se noudattaa luontoselvityksessä (T:mi Ekologinen ympäristökartoitus, 2011) osoitettua ekokäytävää. Majvikin itäisempää viherkäytävää on tarkistettu siten, että siitä koituvat haitat olemassa olevalle asutukselle vähenevät.

Leveät ekokäytävät ovat kaupunkirakenteen eheyden kannalta ongelmallisia. Mitä enemmän ja mitä leveämpiä ne ovat, sitä pirstoutuneempi kaupunkirakenne on. Tämä puolestaan tekee vaikeaksi toimivien lähipalveluiden järjestämisen. Tilanne on periaatteessa sama toimivan kaupunkirakenteen kannalta kuin luontoalueiden pirstoutuminen on eliölajien kannalta.

Bemötande:

I fallet Östersundom har under planeringens gång av generalplanen behovet av ekologiska korridorer mellan skogen och stranden gällande vissa djur- och växtarter förblivit oklart. I alla fall fungerar de som rekreationsförbindelser för människorna. Därför har i det nya utkastet grönkorridorerna mellan Sibbo storskog och Natura-områdena bearbetats inom alla tre kommunernas områden.

I Majvik i Sibbo har platsen för den ekologiska korridoren justerats så att den överensstämmer med den i naturutredningen (Tmi Ekologinen ympäristökartoitus, 2011) anvisade ekokorridoren. Den östligare grönkorridoren i Majvik har justerats så att de olägenheter som den medför för den befintliga bosättningen minskar.

Breda ekologiska korridorer är problematiska med avseende på stadsstrukturens enhetlighet. Ju fler och ju bredare de är desto mer splittrad blir stadsstrukturen. Det här igen gör det svårt att ordna en fungerande närservice. Situationen är i princip densamma sett ur en fungerande stadsstrukturs synvinkel som naturområdenas splittring är sett ur organismarternas synvinkel.

14. Kulttuuriympäristö

Kulttuuriympäristön näkökulmasta tehtyjä selvityksiä pidetään mallikkaina ja riittävinä. Niissä todetut arvot edellytetään otettavaksi paremmin huomioon suunnittelussa. Alueella on tutkimattomia keskiaikaisia asuinpaikkoja, joiden osalta selvityksiä edellytetään tarkennettavan.

Rakentaminen ja ympäristön hoito tulee sopeuttaa alueen maisemallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Yleiskaavaluonnoksessa ei ole riittävästi esitetty, miten kulttuuriympäristö huomioidaan. Kulttuurihistoriallisten painopisteiden todetaan tarvitsevan tarpeeksi suuret suojavyöhykkeet sekä erityistä detaljisuunnittelua seuraavissa kaava-vaiheissa. Kiinteiden muinaisjäännösten kohdalle ei tule osoittaa rakentamista. Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät kohteet tulee merkitä kaavamääräyksiin tai liitekarttaan, samoin historialliset tiealueet ja muinaisjäännökset ja muut tiedossa olevat historialliset rakenteet. Suunnittelussa ja rakentamisessa tulee turvata Länsisalmen kylämiljöö ja Granön vanha kylämiljöö osana saaristokulttuuria.

Yleiskaavaa laadittaessa on huomioitava tarkemmin suunnitellun rakentamisen vaikutukset Vantaan yleiskaavassakin (2007) maisemallisesti arvokkaaksi ja suojeltavaksi todettuun Länsisalmen maisema-alueeseen. Länsisalmen kaupunginosalle on tyypillistä merelle johtavien laaksojen pitkänomainen peltomaisema. Metrolinjauksen ja -asemien paikkojen edellytettiin sopeutuvan arvokkaaseen kulttuurimaisemaan. Kaavaluonnoksessa esitetyn maankäytön katsotaan olevan aivan liian tehokasta Westerkullan kartanoalueen ympärillä ja ristirii-

dassa kartanoalueen maisemallisten ja kulttuurihistoriallisten erityisarvojen kanssa.

Östersundomin kartanon ympäristö peltoineen, avoimet maisematilat ja kantatilojen agraari luonne edellytetään säilytettäväksi. Näkymien avaaminen kartanolta merelle on perusteltua.

Björkuddenin huvilarakennuksen ympäristö on suunniteltava ottaen huomioon kansalliset ja kulttuurihistorialliset arvot. Uusi siltayhteys tulee siirtää kauemmaksi huvilan pihapiiristä.

Uuden rakentamisen sovittaminen Kappelin ja hautausmaan ympäristöön vaaditaan tehtäväksi hienovaraisesti ja monisatavuotinen historia huomioiden.

Sotungin laakson kulttuurimaisema ja kylämiljöö Porvoon moottoritien pohjoispuolella halutaan säilyttää ja suojella. Alue voitaisiin jopa sisällyttää Sipoonkorven kansallispuistoon.

- Kulttuuriympäristön kannalta arvokkaiden alueiden ja kohteiden luonne muuttuu rakentamisen myötä. Kaavaluonnos ei kerro kuinka niiden arvoista ja käytöstä huolehditaan. Aluerajaukset tulisi lisätä suunnitelmaan.

  Kartano ja kappeli kulttuurihistoriallisina painopisteinä vaativat suojavyöhykkeet. Niiden identiteetti ja painoarvo muuttuvat yhdyskuntarakenteen uudistuessa. (L29)

- Tärkeää, että eri alueiden ominaispiirteet säilyvät, samoin koko alueen rikkaat luontoarvot. Edelleen on tärkeää, että alueen arvokkaat maisemalliset ja rakennus-, miljöö- sekä kulttuurihistorialliset kohteet säilytetään. Samoin pidämme tärkeänä, että edellä mainittu näkyy myös eri alueiden rakentamistehokkuudessa ja asukastiheydessä. Östersundom vasta hakee omaa kaupunki-identiteettiään, ja siksi pidämme hyvänä sitä luovaa tapaa, jolla monitasoista suunnittelua on tehty ja joka jättää tilaa tulevaisuuden kaupungin muotoutumiselle.(M73)

- Kulttuurimaiseman säilyttämiseksi Kartanon metroasema tulee siirtää pohjoisemmas ja jättää kartanon ympärille riittävästi peltoalueita. (L13)

- Gubbackan historiallinen kylämäki, Westerkullan kartano ja näiden välinen pelto on säilytettävä historiallisena kulttuurimaisemana. (L14)

- Yleiskaavaa laadittaessa tulisi huomioida tarkemmin suunnitellun rakentamisen vaikutukset Vantaan yleiskaavassa maisemallisesti arvokkaaksi ja suojeltavaksi todettuun Länsisalmen maisema-alueeseen. Västersundomin kylän ja Westerkullan kartanoalueen sisältämän Länsisalmen 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 tulee suunnitella olemassa oleva kulttuuriympäristö huomioon ottaen ja arvokasta kulttuurimaisemaa vaalien. (L47)

- Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt tulee merkitä aluerajauksina ja todeta valtakunnallinen merkittävyys kaavamääräyksissä. Maakunnallisesti merkittävät kohteet tulee merkitä joko kaavakarttaan tai erilliseen liitekarttaan. Historialliset tiealueet tulisi joko merkitä tai vähintään mainita, että ne tulee huomioida yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Länsisalmen kylän historiallinen kerrostuneisuus ja Granön vanhan kylämiljöön säilyminen tulee turvata tulevassa suunnittelussa. Muinaisjäännökset ja muut tiedossa olevat historialliset rakenteet tulee merkitä kaavaan. (L50)

- Östersundomin kartanon laidun- ja avoimien maisematilojen säilyminen osana alueen maankäyttöhistoriaa olisi tärkeää. Pelto- ja viheralueita tulee laajentaa. (L50)

- Uuden merellisen kaupunginosan historiallisia juuria, merenlahden vesiaiheen avaria näkymiä onkin varjeltava alueen tuleville käyttäjille. (M20)

- Kulttuurihistoriallinen kartanoalue on elävä ja toiminnassa oleva maatalouskeskus, jonka toimintaa on tarkoitus kehittää (mm. hevosharrastus) siten, että maatilan alueet tulevat avoimiksi myös alueen tuleville asukkaille. (M130)

- Östersundomin alueella Vikkullantie, on useita satoja vuosia vanha, ehdottaisin nykyisen tielinjauksen pidettävän pyörätienä joka ohjaisi vain kevyttä liikennettä alueen kautta. (M1)

Kannanotot: Vantaan kaupunki, L47, L50, L29, L9, L3, L22, L25
Mielipiteet: M147,M130,M68, M127, M1, M11, M102, M32, M20, M103

Vastine:

Kulttuurihistoriallisten kohteiden liittyminen ympäristöönsä suunnitellaan tarkempiasteisessa kaavoituksessa. Ne ovat itsessään toimivaa vanhaa rakennusaluetta, minkä tulisi periaatteessa olla kokonaan merkitty rakennus- eli korttelialueeksi. Nyt korttelialueen osaksi on merkitty Björntorp ja Husön kartano, minkä voi katsoa sallivan enemmän rakentamista aivan kohteiden läheisyyteen. Luonnoksessa B maakunnallisesti arvokkaita kohteita on lisätty Gumböleen. Västerkullan ja Östersundomin kartanot sekä Östersundomin kirkko ovat kohteena osa viheraluetta, minkä voi katsoa tarkoittavan vähäisempää kohteen lähellä tapahtuvaa uutta rakentamista. Laajojen maisema-alueiden suojelu ei ole kaupunkialueella perusteltua, koska silloin kaikki uusi kaupunkirakentaminen tulisi periaatteessa sijoittaa aina uusille käyttämättömille luontoalueille, mikä ei ole ekologisesti viisasta maankäyttöä.

Yksittäisiä suojelukohteita ja arkeologisia kohteita ei ole voitu sijoittaa yleiskaavan pääkarttaan sen luettavuuden johdosta. Niistä laaditaan yleiskaavaehdotukseen oma liitekarttansa, joka liitetään yleiskaavaehdotuksen selostukseen.

Joitakin vanhoja tielinjoja on kaavakarttaan merkitty säilytettäviksi teiksi, mm. Vikkullantie ja Sotungintie.

Vantaan Kartanon metroaseman poistaminen vaihtoehdossa B muuttaa aiempaa vähemmän Västerkullan kartanon kulttuurimaisemaa.

Länsisalmen kylän tuntumasta on rakentamisalueita vähennetty.

Kartanoiden lähiympäristön käyttötarkoitus tulevaisuudessa tulee riippumaan niiden omistajien tavoitteista. Yleiskaavaan ei tulla merkitsemään niiden tulevaa käyttöä.

Bemötande:

Hur de kulturhistoriska objekten ansluter sig till sin omgivning förberedas i planläggningen på noggrannare nivå. Objekten utgör i sig fungerande gamla byggnadsområden, vilka i princip borde vara betecknade som byggnads- och kvartersområden i sin helhet. Nu har Björntorp och Husö herrgårdar betecknats som del i kvartersområde, vilket kan anses tillåta ytterligare byggande alldeles intill objekten. I alternativ B har på landskapsnivå värdefulla objekt tillfogats i Gumböle. Herrgårdarna i Västerkulla och Östersundom samt Östersundoms kyrka är som objekt del av grönområdet, vilket kan anses betyda ett mera begränsat nybyggande i närhet av objektet. Att skydda större landskapsområden är inte motiverat på stadsområde för då borde all ny stadsbyggnation i princip alltid förläggas på oexploaterade naturområden, vilket inte är en ekologiskt förnuftig markanvändning.

Enskilda skyddsobjekt och arkeologiska objekt har inte kunnat utmärkas på generalplanens huvudkarta för kartans läsbarhets skull. För dem uppgörs till generalplaneutkastet en egen kartbilaga, som ansluts till generalplaneutkastets beskrivning.

Vissa gamla vägsträckningar har märkts ut på plankartan som vägar som ska bevaras, bl.a. Vilkkullavägen och Sottungsbyvägen.

Strykandet av metrostationen vid Vanda Herrgård ur alternativ B förändrar Västerkulla herrgårds kulturlandskap mindre än tidigare.

I närheten Västersundom by har byggnadsområden skurits ner.

Det framtida användningssyftet för herrgårdarnas närmiljö beror på de syften deras ägare har. I generalplanen kommer inte deras kommande användning att utmärkas.

15. Toteuttaminen

Kehotettiin huolehtimaan siitä, että toteutus on taloudellisesti järkevä eikä yksityisten maanomistajien etua leikata eikä loukata. Toteutuksen ja tärkeiden rakentamispäätösten kanssa ei myöskään ole syytä viivytellä, jotta maanomistajille ei tuoteta tarpeetonta vaivaa ja taloudellisia menetyksiä pitkän, epävarman odotteluajan seurauksena.

Toteutus tulisi aloittaa lännestä ja merellisyyttä voitaisiin toteutuksessa korostaa, esimerkiksi kaivamalla kanavia, ruoppaamalla ja turvaamalla kaikkien asukkaiden pääsy rannoille. Maankäyttösopimusten solmimista maanomistajien ja kaupungin välille pidetään sujuvan toteutuksen parhaana edellytyksenä.

Joissakin mielipiteissä tuodaan julki huoli rakennusoikeuden määrän kasvun vaikutuksesta kiinteistöveron määrään.

- Toteuttamisen aloittaminen lännestä on perusteltua, lähes välttämätöntä kunnallistekniikan ja metron kannalta. Olisiko tehokkaampaa rakentamista syytä osoittaa myös esim. Landbon alueelle ja vapauttaa siten enemmän ranta-alueita virkistykseen? (L22)

- Luonnoksen lähtökohtana on ennuste ja olettamus pääkaupunkiseudun pitkän ajan väestön kasvusta. Suunnitelmissa tulee varautua myös siihen, etteivät ennusteet toteudu täysimääräisinä, ja suunnitella rakentaminen niin, että se on luontevasti toteutettavissa vaiheittain, alueittain ja vasta tarpeen mukaan. Tämä voisi olla mahdollista esim. Sipoonkorven eteläosan ja muiden luonnosalueen arvokkaiden luontokohteiden säilymisen kannalta.(M53)

- Kaikille Östersundomin asukkaille tulee turvata pääsy rantaan. Tämä tulee toteuttaa kevyeen ja julkiseen liikenteeseen perustuen niin, ettei rannoista tule suuria parkkikenttiä. (M98)

- Asutustavoitteet on täysin mahdollista toteuttaa rakentamalla tiivis kerrostalokaupunki metroradan varteen. (M60)

- Onko tilaa ajallisille kerrostumille vai jyrätäänkö kaikki vanha uuden tieltä? (M18)

- 45 000 asukasta vaikuttaa liian suurelta ottaen huomioon hankalat rakentamisolosuhteet. (M65)

- On tärkeää tehdä yleiskaavaan tulevat toteutettavuusselvitykset perusteellisesti eikä kaavaan saa jäädä toteuttamiskelvottomia linjauksia, jotka rajoittavat vuosikymmeniä yksityisten omistamien alueiden arvonnousua ja rakentamismahdollisuuksia. (M72)

- Vaihtoehdottomuus vaivaa Helsingin rakentamista. Kaupungilla olisi oivallinen tilaisuus näyttää, että kiinnostava, erilainen ja ekologinen rakennuskulttuuri on mahdollista Helsingissä. (M93)

- Rakennuskielto laskee alueen arvoa. Päätös Granön sillasta on tehtävä viivyttelemättä ja rakentamissuunnitelmien toteuttamisesta on esitettävä aikataulu, jotta maanomistajat eivät joudu tarpeettomasti kärsimään. (M140)

- Veneliikenteen lisäys Korsnäsinsalmessa ja Korsnäsin lahdessa kasvattavat liikenneriskiä. Alueen rakentaminen merkitsisi massiivisia ja kalliita ruoppauksia. Ruoppauksesta voi aiheutua ympäristöriskejä ja ainakin melu- haju- ja näköhaittaa. Satamat tarvitsevat laajat pysäköintialueet. (M100)

- Liikenneyhteydet tulee ruuhkautumisen ehkäisemiseksi rakentaa ja parantaa etuajassa, samoin metro ja uudet sillat. (M144)

- Sujuvan toteuttamisen kannalta pidämme parhaana vaihtoehtona maankäyttösopimuksen solmimista maanomistajan ja kaupungin välille. (M88)

- Kaavoituksen toteutuminen yleiskaavaluonnoksen mukaisena merkitsisi Råkilan alueen asukkaille erittäin huomattavia taloudellisia menetyksiä, kun Råkilan osayleiskaavaan mer-

kityistä rakentamisalueista poiketaan yleiskaavaluonnoksessa. (M81)

- Kapellvikenin ensimmäiset ruoppaustoimet tulee kohdistaa nykyisen kanavan ja Skutholmenin asuintonttien välille ja ruovikko on kokonaan tai merkittäviltä osin poistettava. Retkeilijät vastarannalla aiheuttavat tulipalon vaaraa, ruovikon poisto parantaisi tilannetta. (M26)

- Merellisyys -teeman toteutumista voisi tehostaa esimerkiksi avaamalla Östersundomin kartanin itäpuolisen peltoalueen koko merenpinnan tasolla olevalta alueelta ja rakentamalla uusia kanavia ko. alueelle. (M5)

- Vaikka Westerkullan vanhat peltoalueet on osittain vanhana merenpohjana luokiteltu rakennettavuudeltaan vaikeaan ja erittäin vaikeaan luokkaan, ovat ne nykyteknologialla rakennettavissa, tarvittaessa jopa korkeiden kerrostalojen rakentaminen olisi mahdollista. (M12)

- Uudisrakentaminen tulee sijoittaa muualle kuin tulva-alueille tai Natura-alueille. (M129, M75)

- Miten otatte huomioon nykyiset omakotiasukkaat? Tonteille jo rakennetut rakennukset pitää ottaa huomioon tonttitehokkuuslukuja määritettäessä. kiinteistöverohan lasketaan tontin rakennusoikeuden mukaan. (M2b)

- Keskipunainen väri, joka on kaupunkipientalovaltainen korttelialue. Voidaanko jo rakennettujen tonttien rakennusoikeutta muuttaa ja mitä tämä käytännössä tarkoittaa? Jos rakennusoikeutta lisätään, kuinka se vaikuttaa kiinteistöveron määräämiseen. Määräytyykö kiinteistövero rakennusoikeuden mukaan vai rakennettujen neliöiden mukaan? (M150)

Vastine:

Yleiskaava varaa tiloja erilaisille maankäytön muodoille. Lähtökohtaisesti osayleiskaavatyössä pyritään ennen kaikkea kokonaisuuden kannalta toimivaan ja tarkoituksen mukaiseen kaavaratkaisuun, jossa toteutuu kaavatyölle asetetut tavoitteet kaikkien kuntien kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Yksittäisen kiinteistön näkökulmasta kaavaratkaisuun vaikuttavat monet tekijät (kiinteistön sijainti, ympäristötekijät, luontoarvot, rakentamiskelpoisuus ym.). Yleiskaavatyön yhteydessä ei siten voida varsinaisesti puhua yhdenvertaisuusperiaatteesta.

Toteuttamisohjelma ja tarkempiasteinen kaavoitus aikataulineen on yleiskaavoituksesta erillinen toimenpide. Tarkat toteuttamisaikataulut kustannusarvioineen ovat yleiskaavan mittakaavan huomioiden mahdottomuus, koska rakentaminen tulee kestämään vuosikymmeniä. Koko alue toteutuu joka tapauksessa erittäin monessa vaiheessa.

Toteuttamisaikataulujen laatiminen on varmemmalla pohjalla yleiskaavaehdotuksen valmistuttua, koska silloin on selvillä siihen kohdistuvat kaavavalitusten aiheet ja laajuus. Nykyisiin maanomistajiin ja asukkaisiin nyt kohdistuva aikataulullinen epävarmuus on hyvin tiedostettu ja siksi ainakin yleiskaavatyö pyritään saamaan valmiiksi niin pian kuin mahdollista.

Esitetyt toteuttamisnäkökohdat ovat olleet pohdintojen kohteena. Mm. kaavaluonnokseen merkitty yhteiskäyttötunnelin varaus antaa vapauden asemakaava-alueiden toteuttamiselle omassa aikataulussaan, mikäli tämä katsotaan aiheelliseksi. Kunnallistekniikka ja raideliikenne ovat tärkeimmät yksittäiset toteuttamista määrittävät tekijät kaavaprosessiin liittyvien juridisten seikkojen lisäksi.

Toteuttamisjärjestyksen suhteen Helsingin kaupunki tulee olemaan tärkein toteuttaja ja siinä mielessä toteuttamisen alkaminen lännestä nykyisen helsinkiläisen infrastruktuurin suunnasta on luonteva lähtökohta.

Östersundomin yleiskaava-alueen rakentamisen periaatteista ei ole vielä olemassa päätöksiä. Helsingin osalta muihin projektialueisiin nähden Östersundomissa on poikkeuksellisen suuri yksityisen maanomistuksen osuus, mikä vaikuttaa toteuttamistapaan. Vantaan ja Sipoon osalta maanomistusolosuhteet Länsimäessä, Länsisalmessa ja Majvikissa ovat tavanomaisemmat eli yksityisen maanomistuksen osuus on suuri. Granö on maanomistusoloiltaan erikoistapaus, koska Helsinki omistaa siellä paljon maata, mutta naapurikunnan mailla.

Kaikki kunnat pyrkivät ensisijaisesti kaavoittamaan (=koskee asemakaavoitusta, ei yleiskaavoitusta) omia maitaan ja lisäämään maanomistusta alueella kunkin kunnan omia maapoliittisia linjauksia noudattaen. Kunnat voivat kaavoittaa myös yksityisiä maita. Suurien maanomistajien kanssa voidaan tehdä maankäyttösopimuksia, joilla maanomistaja sitoutuu maksamaan asemakaavan laadinnasta ja sen toteuttamisesta aiheutuvia kuluja ja kunta sitoutuu laatimaan asemakaavan. Lain mukaan kunnat voivat myös lunastaa maata raakamaan hintaan. Raakamaalla tarkoitetaan tällöin asemakaavoittamatonta aluetta, jolla on tulevaisuuden rakentamisodotuksiin pohjautuvaa, nykykäyttöä arvokkaampaa ns. odotusarvoa. Lunastusten käytön suhteen kunnilla on omia käytäntöjään.

Pieniä maanomistajia (=omakotitalo omalla palstalla, pienehkö rakennusoikeus) maankäyttösopimus ei yleensä koske. Niillä kaupunki tekee aikanaan asemakaavan ja rakentaa ulkoisen kunnallistekniikan, jonka jälkeen maanomistaja itse päättää toteuttamisaikatauluistaan. Lunastaminen näillä tonteilla ja tiloilla tulee useimmiten kysymykseen kaavan mukaisilla liikenne- ja katualueilla lain määräämällä tavalla.

Kiinteistövero on maan ja sillä olevien rakennusten arvoon perustuva vero, jonka kiinteistön omistaja maksaa vuosittain tontin tai tilan sijaintikunnalle. Jo rakennetusta rakennuspaikasta maksetaan aina kiinteistövero. Yleiskaava tuo kiinteistöveron piiriin lisäksi sellaiset rakentamattomat kiinteistöt, joiden koko on alle 2 hehtaaria ja jotka on yleiskaavassa merkitty rakennettaviksi alueiksi.

Liikenneinvestointien ajoittamisen yhtenä tavoitteena on vastata kasvavaan liikenteen kysyntään. Erityisesti joukkoliikenneinvestointien ajoitukseen vaikuttaa operoinnin kannattavuus. Investoinnit tulee ajoittaa siten, että mahdollisimman pian olisi olemassa riittävästi käyttäjiä. Asuin- ja työpaikka-alueita ja kallista joukkoliikenneinfrastruktuuria, johon myös sillat pääosin kuuluvat, rakennetaan samanaikaisesti. Tiiviissä maankäytön keskittymissä yleisten alueiden, infrastruktuurin ja tonttien eriaikainen

toteutus ei ole mahdollista. Koko yleiskaava-alue rakentuu pitkän aikajakson aikana. Kokonaisuuden muotoutuminen voi liikenneinvestointien osalta toteutua myös siten, että alkuvaiheessa käyttöön otetaan lopullista halvempi, tilapäinen ratkaisu. Esimerkiksi ennen raitiotien rakentamista joukkoliikenteen palvelun tarjoaa bussivaihtoehto. Perusinvestoinnit kulkevat tiiviisti muun infrastruktuuri ja tonttien rakentamisen tahdissa.

Mikäli raidejoukkoliikenne päätetään toteuttaa metrovaihtoehdon pohjalta, aletaan toteuttamiseen tähtäävän yleissuunnitelman laatiminen välittömästi. Metron suhteen pyritään nopeaan toteuttamiseen.

Bemötande:

Generalplanen reservera utrymmen för olika former av markanvändning. Utgångsläget är att man i delgeneralplanearbetet framför allt strävar till en ur helhetens synpunkt sett fungerande och ändamålsenlig planlösning, där de på planläggningsarbetet uppställda målsättningarna förverkligas på bästa möjliga sätt för alla tre kommunerna. Ur en enskild fastighets synpunkt sett inverkar många faktorer på planlösningen (fastighetens läge, omgivningsfaktorerna, naturvärdena, byggbarheten osv.). I samband med generalplanearbetet kan man på så vis egentligen inte tala om likställighetsprincipen.

Realiseringsprogrammet och planläggningen på noggrannare nivå inklusive tidtabeller utgör ett från generalplanläggningen separat föranstaltande. Noggranna tidtabeller för realiseringen inklusive kostnadsberäkningar är med beaktande av generalplanens måttstock en omöjlighet, därför att byggandet kommer att fortgå i årtionden. Hela området förverkligas i varje fall i ytterst många faser.

Uppgörandet av tidtabeller vilar på säkrare grund efter att förlaget till generalplan blivit färdigställt, för då står det klart vilka teman och i vilken omfattning de därpå riktade planbesvären har. Den tidtabellsrelaterade osäkerhet som nu faller på de nuvarande markägarna och invånarna är väl uppmärksammad och därför strävar man till att få arbetet med generalplanen klart så fort som möjligt.

De framförda realiseringssynpunkterna har varit föremål för övervägande. Bl.a. den i planutkastet betecknade reserveringen för en sambrukstunnel ger en frihet att förverkliga detaljplaneområdena med egen tidtabell, om det anses befogat. Kommunaltekniken och rälstrafiken utgör de viktigaste enskilda faktorerna som preciserar förverkligandet utöver de till planläggningsprocessen hörande juridiska omständigheterna.

Beträffande ordningsföljden i förverkligandet kommer Helsingfors stad att vara den viktigaste förverkligaren och i det avseendet det är en naturlig utgångspunkt att förverkligandet börjar i väster i riktning mot den nuvarande infrastrukturen i Helsingfors.

Inga principer för utbyggnaden av generalplaneområdet i Östersundom har ännu fastställts. För Helsingfors del finns i förhållande till de övriga projektområdena en exceptionellt stor andel mark i privat ägo, vilket inverkar på realiseringssättet. För Vandas och Sibbos del är ägoförhållandena för mark i Västerkulla, Västersundom och Majvik sedvanliga, dvs. andelen privat markägo är stor. Granö är till sina markägoförhållanden ett specialfall, då Helsingfors där äger mycket mark, men på grannkommunens område.

Alla kommuner strävar i första hand till att planlägga (0 gäller detaljplanläggningen, inte generalplanläggningen) sina egna marker och öka markägandet på området med iakttagande av var och en kommuns markpolitiska linjedragning. Kommunerna kan också planlägga privat mark. Med de största markägarna kan man ingå markanvändningsavtal genom vilka markägaren förbinder sig att betala uppgörandet av en detaljplan och de omkostnader dess förverkligande förorsakar och kommunen förbinder sig att uppgöra detaljplanen. Enligt lag kan kommunerna också inlösa mark till råmarkspris. Med råmark avses då område som inte detaljplanerats, som har ett på framtida byggförväntningar baserat s.k. förväntningsvärde, som är dyrbarare än i den nuvarande användningen. Beträffande inlösningar har kommunerna egna kutymer.

Små markägare (=egnahemshus på egen jordlott, rel. liten byggrätt) berörs i allmänhet inte av markanvändningsavtal. Med dem uppgör staden i sinom tid en detaljplan och anlägger en yttre kommunalteknik, varefter markägaren själv besluter om tidtabeller för sitt förverkligande. Inlösning för dessa tomter och hemman kommer i allmänhet på fråga på planenliga trafik- och gatuområden på sätt som bestäms i lagen.

Fastighetsskatten är en skatt som baserar sig markens och de där befintliga byggnadernas värde, som årligen betalas av fastighetsägaren till den kommun där tomten eller lägenheten ligger. På redan utbyggt byggnadsställe betalas alltid fastighetsskatt. Generalplanen inkluderar vidare sådan obyggd fast egendom i fastighetsskatten, vilka har en storlek av mindre än 2 hektar och som i generalplanen betecknats som område som ska bebyggas.

En målsättning med att tidsplanera trafikinvesteringar är att svara mot den växande trafikefterfrågan. Särskilt inverkar operationens lönsamhet på schemaläggningen av investeringarna i kollektivtrafiken. Investeringarna bör tidläggas på ett sådant sätt att det så fort som möjligt kommer att finnas tillräckligt med användare. Bostads- och arbetsplatsområdena och den dyra kollektivtrafikinfrastrukturen, till vilken även broarna i huvudsak hör, byggs ut samtidigt. I den täta koncentrerade markanvändningen är ett oliktidigt förverkligande av allmänna områden, infrastrukturen och tomterna inte möjlig. Hela generalplaneområdet byggs ut under en lång tidsperiod. Gestaltningen av helheten kan beträffande trafikinvesteringarna också förverkligas så, att i begynnelsefasen tas en i jämförelse med den slutliga billigare, temporär lösning i bruk. Innan exempelvis en spårväg byggs ut erbjuds kollektivtrafik av ett bussalternativ. Grundinvesteringarna går hand i hand med utbyggnaden av den övriga infrastrukturen och tomterna.

Om man besluter att förverkliga kollektivtrafiken på räls med basering på metroalternativet inleds planeringen av det på förverkligandet inriktade uppgörandet av generalplanen omedelbart. Beträffande metron siktar man på ett snabbt förverkligande.

Kannanotot ja mielipiteet alueittain

1. Östersundom

Östersundom on keskeisin kaupunginosa yhteisellä yleiskaava-alueella. Rakentamisen painopiste sijoittuu raideratkaisusta johtuen Porvoon moottoritien ja Uuden Porvoontien väliin.

Mielipiteissä tuotiin esille halu osallistua kaavoitukseen varsinkin oman asuinpiirin suhteen ja antaa työhön paikallista tietämystä.(M88) Monissa kaupunginosaan kohdistuvissa mielipiteissä otettiin kantaa etenkin rakentamistehokkuuteen (M2) ja kannettiin huolta olevan rakennuskannan sovittamisesta yhteen tiiviin kaupunkirakenteen kanssa. Onko mahdollisuus jättää alueelle ajallisia kerrostumia vai jyrätäänkö kaikki vanha uuden tieltä? Osassa mielipiteitä kaikki lisärakentaminen ja muutokset sekä rakennetussa että luonnonympäristössä nähtiin negatiivisina.(M8) Nykyisten omakotialueiden rakentamistehokkuuksien voimakasta nostamista kritisoitiin, mm. Kärrin omakotitaloaluetta haluttiin kehitettävän alueen vakiintuneista lähtökohdista ja historiasta käsin (M56, M143).

Uuden Porvoontien muuttaminen pääkaduksi ja sen reunustaminen kerrostaloilla olemassa olevien omakotitonttienkin kohdalla herätti kritiikkiä ja vastustusta. (M37, M136, M137, M98)) Toisaalta monissakin maanomistajien antamissa mielipiteissä toivottiin jopa korottamaan yleiskaavassa esitettyjä rakentamistehokkuuksia. Nämä mielipiteet koskivat varsinkin rakentamattomia alueita. (M130,M128) Pidettiin hyvänä, että yleiskaavaluonnoksessa on varauduttu tekemään Östersundomista elävää kaupunkia, jossa on työpaikkoja, palveluita sekä hyvät julkiset joukkoliikenneratkaisut (M42). Uuden Porvoontien kehittäminen pääkaduksi katsottiin myönteisellä tavalla luovan alueelle omaa identiteettiä. (M43)

Östersundomin kulttuurimaisemallisia ja luontoarvoja korostettiin, viitattiin tehtyihin inventointeihin ja esitettiin niiden parempaa huomioimista kaavoituksessa. (M5) Kartanon alueen rajaukseen toivottiin tarkennuksia kaavakarttaan (M130). Sotungin laaksoa jatkavan Krapuojan ympäristöä pidettiin tärkeänä ja kritiikkiä esitettiin sen varteen sijoitetusta pääkadusta, jota ei pidetty maisemaan sopivana eikä toiminnallisesti perusteltuna. Parempana vaihtoehtona pidettiin Krapuojan varrelle sijoitettavaa kävelytietä osaksi ulkoilureittiä, joka yhdistäisi Sotungissa sijaitsevan ulkoilupuiston rannikkoon asti kulkevaksi virkistys- ja liikuntareitiksi (M126). Olemassa olevan luonnon, kulttuurimaiseman ja rakennettujen lähiympäristöjen ominaisuuksia korostettiin ja toivottiin niiden huomioon ottamista. (M143)

Rantojen ja ruovikoituneiden merenlahtien suhteen on kahdenlaisia mielipiteitä; niiden säilyttämistä luonnontilaisena pidetään tärkeänä, toisaalta kannatetaan myös vesialueiden, rantojen ja ruovikoiden kunnostusta. Umpeen kasvaneiden lahtien kunnostuksen katsottiin parantavan esimerkiksi vesilintujen elinoloja. (M126) Yhtenäistä rantaraittia, joka kulkisi osittain yksityisten kiinteistöjen kautta sekä vastustetaan että puolletaan.

Mielipiteissä on tuotu esille paikallisia, omaa lähiympäristöä tai tonttia koskevia huomioita joita on havainnollistettu karttapiirroksin ja valokuvin. Joitakin yleiskaavakartassa esitettyjä katulinjauksia pidettiin virheellisinä ja perustelemattomina sekä todettiin, että ne halkovat olemassa olevia kiinteistöjä. (M14). Vakiintuneiden elinkeinojen kuten kasvihuone/puutarhaviljelyn ja hevostoiminnan säilymistä ja toimintaedellytyksien kehittämistä pidettiin tärkeänä. (M18, M44)

Julkisia palveluja toivottiin kehitettävän Sakarinmäen koulun ympäristössä. (M58). Porvoon moottoritien varteen ehdotettiin toimisto-, työpaikka-, yhdyskuntateknistä ja kaupallista rakentamista puskurivyöhykkeeksi pientaloalueille. (M58). Metron merkitys tehokkaana joukkoliikennevälineenä sai ymmärrystä, toisaalta huolta kannettiin sen tuottamasta raskaasta rakentamisesta ja lieveilmiöistä asemien ympärillä (M96).

- Helsingin seurakuntayhtymä tukee laadittua kaavaa. Seurakuntayhtymä esittää omina tarpeinaan, että jatkosuunnittelussa Östersundomin kirkko- ja hautausmaakiinteistön itäpuoliset pellot kaavoitetaan siten, että ne voidaan ottaa hautausmaan laajentumisalueiksi ja länsipuolen naapurikiinteistö hautausmaa- ja seurakunnallisten rakennusten lisärakentamisalueeksi. Tämä takaisi Östersundomin kirkon toimintojen monipuolistamisen ja laajentamisen, kasvavan hautaustarpeen takia. Kirkkoneuvosto haluaa ottaa jatkossa kantaa lisätoimitilatarpeiden edellyttämiin aluevarauksiin liittyen. (L27)

- 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.

  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. (M43)

- Nyrkkisääntönä Östersundomin suunnittelussa tulee olla, et-

tä pelloille rakennetaan, mutta metsät, kallioalueet ja suot jätetään luontoalueiksi. Isoja peltoalueita on Östersundomissa paljon, joten niille on kyllä mahdollista keskittää suunniteltuasukasmäärä, jos vain on olemassa halua säästää arvokkaammat luontoalueet. (M60)

- Asukasmäärätavoite on liian korkea alueelle, ottaen huomioon luonnon kummatkin ehdot. Ensimmäisenä paikallisen luonnon ainutlaatuisuus ja suojellut alueet. Toisaalta luonnon aiheuttamat rajoitteet rakennuspohjalle. Onko kestävän kehityksen mukaista rakentaa alueille jolla nyt jo on tulvaongelmia? Onko järkevää rakentaa alueille jotka vaativat esirakentamista? Entä pohjavesialueet? (M147)

- Toivoisimme kaavoitusprosessin etenevän niin, että Långörenin kaavoitus yhdistettäisiin luontevasti osaksi Karhusaaren asemakaavan suunnittelua tai viimeistään Östersundomin keskustan kaavoitusprosessiin. Kaavaluonnoksessa on otettu hyvin huomioon ympäröivä luonto. Olemme tutustuneet myöskin alueesta laadittuun varjokaavaan, jossa Långörenin alue jätettäisiin asutukseen suunniteltujen alueiden ulkopuolelle vaikka alue on jo asuinkäytössä ja tulee edelleen sellaiseen kehittää . Toivomme, että kaavoituksessa Långörenin alue otetaan yleiskaavaluonnoksen mukaisen suunnitteluun. (M44)

- Maanomistajat puoltavat Östersundomin alueen kehittämistä uudeksi keskeiseksi kaupunkialueeksi ja myös alueen liittämistä raideliikenteeseen. Östersundomin metroaseman paikka näyttää hyvin valitulta ja antaa hyvät mahdollisuudet uudelle tiiviille kaupunginosakeskukselle. Maanomistajat ehdottavat, että metroaseman itäpuolella olevat alueet liitetään metroaseman läheiseen ydinalueeseen, ja alueen tehokkuutta nostetaan ns. tummanpunaiseksi, eli tonttitehokkuus enemmän kuin e = 0,8. (M130)

- Miksi ei alueelle, missä on jo omakotiasutusta voida suunnitella pientalo- ja omakotitaloa ja siellä missä ei ole mitään asutusta niin miksi sinne ei voida suunnitella kerrostaloasutusta? Esimerkkinä Uuden Porvoontien pohjoispuoli esimerkiksi Sakarinmäenkoulusta itäänpäin. Siinä on paljon pieniä teitä missä omakotitalo asutusta. Tämä jatkuu samanlaisena pitkälle Västerskogiin saakka. Minkä ihmeen takia on kerrostaloasutus suunniteltu näiden talojen I teiden ääreen - päälle? Näiden asutusten (teiden) pohjoispuolella on pelkkää metsää. Jos kerrostalo alue on rakennettava, miksi sitä ei voi tehdä sinne (katso liitteenä oleva kartta)? Miksi tässä tehdään maksimaalinen kiusa jo paikalla asuville? Moni meistä on muuttanut pois kaupungin "hulinasta" nauttiaksemme maaseudun rauhasta. (M136)

- Haluan esittää mielipiteeni kaavaluonnokseen koskien viheraluetta Sotunqintien ja Itäväylän välisellä alueella. Mielipiteeni on, että mainitsemani viheralueen tarpeellisuutta harkittaisiin uudelleen, koska Krapuojaa myötäillen luonnoksessa on myös viheralue, mikä kulkee Sipoonkorvesta merelle. (M79)

- Östersundomin halki suunnitellaan kaupunkibulevardia, jota reunustavat kerrostalot. Yleiskaava ei kuitenkaan anna kuvaa siitä, minkä tyyppisistä kerrostaloista on kyse ja kuinka ne tulevat maisemaan vaikuttamaan, jos kerrostalovyöhyke katkaisee yhteyden meren ja pientaloalueen välillä. Ehdotamme, että Ösersundom toimikunta yleiskaavaluonnoksessa harkitsee uudelleen kerrostalovyöhykkeen sijoittamisen siten, ettei yhteys matalan townhouse- ja pientalorakennuskannan ja merellisen ympäristön välillä katkea. (M41)

- Tiivis metron rytmittämä pientalokaupunki ei toteudu yleiskaavaluonnoksessa, jossa Uuden Porvoontien varteen on kaavoitettu kerrostalojono. Vaikka pääsuunnittelijan mielestä tiivis asutus pääkadun varrella on "hyvännäköinen", on tärkeämpää suunnitella julkiseen liikenteeseen perustuva alue. Tiivis asutus Uuden Porvoontien varteen on nähtävästi tehty ajatellen pikaraitiotievaihtoehtoa. Pikaraitiotien reitti tulisi suunnitella selvästi Uuden Porvoontien pohjoispuolelle, minne pääosa tiiviistä rakentamisesta kannattaa suunnata herkkien ranta-alueiden sijaan. (M 98)

- Meille nykyisille asukkaille on kerrottu, että tämän maalaisidyllin paikalle rakennetaan kaunis kaupunki! Senkö pitäisi lohduttaa? Me emme halua kaunista kaupunkia! Haluamme säilyttää tämän olemassa olevan maiseman! Kotimme ja puutarhamme. Me emme hyväksy sitä, että joku päättää, ettei meitä eikä meidän mielipiteitämme tarvita. Nämä maisemat ovat meidän maisemiamme. Talot ovat meidän talojamme. Puutarhat ovat meidän itsemme tekemiä. Nämä ovat vanhoja kulttuurimaisemia. Näitä on viljelty satoja vuosia ennenkuin Helsinkiä edes oli olemassa! Minulle on turha tulla selittämään, että tänne on pakko rakentaa! Pötypuhetta! Mitään pakkoa ei ole. On vain suuruudenhulluja, ahneita suunnitelmia! (M8)

- Östersundomin Björkudden on kansallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokasta aluetta. Björkuddenillä on perinteitä 1600-luvulta asti, ja arkkitehti Wilhelm I.insånin piirtämä kartanorakennus valmistui vuonna 1859. Björkudden oli vuodesta 1879 Zacharias Topeliuksen kotina kirjailijan kuolemaan asti vuonna 1898. Alueen suunnittelussa historialliset ja kulttuurihistoriallisesti arvot on otettava huomioon. (M68)

- Kärrin rintamamiesalue on muodostunut 1940-luvun lopulla. Alue, jonka pinta-ala on noin 15 hehtaaria, koostuu suurelta osin 40-ja 50-lukujen omakotitaloista. Myöhemmin aluetta on jonkin verran täydennetty rakentamisen osalta, viimeisimmät uudisrakennukset ovat alle kymmenen vuotta vanhoja. Alueella on 36 kiinteistöä, joissa varsin monessa edelleen asuu alkuperäisten rintamamiestonttien lunastajien jälkeläisiä. Ehdotamme, että aluetta voitaisiin omista lähtökohdistaan kehittää perinteisenä pientaloalueena jonka tonttitehokkuus mahdollisesti olisi suurimmillaan 0,4. Tämän hetkisten kiinteistöjen koko on varsin suuri, keskipinta-ala on noin 4000 m2. Näitä tontteja jakamalla saataisiin suuri määrä omakoti/rivitalo tontteja, Tällä tavoin toteutettuna uuden Östersundomin keskuskadun varteen saataisiin vaihtelua uuden rakennuskannan sekaan. Mielestämme nyt suunniteltavan asuinalueen luonne hyötyisi siitä, että kokonaisuudes-

sa olisi myös osia joilla on historiaa ja missä rakennukset ainakin joltakin osin poikkeavat uusista rakennuksista. (M56)

- Vi föreslår att området som kallas Kärr på norra sidan av Nya Borgåvägen skulle utvecklas för småhus och det som ni på engelska kallar townhouses i stället för höghus. Området är planerat och bebyggt med srnåhus på rätt sto ra tomter där det ofta är möjl igt att bygga flera småhus. Om man viii bebygga detta med höghus skulle det leda tili att hela området borde lösas in och alla hus rivas för att kunna ge en vettig planeringsgrund och förverklingsgrund. Det torde inte vara möjligt att bygga höghus på en tomt för att sedan lämna något småhus på följande tomt osv. (M117)

- Vastustamme yleiskaavaluonnoksen suunnitelmaa uuden kadun osalta, koska se on suunnitelman yleisperiaatteiden vastainen. Emme hyväksy ko. uutta katua Krabbäckenin varteen missään olosuhteissa. Ehdotamme sen sijaan, että Krabbäckenin varteen suunnitelman sijaan rakennetaan kävelytie osaksi ulkoilureittiä, joka voisi yhdistää Sotungissa sijaitsevan ulkoilupuiston rannikkoon asti kulkevaksi virkistys- ja liikuntareitiksi. Tällöin kävelijöiden ja lenkkeilijöiden ei tarvitsisi kulkea autoilijoiden ja kilpapyöräilijöiden seassa. Vanha Sotungintie on mahdollista leventää niin, että siihen tulee myös jalkakäytävät ja lisäksi tiepohja on erinomainen.

  Monimuotoisemman pienyritystoiminnan tukemiseksi olisi hyvä saada yritystilaa kerrostalojen katutason kerroksiin metroasemien keskustassa. Näin voitaisiin tukea sellaista pienyrittämistä, joka ei ole mahdollista suurissa kauppakeskuksissa.

  Kannatamme luonnonpuistoja sinällään, mutta keskellä kaupunkiasutusta ne eivät toimi. Linnuille tarkoitetut suojelualueet ovat eri asia, eivätkä ne sinällään estä rantojen kunnostamista myös muuhun käyttöön. Monet paikalliset ovat realisteina todenneet myös rantojen kunnostuksen olevan hyvä asia, sillä aikanaan ranta on ollut erilainen ja mm. Vanhalle kirkolle on päässyt veneellä. Umpeen kasvaneiden lahtien kunnostus ei karkota sieltä vesilintuja, vaan mahdollistaa sen, että voimme viedä sinne myös tulevat sukupolvet lintuja ihailemaan ja ihmettelemään, mikä lisää luonnon arvostusta. Helsingissä on paljon huonoja esimerkkejä luonnontilaan jätetyistä alueista, jotka ohikulkijasta vaikuttavat lähinnä ryteiköiltä, joissa kukaan ei liiku, saati lapsi leiki. (M126)

- Metron tuominen asemineen rannan läheisyyteen tuo lieveilmiöitä: isoja parkkialueita ja korkeata kerrostalorakentamista sekä lisää rannan läheisyyteen liikennettä. Merellisyys ja rannan sekä natura-alueiden läheisyys koetaan intensiivisemmin ilman metron aiheuttamaa haittaa. Mielestämme metro- ja autoliikenne ja tehokas asuinrakentaminen pitäisi keskittää nauhamaiseksi, suunnitellun pääväylän varteen, jolloin liikenteen ja asumisen aiheuttama luonnon kuormitus on vähäisempää. (M96)

- Olisiko syytä ottaa tarkasteluun onko mahdollista ohjata Porvoonväylää käyttäville liityntäpysäköinti esim. Gumböleen kaavailtuun liittymään, josta kohdin on suunniteltu myös pääkatua moottoritien molemmin puolin tulevalle uudelle asutukselle pohjois-etelä suunnassa. (Östersundomin joukkoliikenneselvitys s.7)

  Ehdotus edellyttää kyllä metrolinjauksen nostamista tässä kohdin lähemmäs Porvooväylää. Väylän varteen voitaisiin samalla ohjata toimisto, työpaikka, yhdyskunta teknillistä ja kaupallista toimintaa puskuri vyöhykkeeksi pientaloalueille. Näin samalla liitynnällä voitaisiin hoitaa luontevasti monia päivittä isiä tarpeita. Sakarinmäkeen voitaisiin suunnata erityisesti koulua palvelevia julkisia toimintoja kuten kirjasto, nuorisotilat terveydenhoito jne. Näiden palvelujen käyttö ei asukkailta ole päivittäistä ja edellytä näin ollen massiivista säännöllistä pysäköintiä. (M58)

- Kiinnitin kaavaluonnoksessa huomiota siihen, että Uuden Porvoontien ympäristö on merkitty rakennettavaksi suurimmalla rakennus tiheydellä. Toivon, että tämä ei tarkoita jo olemassa olevan pientaloasutuksen hävittämistä. Tilaa uudisrakentamiselle on joka tapauksessa yllin kyllin, ja olemassa olevan asutuskannan yhdistäminen orgaanisesti uuteen muodostaisi mielestäni paremman, heterogeenisen asuntokannan, jolla on myös historialliset juuret, ja jonka voisi olettaa olevan myös sosiaalisesti hyvä ratkaisu. (M37)

- Rantaryhmän mielestä yleiskaavaluonnos ei ohjaa suunnittelua ja kaavan rakentamista kaikilta osin riittävästi, Luonnoksesta ei selviä. missä on julkista ranta-aluetta. jo ka voitaisiin jättää rakentamatta ja ottaa virkistystarkoitukseen. Valtakunnallisesti tärkeitä kulttuuriympäristöjä ei ole riittävästi eritelty muusta rakentamisalueesta rakennuksia lukuun ottamatta. Tällaisena suunnitelma ei kerro päättäjille riittävästi. missä laajuudessa alueita varataan rakennuskäyttöön ja miltä osin erityisesti ranta-alueita varataan muuhun toimintaan. (M78)

- Toivoisimme yleiskaavaan suunnittelussa otettavan huomioon hevosharrastuksen joka yleiskaava alueella aktiivista. (M44)

- Erityinen kiitos siitä, että yleiskaavaluonnoksessa on varauduttu tekemään Östersundomista elävää kaupunkia, jossa on työpaikkoja, palveluita sekä hyvät julkiset joukkoliikenneratkaisut (metro). Tämä on kestävän kehityksen kannalta ainoa mahdollinen lähestymistapa tulevien asuinalueiden suunnitteluun.

  Pelkäämme julkisuudessa väläyteltyjä "varjokaavoja", jotka kasvattaisivat Östersundomin muiden nukkumalähiöiden kastiin, mutta väestöpohjaa eikä asumistiheyttä olisi tarpeeksi järkevien palveluiden sekä joukkoliikenneratkaisujen toteutukselle. Tämän takia on tärkeää pitää kiinni riittävästä väestömäärästä alueella. (M42)

Vastine:

Useat mielipiteet kohdistuvat asioihin, jotka ovat helpommin ja luontevammin huomioitavissa tarkempiasteisessa kaavoituksessa, varsinkin asemakaavan laatimisen yhteydessä. Uudessa yleiskaavaluonnoksessa (vaihtoehto B) Östersundomin kaupunginosan aluetta on edelleen kehitetty yleiskaavallisessa mittakaavassa.

Suositeltavan kaavaluonnoksen perusrakenne on sama kuin ennenkin (vaihtoehto A). Joukkoliikenteen osalta se perustuu metroon ja kahteen metroasemaan Östersundomin kaupunginosassa sekä pääteitä kulkeviin raitiolinjavarauksiin. Näin ollen näiden elementtien tuntumaan on osoitettu myös tehokkain rakentaminen.

Pääkatuverkkoa on muutettu erityisesti kaupunginosan länsiosassa, mm. Krapuojaa seuraillut katuvaraus on poistettu. Pääkatuvaraukset on pyritty poistamaan kaikkien asuttujen rakennusten kohdalta.

Kärrin alueen osalta kerrostalorakentaminen on poistettu Uuden Porvoontien pohjoispuolelta alueen nykyisen yhtenäisyyden johdosta. Östersundomin kartanon kohdalla merelle ja Sipoonkorpeen johtavaa viherkäytävää on laajennettu. Työpaikka-alueita Porvoonväylän varteen on lisätty.

Bemötande:

Många åsikter tar sikte på saker som enklare och säkrare kan beaktas i planläggningen på noggrannare nivå, särskilt vid uppgörandet av detaljplanen. I det nya generalplaneutkastet (alternativ B) har området för stadsdelen Östersundom vidareutvecklats i generalplanemässig måttstock.

Det rekommenderade planutkastets grundstruktur är den samma som tidigare (alternativ A). Beträffande kollektivtrafiken baserar den sig på metro och två metrostationer i stadsdelen Östersundom samt på spårvägsreserveringar längs huvudvägarna. Därvid har också det tätaste byggandet anvisats i närheten av dessa element.

Huvudgatunätet har ändrats särskilt i stadsdelens västra del, bl.a. den gatureservering som följde Krabbäcken har strukits. Intill alla bebodda byggnader har man strävat till att stryka huvudgatureserveringarna.

Beträffande Kärr-området har höghusbyggandet strukits på norra sidan av Nya Borgåvägen med anledning av områdets nuvarande enhetlighet. Vid Östersundom herrgård har den till havet och Sibbo storskog ledande grönkorridoren utvidgats. Arbetsplatsområdena utmed Borgå-leden har utökats.

2. Korsnäs

(Korsnäsiä koskevat mielipiteet referoituna aihepiireittäin, ei sisällä Björkuddenia eikä Sakarinmäkeä.)

Noin viidessätoista mielipidekirjelmässä puututtiin Korsnäsin suunnitteluun. Rantarakentamisen lisäksi esille nousi laajemminkin Östersundomin kaupunginosaa koskeva kysymys Uuden Porvoontien tulevasta roolista ja sen varren nykyisten asuinrakennusten kohtalo. Kaavaluonnos, jossa esimerkiksi juuri Korsnäsin nykyisille pientalokiinteistöille on osoitettu tulevaisuuden kehittymismahdollisuus kerrostalovaltaisiksi alueiksi, on herättänyt runsasta epätietoisuutta ja vastustustakin. Osassa mielipiteitä kannatettiin kaavaluonnoksen ratkaisuja (M70, M69) Myös Korsnäsin asemakaavamuutosta kiirehdittiin. Mielipiteissä esitettiin myös kehitysideoita. (M41, M59, M131)

Yleistä Korsnäsistä

- Korsnäsin asemakaava-alueen pitäminen rakennuskiellossa vielä vuosia eteenpäin on epäoikeudenmukaista nykyisiä asemakaavoitetun alueen tontinomistajia kohtaan. Toivovat, että Korsnäsin alueelle ryhdyttäisiin laatimaan uutta asemakaavoitusta jo ennen yleiskaavan vahvistamista. (M 59)

- Esittää, että uusi asemakaava laadittaisiin samanaikaisesti koko Sipoon vuonna 1993 kaavoittaman Karhusaaren ja Korsnäsin osalta ja että tämä tehtäisiin mahdollisimman nopeasti. Tielinjausten ja rakennuskiellon jatkuminen aiheuttaa epävarmuutta ja hankaluuksia molemmilla alueilla. (M 5)

- Korsnäsin alue on yhteisöllinen omakotitalokortteli, jollaisena se ehdottomasti pitää säilyttää. Alueelle on mahdollista kaavoittaa lisää pientaloja ja vapaille alueille (esim. pelloille) tiiviistäkin asutusta. Alueella on useita omakotitaloja, joissa aiotaan asua vielä 50 vuoden päästäkin. On täysin kohtuutonta ja epärealistista, että koko alue on merkitty kerrostalo- ja kaupunkipienkerrostalotiheydellä. (M98)

- Ovat huolissaan siitä, että julkisia rakennettuja ranta-alueita tulisi yleiskaavaluonnoksen mukaan melko suppealle alueelle, lähinnä Korsnäsiin, ottaen huomioon tulevat asukasmäärät. Nykyisiä ruovikoituneita merenlahtia, etenkin Karlvikin lahti, tulisi avata huomattavasti laajemmin yleiseen virkistyskäyttöön kuin mitä yleiskaavaluonnoksessa esitetään.

  Korsnäsin alueen tulevan yleisilmeen ja alueidentiteetin näkisivät erittäin mielellään merenrantoja hyödyntäen englantilaistyyppisenä townhouse -kaupunginosana. (M59)

- Vastustavat Korsnäsiin suunniteltua asumistiheyttä. Perustelut: Tehokkuusluvut tuhoaisivat huvila-alueen ja seurauksena olisi rumia kirvesvarsitontteja; vastaavaa tehokkuutta ei ole edes lähempänä keskustaa olevilla pientalovaltaisilla alueilla; huvilamainen kaavoitus istuisi paremmin; yhdenvertaisuuden mukaisesti ei myöskään muilla Östersundomin kaavoitetuilla alueilla (= Landbo, Karhusaaren rakennettu ranta) ole näin tiivistä kaavaa. (M100)

- Karhusaaren ja Uuden Porvoontien välinen katulinjaus on muutettava siten, ettei se halkaise nykyisen asemakaavan mukaisia tontteja, varsinkaan niillä olevia taloja. Ehdotetaan linjausta: Karhusaaresta Björntorpin itäpuolelta suoraan pohjoisluoteeseen Korsnäsin kujan/ polun kohdalle, josta edelleen Uudelle Porvoontielle jatkuen siitä mahdollisesti suoraan Sakarinmäen koulun itäpuolelta metroaseman tuntumaan Knutersintielle tai uudelleen linjattuna Knutersintienä yhtyen Majvikiin vievään tiehen. Katu kulkisi kaavaluonnoksessa viherkäytäväksi merkityn ojan länsipuolella. Vaihtoehto olisi todennäköisesti parempi myös Karhusaaren sisäisen liikenteen, kaupunkirakenteen ja liikennevirtojen ohjaamiseksi kuin myös Björkuddenin kulttuuriympäristön säästämiseksi.

  Björkuddenin valtakunnallisesti arvokas ympäristö ulottuu Koivuniemen koillis- ja pohjoispuolella olevan peltoaukean yli jopa Koivuniementien omakotitalotonttien eteläosiin. Kaava-aineistossa ei löytynyt muuta perustelua kyseisen kulttuuriympäristön hävittämiseen kuin rakennusmaan tar-

peen. Alue tulisi varata esimerkiksi virkistyskäyttöön kevyesti muokattuna rantapuistona, uimarantana tai muina vastaavina rakenteina.

Lähivirkistysalueita on Korsnäsin, Sakarinmäen ja Landbon läheisyyteen osoitettu liian vähän. (M5)

Vastine:

Korsnäsin alue on Östersundomin keskeistä julkista rantaa. Itse asiassa Karhusaaren ja Korsnäsin välinen lahti on ainoa meren lahti Helsingin alueella, joka ei ole luonnonsuojelu- tai Natura 2000- aluetta. Lisäksi Sakarinmäen metroasema on alle kilometrin päässä ja pääkatuna toimiva Uusi Porvoontie alueen reunassa. Näistä lähtökohdista käsin tulee Korsnäs kaavoittaa riittävän tehokkaasti. Uudessa luonnoksessa ei ole aiempaan nähden oleellisia muutoksia.

Björkudden on kaavaluonnoksessa edelleen rakennusaluetta, koska se on ollut jo kauan rakennettu. Karhusaaren siltaa on suunnattu siten, että se on n. 200 metrin päässä Björkuddenin päärakennuksesta aiemman n. 150 m:n sijaan.

Korsnäsin yleiskaavallisessa suunnittelumittakaavassa lähivirkistysalueita ei ole esitetty. Ne sisältyvät punaisella merkittyyn rakentamisalueeseen.

Bemötande:

Korsnäs-området utgör en central offentlig strand i Östersundom. I själva verket är havsviken mellan Björnsö och Korsnäs den enda havsviken inom Helsingfors område, som inte utgör naturskydds- eller Natura 2000-område. Vidare ligger Zachrisbackens metrostation på under en kilometers avstånd och den som huvudgata fungerande Nya Borgåvägen vid området kant. Utifrån dessa förutsättningar bör Korsnäs planläggas tillräckligt effektivt. I den nya planen finns inga väsentliga ändringar i förhållande till den tidigare.

Björkudden utgör fortfarande byggnadsområde i planutkastet, för att det redan länge varit bebyggd. Bron till Björnsö har sträckts så att den ligger ca 200 meter från Björkuddens huvudbyggnad i stället för tidigare ca 150 meter.

I Korsnäs generalplanemässiga planläggningsskala har närrekreationsområdena inte framställts. De ingår i det med rött betecknade byggnadsområdet.

Venesatamat ja uimarannat

- Ei kannateta venesataman suurentamista Korsnäsissä. Luontoarvot eivät kestä öljypäästöjä. Salmi on matala ja tukkoinen. (M131)

- Korsnäsin ja Karhusaaren välinen salmi on kapea ja nykyiselläkin veneliikenteellä vaaratilanteita tapahtuu säännöllisesti. Nykyistä isompi venesatama kannattaa suunnitella avoimemmille vesille. (M98)

- Vastustavat Korsnäsinlahdelle kaavailtua kolmea uutta satamaa. Perusteet: Kulku lahdelle kapean salmen kautta. Sipoonrannassa ja Karhusaaressa on suuret satamat; liikenneriski, ruoppaukset kalliita veronmaksajille ja voivat aiheuttaa ympäristöriskejä sekä melu-, haju- ja näköhaittaa; satamat lisäävät pysäköintialuetarvetta ja liikennettä. (M100)

- Björkuddenin alueen yhtenäisyyden ja historiallisen kuvan turvaamiseksi yleiskaavaluonnoksessa esitettyjä venesatamia ei tulisi sallia muualle kuin Karhusaaren puoleiselle vesialueelle. (M5)

- Sipoonrannan laiturille aiemmissa lupavaiheessa kuvattu uimala on perusteluitta jäänyt pois kaavaluonnoksesta. (M52b)

Vastine:

Kornäsin ja Karhusaaren välinen lahti on toiminnallisesti Östersundomin keskeisin vesialue, kaupunginosan ranta. Tarkempiasteisessa kaavoituksessa pohditaan lahden toiminnat yleiskaavaa tarkemmin. On vaikea sanoa, mikä on uimisen rooli veneiden ja vesiliikenteen keskellä. On myös selvää, että Östersundomin alueen tuleva väkimäärä edellyttää runsaasti uusia veneilyn, uimisen ym. aktiivisen vapaa-ajan vieton mahdollisuuksia. Östersundomin rannikon lukuisat luonnonsuojelualueet lisäävät painetta jäljellä olevien alueiden tehokkaaseen käyttöön näihin tarpeisiin. Korsnäsin- Karhusaaren välinen salmi tarjoaa myös Östersundomissa mahdollisuuden urbaaniin rantaelämään yleensä kaikissa muodoissaan. Merellisen virkistyksen aktiivisinta aluetta tulee olemaan Bölsfjärdenin ympäristö ja Granö.

Bemötande:

Viken mellan Korsnäs och Björnsö är funktionsmässigt Östersundoms mest centrala vattenområde, stadsdelens strand. I planläggningen på noggrannare nivå övervägas vikens funktioner noggrannare än i generalplanen. Det är svårt att säga vilken roll badlivet spelar mitt mellan båtarna och sjötrafiken. Det står också klart att den kommande folkmängden på Östersundoms område förutsätter rikhaltiga möjligheter till båtliv och bad, liksom andra möjligheter till en aktiv fritid. De talrika naturskyddsområdena vid Östersundoms kust ökar trycket på en effektiv användning av de återstående områdena för dessa behov. Viken mellan Korsnäs och Björnsö erbjuder även i Östersundom en möjlighet till ett urbant strandliv i alla former allmänt taget. Bolsfjärdens omgivning och Granö kommer att vara den havsnära rekreationens mest aktiva område.

Korsnäsin rantaraitti (ks. lisäksi kohta Villanella)

- Rantaraitti pilaisi ranta-alueen. Parempi linjaus olisi nykyistä polkua, Korsnäsin kujaa ja Korsnäsintietä pitkin. (M98)

- Toivovat yleiskaavan mahdollistavan myös vaihtoehtoisia rantaraittilinjauksia, jotka lopullisesti ratkaistaisiin varsinaisen asemakaavoituksen yhteydessä. Rantaraitin linjaus Korsnäsin kallioisilla ja savipohjaisilla ranta-alueilla voi jatkoselvittelyssä osoittautua rakennusteknisesti haasteelliseksi toteuttaa.

  Ehdottavat tutkittavaksi kanavaa nykyiselle alavalle tulva-alueelle, Korsnäsintien nykyiseen linjaukseen. Liitteenä ideakuva kanavasta (M59).

- Vastustavat rantaraitin sijaintia Korsnäsissä. Perustelut: yksityisten maiden läpi kulkeva reitti, jota ei ole yhdenvertaisuus-

periaatteella syytä rakentaa; Korsnäs on kaavoitettu alue, kaava vaikuttanut ostopäätökseen; kahden metrin korkuinen valli rumentaa pihaa ja laskee kiinteistön markkina-arvoa; rantalehto tuhoutuisi; rantaraitille on olemassa historiallinen kuja rannan välittömässä läheisyydessä. (M100)

- Rantaraitista ehdottavat: Hyödynnetään jo olemassa olevia teitä, erinomaisen kaunista Korsnäsintietä, jonka päässä reitti nousisi Villanellantielle, sieltä kallioille, Viikinkien hautamuistomerkeille ja alas suoraan Storörenin uimarannalle. Kohennettaisiin muistoalueet rauta -aitauksin, historiikki, penkit. Tällöin ei tarvitsisi enää neuvoa matkailijoille missä hautapaikat sijaitsevat. (M131)

Vastine:

Rantaraitti koko Östersundomin alueen rantaviivaa pitkin on merkitykseltään seudullinen ja jatkaa Helsingissä vallinnutta kaikille avoimien rantojen periaatetta. Se on myös tulevan maakuntakaavan merkintä. Sipoossa pitkään noudatettu rakentamistapa on johtanut rantojen sulkemiseen kaikilta muilta paitsi rantaviivalla sijaitsevien tonttien asukkailta. Se ei ole nykyaikainen eikä kaupunkimainen käytäntö. Östersundomin yleiskaavoituksen eräs hankalia ja haastavia kysymyksiä on juuri tämän ristiriidan aiheuttamien ongelmien selvittäminen. Asiaa hankaloittavat Östersundomin lukuisat rannan Natura- ja luonnonsuojelualueet. Korsnäsin ranta on osa tätä problematiikkaa, johon täytyy löytää ratkaisuja yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.

Bemötande:

Strandleden längs hela strandlinjen i Östersundom är till sin betydelse regional och fortsätter den i Helsingfors rådande principen om för alla öppna stränder. Den motsvarar också den kommande landskapsplanen beteckning. Det i Sibbo länge tillämpade byggsättet har lett till att stränderna stängts för alla andra än för invånarna på de tomtar som ligger på strandlinjen. Det är inte en modern och inte heller en stadsmässig kutym. En av de svåra och utmanande frågorna i generalplanearbetet för Östersundom utgörs just av problemlösningen i anslutning till den här motstridigheten. Saken försvåras av de talrika Natura- och naturskyddsområdena vid Östersundoms strand. Korsnäs är en del av den här problematiken, till vilken man måste hitta lösningar i den mera detaljerade planläggningen.

Villanellan alue

- Kannattaa Villanellan ja Uuden Porvoontien välisen metsäalueen rakentamista luonnoksen mukaan. Kannattaa rantaraitin toteuttamista yleiskaavaluonnoksen mukaisesti. Pitää tärkeänä erityisesti merenlahtien avaamista Östersundomin kirkon, Östersundomin kartanon, Korsnäsinkujan ja Villanellan alueilla. Kannattaa Villanellan ranta-alueen kaavamerkintää. Tiivistä ja matalaa rakentamista voidaan toteuttaa Villanellan ranta -alueella, varaten alueet myös nykyisille rantatoiminnoille. Villanellan ranta toimii nykyisin noin 20 omistajan yhteisenä, aktiivisena venesatamana ja saunarantana. Toivoo, että kaavoitus mahdollistaa satama- ja sauna-alueen kaltaiset yksityisesti ylläpidetyt ja hallitut keitaat tulevaisuudessakin. (M70)

- Kannattavat Villanellan ja Uuden Porvoontien välisen metsäalueen rakentamista luonnoksen mukaan. Esittävät rantaraitin linjaamista (Villanellan) talojen taitse sekä rannan säilyttämistä nykyisessä käytössä asukkaiden ranta- ja satama-alueena. (M69)

- Mainitsee Villanellan alueen esimerkkinä hyvästä, ympäristöön soveltuvasta arkkitehtuurista. (M124)

- Ei ole lain mukaisesti "riittävästi edistetty ympäristön tarkoituksenmukaista hyväksikäyttämistä eikä huolehdittu siitä, ettei rakennettuun ympäristöön sisältyviä perinne-, kauneus- ja muita arvoja hävitetä". Maanomistusoloihin ei ole kiinnitetty huomiota, vaan Villanellan alue on kokonaisuudessaan osoitettu rakentamisalueeksi. VL -alue on lisäksi pitkittäissuunnassa katkaistu rantaraittiväylällä. Alueen pirstominen tiellä aiheuttaa maanomistajille sellaista kohtuutonta haittaa, jota ei voida pitää lainmukaisena tai kaavoituksellisesti tarpeellisena. (M57)

- Eivät halua Villanellan alueelle rantaraittia. Perusteluina esittävät: alun perin alue suunniteltu, niin, että pienillä ja jyrkkärinteisillä tonteilla yhteisenä piha-alueena toimii tasainen ranta. Ranta-alue on pieni 35m x 75 m, ja tulvii joka vuosi. Alue on kestävyyden äärirajoilla, 14 talon yhteinen, alueella on lapsiakin yli 20. Raitti halkaisisi alueen ja mm. sauna jäisi toiselle puolen. Turvallisuushuolet: kuka pitää huolen kaljanjuojista ja muista kulkijoista? (M131)

- Yleiskaavaluonnoksessa Villanellaan ehdotettu 0.4 - 0.8 tonttitehokkuus on aivan liian korkea. Perusteluina esittää: maanpinnan alavuus, maapohjan savisuus. Kiinteistön omistajilla on käyttöoikeus ranta-alueeseen ja lisäksi alue on venesatamana. Näillä perusteilla kaavamerkintä tulisi olla enintään pientaloalueen vaaleanpunainen. (M36)

- Villanellan aluetta on käsiteltävä kokonaisuutena ja yhteisomistuksessa olevat maa-alueet on katsottava rakennuspaikkoihin liittyväksi tonttialueen osaksi.

  Pyytävät, että Villanellan alarivin tonttien eteläpuolella sijaitseva alue säilytetään toiminnallisena ja oikeudellisena kokonaisuutena asukkaiden virkistysalueena sekä siihen liittyvä kevyenliikenteen väylän varaus poistetaan. Kyseiselle alueelle ei voi rakentaa koska: maaperä on savinen ja uhkaa luisua jos rasitusta lisätään, eikä nykyinen maakorkeus ei täytä EU:n vähimmäistulvavaatimuksia. (M57).

  Mielipiteen liitteenä on maaperätutkimustietoa Villanellan alueelta.

Vastine:

Rantaraitin osalta ks.edellinen vastine. Villanellan alueen nykyinen rakennettu ilme ja rakennustapa vastaavat hyvin sitä rakennustapaa, johon yleiskaavalla pyritään. Yleisesti Östersundomin rakennettujen rantojen suhteen pyritään toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti rikkaaseen kaupunkiin, missä voi hyvin olla sijaa myös yksityisille saunoille, pelikentille tai venesatamille. Eli myös Villanellan omat rantarakenteet voivat säilyä ja kehittyä omalla paikallaan.

Bemötande:

Beträffande strandleden, se föregående bemötande. Villanellaområdets nuvarande byggda gestalt och byggnadssätt motsvarar väl det byggsätt, som generalplanen strävar till. I allmänhet strävar man med de byggda stränderna i Östersundom till en funktionsmässigt och stadsbildsmässigt rik stad, där det väl kan finnas plats även för privata bastur, spelplaner eller båthamnar. Dvs. också Villanellas egna strandstrukturer kan bevaras och utvecklas på sin egen plats.

Muut alueet

- Nykyistä rakennuskantaa Kapteenintiellä tulisi huomioida. Alueen rakennuskanta edustaa monimuotoisesti 1930-1960-lukujen arkkitehtuuria. Tuleva townhouse-tyyppinen talokanta voisi arkkitehtonisesti noudattaa olemassa olevan rakennuskannan kanssa samankaltaista tyyliä.

  Kapteenintiestä on tehtävä leveä kävelykatu, joka lähtisi Korsnäsin rannasta, jatkuen Kapteenintien päähän Helsingin omistamalle maalle, sieltä edelleen nykyistä kallionmuotoa seuraten kallion länsireunalla aina tulevan metroaseman kävelysillan kohdalle. Ehdottavat myös, että kiinteistö nro 91-442- 6-59 toimisi puisto/ viheralueena , jatkuen saman levyisenä Korsnäsin rantaan. Tontilla sijaitsevasta rakennuksesta tehtäisiin "näköala" kahvila. Näin saataisiin alueelle vetovoimaa ja luonteva yhteys rannan ja metroaseman välille.(M41)

- Ottaen huomioon kiinteistöjensä sijainnin lähellä ehdotettua siltaa Karhusaareen, maanomistaja katsoo, että tiivis kaupunkirakenne voidaan ulottaa maanomistajan alueen ylitse rantaan asti. Voidaan myös ajatella tehokkaampaa rakentamista kuin tonttitehokkuus e = 0,8. (M128)

- Ottaen huomioon Korsnäsintie 2:n muinaismuistolain nojalla suojellun muinaisjäännöksen ja riittävän suoja-alueen, suojelupotentiaalia omaavan Skogshyddan -pientalon ja sen poikkeuksellisen arvokkaan puutarhan, sekä alavan alapihan, mielipiteen ilmoittajat katsovat että tontille suunniteltu kerros- ja tehokkuusluku on täysin kohtuuton ja pyytävät korjaamaan sen pientalovaltaiseksi korttelialueeksi (vaalein punainen väri). (M98)

Vastine:

Nämä tonttikohtaiset ehdotukset tulevat parhaiten huomioiduksi yksityiskohtaisessa kaavoituksessa.

Bemötande:

Dessa tomtspecifika förslag blir bäst beaktade i den detaljerade planläggningen.

3. Ultuna

Ultuna sijaitsee Sipoonkorven tuntumassa, joten siihen kohdistuu paljon korpea koskevia mielipiteitä myös muualla Östersundomissa tai lähiseudulla asuvien taholta. Sipoonkorpi kiinnostaa myös monia yhdistyksiä. Sipoonkorven läheisyydestä johtuen luonnon säilymisestä Ultunassa kannetaan huolta. Viherkäytävien toimivuus mietityttää. Pohditaan, kenelle ne oikeastaan on tarkoitettu.

Ultunan rakennusalueita ehdotetaan pienennettäviksi, mutta toisaalta myös osa ehdotettaa lisää rakentamista Ultunaan ja rakennustehokkuutta nostettavaksi. Luontojärjestöjen teettämän varjokaavan periaatteita kehutaan, toisaalta pelätään, että ne johtavat nukkumalähiöiden rakentamiseen riittämättömän väestöpohjan takia. Alueesta ehdotetaan ekologisen rakentamisen aluetta. Tällöin tulisi varmistaa, ettei rakenneta vain pienimmän tehokkuuden omakotialueita ja työpaikka-alueita moottoritien liittymän lähellä.

Sipoonkorpi ja rakentamisalueiden laajuus

- Alue on luonnonarvoiltaan erittäin monimuotoinen ja merkittävä. Luonnon ja eläinten säilyminen on tärkeää, erityisesti sellaisten lajien, jotka eivät käytä viherkäytäviä (linnut, sammakot, käärmeet, lepakot yms. joita alueella on runsaasti) (M4, M77)

- Luontoselvitykset tulee huomioida herkällä korvalla (M4, M47) Alueelliset luontoarvot tulisi selvittää jotta ne asemakaavavaiheessa tulisivat säästymään lunnontilaisina virkistysalueina. (M39)

- Sipoonkorven kansallispuiston perustamispäätöksen jälkeen Sipoonkorpi-nimitystä käytetään yhtä aikaa sekä itse kansallispuistosta että sitä ympäröivästä maaseutuelinkeino- ja virkistyskäytössä olevasta laajemmasta alueesta. Saman nimityksen käyttö maankäytöllisesti oleellisesti erilaisista alueista aiheuttaa sekaannusta. (M54)

- Luonnonpuistot keskellä kaupunkiasutusta ovat toimimattomia. On huonoja esimerkkejä luonnontilaan jätetyistä alueista, jotka vaikuttavat lähinnä ryteiköiltä, joissa kukaan ei liiku, saati lapset leiki. Alkuperäisiä kasveja voi säilyttää hoidetullakin alueella ja kunnon korpialueet tulisivat joka tapauksessa sijaitsemaan suhteellisen lähellä. Viherkäytävät tarkoittaisivat liian tiheää rakentamista muualle. (M126)

- Virkistyskäytön kannalta on tärkeää yhdistää Ojangon ulkoilualue Sipoonkorpeen siten, että aina Hakunilasta asti olisi Ojangon kautta yhteys Sipoonkorpeen hoidettuja ulkoilureittejä pitkin. Sipoonkorven saavutettavuutta tulisi helpottaa ja luoda uusia ulkoilureittejä sen eteläisiin osiin kuitenkin siten, että Sipoonkorven ydin rauhoitetaan liian suurilta kävijämääriltä. Näin on toimittu myös Nuuksiossa Espoossa. (M42)

- Viheralueiden toiminnallisuus tulisi vyöhykkeistää asutuksesta kohti kansallispuistoa. Kansallispuistoa ei tulisi ulottaa lähelle asumistoimintoja. Toivotaan, että Helsingin kaupungilta valtiolle siirtyviä alueita ei liitettäisi kansallispuiston käyttörajoituksen piiriin ennen käytännön kokemuksia tulevien asukkaiden luontaisista virkistyskäyttötarpeista. (M54)

- On tilaisuus laajentaa kansallispuistoa liittämällä kaupungin omistamat tontit siihen. Sipoonkorven eteläosat ovat tärkeitä virkistysalueita ja ahkerassa käytössä. Erämään läheisyys viehättää. Kannatetaan ajatusta luonnonpuistosta, joka olisi metron ulottuvissa. Esitetään maksimaalista määrää kau-

punkimetsää ja Sipoonkorven laajaa suojelua. Porvoonväylän pohjoispuoli on herkkää aluetta puroineen ja mahtavine maastonvaihteluineen. Todellinen Sipoonkorpi alkaa Porvoon väylästä Asutus siirtäisi erämaa-alueen entistä kauemmaksi ja johtaisi eliöstön ja lajien vähenemiseen. Rakentamisen laajuutta tulisi miettiä tarkkaan, jotta aiemmin tehtyjä virheitä (Nuuksio) ei toistettaisi. Kansallispuisto tulisi toteuttaa mahdollisimman suuressa laajuudessa. (M8, M10, M31, M32, M35, M77).

- Sipoonkorven luonnolle on annettu liian pieni painoarvo ja olemassa olevaa asutusta ei ole huomioitu esim. tielinjauksien kohdalla. Sipoonkorven monimuotoinen luontoarvo on huomioitu kaavaluonnoksen tekstikohdissa, mutta kaavaluonnoksessa "vihreää" eli Sipoonkorpea on hyvin vähän jäljellä.

  Sipoonkorven raja tulisi määritellä mahdollisimman etelään, olemassa olevaa asutusta myötäillen. (M53)

- Porvoon moottoritien pohjoispuolinen alue Sotungin laaksosta Knutersintielle asti tulee säilyttää luonnontilassa ja ensi tilassa liittää Sipoonkorven kansallispuistoon. Myös Landbon alueen jatkorakentamisesta tulee luopua. Kyseinen alue on samaa kallioylännettä kun mm. jo Sipoonkorpeen kuuluvat Sotungin Högberget ja Tasakallio. Alueella on samat maisemalliset piirteet ja monimuotoinen luonto kuin alueeseen rajoittuvalla Storträskin ja Gumböleträskin alue. Rakentaminen vaarantaa Storträskin ja Gumböle träskin alueen luonnonarvojen säilymisen. YM:n laskelmien mukaan Sipoonkorven kansallispuistossa tulee vuosittain liikkumaan yli 100,000 kävijää. Östersundomin alueen rakentaminen tulee kasvattamaan kävijämäärät oleellisesti. Yli kaksinkertainen kävijämäärä Nuuksion kansallispuistoon nähden tulee tarkoittamaan sitä, että jos halutaan luontoarvojen säilyvän tulee polkureitistö ja kansallispuiston sisäänpääsypisteet suunnitella tarkasti. Kaikki uudet tiet moottoritien pohjoispuolella kyseisellä alueella poistaa. (M103)

- Kannetaan huolta siitä, että monin paikoin Helsingissä kasvillisuus ja eläimistö on korvattu kiveyksellä tai ruohokentillä, vaikka luonnonmukaiset viheralueet kaupungeissa tarjoavat ihmisille monipuolisemman kokemuksen ja ulkoilumahdollisuudet. (M7, M93)

- Jotkut alueet tulisi olla suuremmille ihmisjoukoille ja toiset vähemmän retkeilyn kohteena samalla tavalla, kuin metroasemien ympärille suunnitellaan tiiviimpää asutusta. (M117)

- Hältingträskin lammen ympäristö on suosittu virkistys- ja retkikohde. Asutuksen läheisyys arveluttaa. Lammen ympäristön ulkoilualue voisi olla suurempi etenkin lammen pohjoispuolella. Siellä marjastetaan, sienestetään, leiriydytään ja retkeillään, ja se on kaava-alueen ainoa lampi. Alue on osa varsinaista Sipoonkorven metsämannerta, joka on määritelty Sipoonkorpi II työryhmän mietinnössä vuonna 2004, ja todettu valtakunnallisessa kallioselvityksessä paikallisesti arvokkaaksi kallioalueeksi (Husa ja Teeriaho 2004). (M31, M34, M53)

Vastine:

Sipoonkorpi on helsinkiläisille tärkeä virkistysalue. Kansallispuistoon kuuluu Helsingin puolelta pienehkö kaista Vantaan rajan tuntumassa. Virkistyksen ja luonnonsuojelun roolit sekoittuvat. Östersundomin yleiskaava- alueeseen kuuluu ns. Sipoonkorven tarkastelualueesta n. 16 % ja tästä osa ehdotetaan rakennettavaksi.

Sipoonkorven kansallispuisto on oma suunnittelu- ja toteutushankkeensa. Se on enemmän valtion kuin kuntien hanke. Kaikkien kolmen kunnan yleiskaavassa varataan tilaa kansallispuistolle ja siihen rajoittuville muille virkistysalueille vaihtelevin kaavamerkinnöin. Vantaan ja Sipoon yleiskaavat ovat uusia ja niihin sisältyy myös Sipoonkorven alueelle kyläalueita. Helsingin alueella Sipoonkorven läheisyydessä samoin kuin Vantaalla ja Sipoossa osa on jo rakennettuja kiinteistöjä (= Landbo, Puroniityntien alue, Degermossa, Rapuojantien alue). Nykyinen asutus on tehotonta muiden paitsi Landbon osalta. Pihapiirit kuitenkin estävät vapaan retkeilyn yksityisillä mailla. Östersundomin yleiskaavaluonnos ei edellytä, että näitä yksityisiä kiinteistöjä lunastettaisiin virkistysalueiden osaksi, vaan ne on merkitty rakentamisalueiksi alle 0,4:n tonttitehokkuudella.

Helsingin osalta koko Östersundomin alueliitoksen tavoite oli osoittaa kaupungille asutuksen laajennusalueita myös pitemmän tulevaisuuden tarpeita varten. Tässä suhteessa Ultuna on tärkeä alue erityisesti pientaloasutuksen laajennusalueena. Yleiskaavassa määritellään alueiden rajaukset siten, että sekä asutus että luontoalueet olisivat sopivassa tasapainossa.

Yleiskaavaluonnokseen on merkitty myös uusia rakentamisalueita. Kansallispuiston alueelle ei ole ulotettu rakentamisalueita. Luontoalueiden osuutta on lisätty aiempaan luonnokseen nähden. Storträskin ja Hältingträskin tuntumasta on asutus siirretty kauemmaksi. Vyöhykkeisyyttä on kaavamerkinnöin lisätty sijoittamalla esim. Knutersintien varteen alue virkistys- ja liikuntapalveluille, esim. hevostoimintaa varten.

Ulkoilureitit eivät ole yleiskaavatason merkintöjä. Ne huomioidaan alueen muussa tarkemmassa suunnittelussa.

Bemötande:

Sibbo storskog är ett viktigt rekreationsområde för helsingforsborna. Av nationalparken hör från Helsingfors sida en liten remsa i närheten av Vanda gräns. Rekreationens och naturskyddet roller blandas. Till generalplaneområdet för Östersundom hör ca 16 % av det s.k. Sibbo storskogs granskningsområde och av det här föreslås en del bli utbyggt.

Sibbo storskogs nationalpark utgör ett eget planerings- och realiseringsprojekt. Det är mera statens än kommunernas projekt. I generalplanen för alla tre kommunerna reserveras utrymme för nationalparken och därtill angränsande andra rekreationsområden med varierande planbeteckningar. Vanda och Sibbo generalplaner är nya och i dem ingår också byaområden för Sibbo storskogs område. På Helsingfors område i närheten av Sibbo storskog liksom i Vanda och Sibbo utgör en del redan utbyggda fastigheter (=Landbo, Bäckängsvägens område, Degermossens och Rapuojavägens område). Den nuvarande bosättningen är ineffektiv för de andras del utom för Landbo. Gårdstomterna förhindrar likväl ett fritt friluftsiv på privata marker. Gene-

ralplaneutkastet för Östersundom förutsätter inte att dessa privata fastigheter skulle inlösas som del av rekreationsområdena, utan de har betecknats som byggområden med en tomteffektivitet under 0,4.

För Helsingfors del var målsättningen för Östersundoms områdesanslutning att för staden anvisa expansionsområden även för det framtida behovet på längre sikt. I det här avseendet är Ultuna ett viktigt område särskilt som expansionsområde för småhusbebyggelse. I generalplanen definieras begränsningarna för området så, att såväl bosättningen som naturområdena skulle stå i lämplig jämvikt.

I generalplaneutkastet finns också nya byggområden antecknade. Till nationalparkens område har inga byggområden utsträckts. Andelen naturområden har utökats i jämförelse med det tidigare utkastet. I närheten av Storträsk och Hältingträsk har bosättningen flyttats längre bort. Zonkaraktären har ökats med hjälp av planbeteckningar genom att t.ex. längs Knutarsvägen förlägga ett område för rekreations- och motionsservice, t.ex. för hästaktiviteter.

Fritidslederna tillhör inte beteckningar på generalplanenivå. De beaktas i den noggrannare planeringen på området.

Viherkäytävät

- Julkinen paine viherkäytävien tarpeelle ei perustu faktatietoon vaan tunnesyihin. Esimerkkinä on Talosaaresta Sipoonkorpeen jatkuva kapea viherkäytävä, joka on luontonäkökohdista turha. Ei ole tietoa, minkä eläimien kulkua viherkäytävien tulisi ensisijaisesti helpottaa. Viherkäytäviä ei siten tarvittaisi eläimien liikkuvuuden turvaamiseen eteläpohjoissuunnassa, koska sitä ei ole tälläkään hetkellä. Suojelutarve kohdistuu ilmeisesti lähinnä rusakkoa isompiin eläimiin (hirvi, metsäkauris, valkohäntäpeura). Östersundomin riistanhoitoa harjoittavan metsästysseuran näkemyksen mukaan nykyinen metsäkauris- ja valkohäntäpeurakanta on jakautunut Porvoon moottoritien takia etelä- tai pohjoispuolella majaileviin ryhmiin. Ne ovat melkoisen reviiriuskollisia eivätkä liiku kovinkaan laajalla alueella. Hirvet sen sijaan liikkuvat huomattavasti laajemmalla alueella. Granö ja Husö lähiympäristöineen toimivat Östersundomin hirvikannan "kesälaitumina" josta ne syksyllä hakeutuvat Porvoon moottoritien ali/yli Sipoonkorven pohjoisosan "talvilaitumille" kahta (2) pääkäytävää pitkin:
  1/ Granö-Husö-Kappelin alue-Karlvik/Östersundom Gård-Landbo-Sipoonkorpi
  2/ Granö-Krokholmen/Bergarholmen/Katrineholm-Majvik-Immersbyntien alue-Sipoonkorpi.
  Suojelunäkökohdista hirvi tarvitsee liikkuakseen viherkäytäviä Östersundomissa. Toinen asia on, halutaanko pääkaupungin rajojen sisäpuolella kaupunkisuunnittelua ohjata suojelemalla hirveä, joka ei ole maassamme uhanalainen eläin. Yleiskaavaluonnoksessa Östersundomiin suunnitellut viherkäytävät ohjaavat eläimet ylittämään vilkasliikenteisiä teitä. Helsingissä taajamiin eksyneet hirvet yleensä lopetetaan, koska ne aiheuttavat turvallisuusriskin liikenteelle. (M42)

- Viherkäytävien tulisi olla leveämpiä, jotta ne tarjoaisivat eläimillekin mahdollisuuden liikkua. Tulisi huomioida selkeät vapaat näkymät ja ulkoiluverkostot alueella myös pohjois-etelä -suunnassa. Kansallispuistosta tulisi suunnitella esteettömiä väyliä aina merelle asti. (M31, M39, M77). Muutamat reilut yhteydet merelle olisivat myös tarpeen (M110). Koko alueen viherkäytävät tulisi selvittää ja katsoa, että ne ovat riittävän leveitä ja toimivia. (M32)

Vastine:

Ultunan viherkäytäviä on levennetty erityisesti Landbon ja Puroniityntien alueiden välillä Hältingträskin tuntumassa. Viherkäytävä on lisätty Storträskistä laskevan puron tuntumaan. Porvoonväylän pohjoispuolisen rinnakkaiskadun linjausta on tarkistettu siten, että kartanopuron kohdalla katulinjaus on viherkäytävässä etelämpänä.

Bemötande:

Ultuna grönkorridor har breddats framför allt på området mellan Landbo och Bäckängsvägen i närheten av Hältingträsk. En grönkorridor har lagts till i närheten av bäcken som rinner från Storträsk. Sträckningen för parallellgatan norr om Borgåleden har justerats så att gatusträckningen vid herrgårdsbäcken ligger längre söderut i grönkorridoren.

Rakentamisalueet

- On hyvä, että yleiskaavaluonnoksessa on varauduttu tekemään Östersundomista elävää kaupunkia, jossa on työpaikkoja, palveluita sekä hyvät julkiset joukkoliikenneratkaisut (metro). Moottoritien pohjoispuolelle Ultunaan sopisi hyvin lisää pientaloasutusta, eikä tule eristäytyä muusta Östersundomin kaupunkirakenteesta Yleiskaavaluonnoksessa on tehty moottoritien pohjoispuolella melkoisen jyrkkä raja Vantaan ja Helsingin rajalle - suunnittelu loppuu kuin seinään. Vantaan Ojangon ulkoilualuetta kuuluu luontevasti lähiympäristöön, ja se tulisi ottaa huomioon. (M42)

- Maanomistajat ehdottavat, että Landbon etelä- ja pohjoispuolella olevat alueet tulisi kaavoittaa viihtyisiksi pientalovaltaisiksi kaupunginosa-alueiksi. Olisi huomioitava alueen läheisyys tulevaan metroasemnaan (Sakarinmäki), joka seikka puoltaa erityisesti eteläisen Landbon alueella selvästi tiivimpää ja tehokkaampaa asuntorakentamista. (M130)

- Helsingin puoleinen Sipoonkorpi säilyisi yhtenäisempänä, jos asutusta ei rakennettaisi Landbon ja Puroniityn väliin, eikä Puroniityn länsipuolelle. Tällöin poikittaistietä ei tarvitsisi rakentaa korven poikki, jolloin olisi luontevampaa ohjata liikenne Immersbyntien kautta Majvikiin suunniteltuun keskustaan ja metroasemalle. (M53)

- Jos alueelle on rakennettava suuret kerrostaloalueet se tulisi tehdä mm. moottoritien pohjoispuolelle, missä on erittäin rakentamatonta (Landbo poislukien). (M137)

- Toivotaan selkeää kaupungin ja maaseudun rajaa ilman epämääräisiä vaiheistumisvyöhykkeitä (selostus s. 52). Tämä tukisi osaltaan toimivia lähivirkistysmahdollisuuksia. (M43)

- Kaupunkirakenteen eheyden kannalta Sipoonkorven ulotta-

minen Hältingträskin eteläpuolelle saakka Puroniityntien ja Landbon välissä ei ole hyvä ratkaisu. Ylileveä metsäinen vyöhyke jakaisi osa-alueet erillisiksi saarekkeiksi ja tavoitteena olevaa yhtenäistä kaupunkirakennetta ei synny. Pohjoiset rakentamisalueet on suunniteltu luonnoksessa jo sinänsä kaupunkirakenteeseen nähden väljiksi - niiden ympäröiminen laajalla metsäalueella loisi hajanaisuutta. (M54)

- Ultunassa asutus tulisi sijoittaa vain tiiviisti katetun Landbon liittymän päälle. Moottoritien pohjoispuolelle ei tule rakentaa lainkaan. Sipoonkorven kansallispuisto tulisi toteuttaa merenrantaan saakka. (M93)

- Olisiko joitain muita osa-alueita (kuin kartanon ympäristö), joilla ekologinen pienkerrostalorakentaminen tuottaisi elävämpää, väljempää, vihreämpää ja siis viihtyisämpää asumista kuin tiivis pientalorakentaminen. Porvoonväylän pohjoispuolelle. Pohjoisosan rakennustehokkuutta voisi hyvin nostaa varsinkin, jos päädyttäisiin syöttöliikenteen hoitamiseen johdinautoilla ja raideratkaisuksi valittaisiin kaupunkijuna yhteistyössä valtiovallan kanssa. (M5)

- Rakentamisen painottamista pyydetään pohtimaan enemmän moottoritien pohjoispuolelle, esim. Landbon itäpuolelle, jossa on runsaasti neitseellistä rakennusmaata, ja johon voisi kehittää moderneja tiheämmän asutuksen ratkaisuja tuhoamatta tai liiaksi häiritsemättä olemassa olevaa historiallista rakennuskantaa (vrt. Uuden Porvoontien ympäristö). (M37)

- Asukasmäärää tulisi pienentää ja rakennettavaa aluetta tulisi myös supistaa viheralueiden hyväksi. (M39)

- Jos rakentamiseen ryhdytään, alueesta pyrittävä kehittämään määrätietoisesti ekologisen pientaloasumisen aluetta. Helsingin ei ole syytä lähteä itse toteuttamaan kritisoitua nurmijärvi-mallia. Vähintään vaiheittaisen rakentamisen keinoin pitäisi varmistaa, että yleiskaava-alueesta ei toteudu vain pienimmän tehokkuuden omakotialueet ja Porvonväylän hallimaisten tilojen alueet (keltainen alue). (M43)

- Voimalinjan lähelle rakentaminen koetaan arveluttavana. (M34)

Vastine:

Elävän kaupungin tekeminen on koko Östersundomin yleiskaavoituksen kantava ajatus. Osa-alueiden liittyminen toisiinsa on elävyyden kannalta oleellista, asutuista ei voi pirstoa liikaa. Tässä mielessä myös rinnakkaiskatu Porvoonväylän pohjoispuolella on tärkeä.

Yleiskaavaluonnosta on tarkennettu. Rakentamisen tiiveyttä on lisätty Knutersintien varressa. Landbon liittymän tuntumaan on merkitty erityissuunnittelun alue, koska paikka vaatii tarkempiasteista suunnittelua usean osapuolen kesken.

Bemötande:

Den bärande tanken i hela generalplanläggningen av Östersundom är att skapa en levande stad. Delområdenas anslutning till varandra är väsentlig ur livfullhetssynpunkt sett, bebyggelsen kan inte splittras för mycket. I det här hänseendet är också parallellgatan norr om Borgåleden viktig.

Generalplaneutkastet har preciserats. Byggtätheten har ökats utmed Knutarsvägen. I grannskapet av Landbo har ett specialplaneringsområde antecknats, emedan platsen kräver planering på en noggrannare nivå och mellan flera parter.

Toiminnat Ultunassa

- Luonnoksen selostuksessa pohditaan Sipoonkorven luontokeskuksen rakentamista, joka herättää ajatuksen, että yksi keskitetty, julkinen luontokeskus ei ole tätä päivää eikä etenkään huomisen ratkaisu. Helsingin kaupungin ei tulisi sosialisoida Sipoonkorpeen suuntautuvan toiminnan ansaintamahdollisuuksien ohjausta itselleen tai metsähallitukselle. Erilaisille korpeen suuntautuville toiminnoille voisi olla erilaisia keskuksia eri paikoissa, mikä olisi joustava ja toiminnallisesti elävä ratkaisu. Tällöin yhtä raskasta erillistä tilaa ei tarvita. (M54)

- Esitetään ratsastusurheilua tukevaa toimintaa riittävän laajasti Sipoonkorven reuna-alueille ja riittävät kulkuyhteydet harrastajille. (M44)

- Ajatus reunustaa Porvoonväylän varsi aurinkopaneeleilla vaikuttaa tuoreelta ja toimisi valtatien meluvallina. (M43)

- Sipoonkorpeen liittyviä näyttelyitä ja tapahtumia voidaan teemoittaa ja toteuttaa eri tiloissa, jotka ovat joiltain osin jo olemassa. Hajautettu ratkaisu olisi yksityisen yritystoiminnan kehittymisen ja asukkaiden muuttuvien tarpeiden kannalta parempi. Se olisi myös Helsingin kaupungin kannalta halvempi. (M54)

- Toivotaan, että kaavoituksen yhteydessä tutkitaan myös vaihtoehtoisia maankäyttöratkaisuja Heli- radan ja Porvoon moottoritien väliselle alueelle, jolle yleiskaavassa on ehdotettu yhdyskuntatekniikan toimintoja. Alueelle voisi soveltua myös esim. työpaikkoja ja/tai kaupallisia palveluja, ja niihin liittyen voitaisiin soveltaa uudenlaisia energiaratkaisuja, kuten aurinko-, tuulivoima yms. Tätä puoltaa myös se seikka, että ko. alue on metroaseman välittömässä läheisyydessä ja yhteydessä siihen mm. moottoritien ali kulkevan kevyen liikenteen välityksellä.

  Hallimaisia alueita Knutersintien varressa tulisi tutkia uudelleen siten, että siihen voidaan sijoittaa suurempi päivittäistavarakauppa tai suurehko liikennemyymälä. Osa alueesta kattaa jo toteutetun Landbon alueen pientalotontteja, joten asumista tulisi tutkia myös tälle alueelle. (M130)

Vastine:

Luontokeskuksen rakentamisesta on keskusteltu eri osapuolten kesken. Metsähallitus on esittänyt, että Nuuksion luontokeskus palvelisi myös Sipoonkorven käyttäjiä, jolloin Östersundomissa tai naapurialueilla sitä ei tarvittaisi. Yleiskaavaluonnos ei ota asiaan kantaa. Raitiovaunulinjan ulottaminen Sipoonkorven reunaan parantaa luonnollisesti puiston käyttöä ja päätepysäkki saattaisi olla luonteva paikka jonkinasteiselle puistoinfor-

maatiolle.

Ratsastus on varmaan eräs toiminta, joka on luontevaa sijoittaa Sipoonkorven ja asutuksen reunavyöhykkeelle. Kaavaluonnokseen on lisätty tätä tarkoittava merkintä.

Aurinkoenergian hyödyntämiseen tarkoitettuja alueita on edelleen laajennettu. Hallimaisten alueiden rajausta on tarkennettu ja niitä on lisätty myös Ultunaan moottoritien tuntumaan ja Knutersintien varteen.

Bemötande:

Diskussioner gällande anläggandet av ett naturcenter har förts mellan olika parter. Forststyrelsen har framställts att Noux naturcenter skulle betjäna också användarna av Sibbo storskog, varvid det inte skulle behövas något naturcenter i Östersundom eller grannområdena. Generalplaneutkastet tar inte ställning till saken. Utsträckningen av spårvägslinjen till kanten av Sibbo storskog förbättrar naturligtvis användningen av parken och en ändhållplats kunde vara en naturlig plats för någon slags parkinformation.

Ridning är säkert en verksamhet, som det är naturligt att förlägga i Sibbo storskog och bosättningens kantzon. I planutkastet har tillagts en beteckning för detta.

Områdena avsedda för utnyttjande av solenergi har ytterligare förstorats. Avgränsningen för de hallaktiga områdena har preciserats och sådana har också tillagts i Ultuna i närheten av motorvägen och längs Knutarsvägen.

Landbo

- Erityisesti Knutersintien ja yleiskaavaehdotuksessa ehdotetun pohjoisen rinnakkaistien risteysalueeseen sopisi tiiviimpi pienimuotoinen aluekeskus kaupallisine ym. palveluineen. Maanomistajat ovat jättäneet Helsingin kaupungille kaavoitushakemuksen, joka koskee Landbon pohjoispuoleisen alueen kaavoittamista viihtyisäksi pientalovaltaiseksi kaupunginosaksi emoperiaattein. Maanomistajat ovat halukkaat kehittämään omistamansa alueet ja kantaa vastuuta alueittensa rakentamisesta osaksi kehittyvää, luonnonläheistä Helsinkiä. Maanomistajat ovat valmiit osallistumaan kaavoitushankkeisiin ns. maanomistajakaavoitustyyppisinä hankkeina. (M115)

- Ultuna / Landbo:n maanomistajat ovat jättäneet Helsingin kaupungille kaavoitusaloitteen, joka koskee Landbon eteläja pohjoispuolella olevien alueiden kaavoittamista viihtyisiksi pientalovaltaisiksi kaupunginosa-alueiksi. Maanomistajat ehdottavat että yleiskaavassa huomioidaan alueen läheisyys tulevaan metroasemaan (Sakarinmäki), joka seikka puoltaa erityisesti eteläisen Landbon alueella selvästi tiiviimpää ja tehokkaampaa asuntorakentamista. Myös Landbon nykyisen asuntoalueen pohjoispuolella ja Ultunan alueella voisi harkita tiiviin ja kaupunkimaisen alueen kehittämistä. (M130)

Vastine:

Vaihtoehtoon B on esitetty pienimuotoinen kaupallinen ja myös julkisia palveluja sisältävä lähipalvelukeskus mielipiteen esittäjän ehdottamaan paikkaan. Knutersintien varteen on lisätty tiivimpää rakentamista vaihtoehdoissa B, D ja E. Yleiskaavatilanteen selkiinnyttyä on paneuduttava alueen asemakaavoituksen aikatauluun. Kaavoitusaikataulu on jossain määrin riippuvainen myös kunnallistekniikan järjestelyistä.

Bemötande:

I alternativ B har ett småskaligt kommersiellt närservicecenter framförts, vilket också innehåller offentlig service på plats, som föreslagits av den som lämnade åsikten. Utmed Knutarsvägen har tätare byggnation tillagts i alternativ B, D och E. När generalplaneläget klarnat måste man fördjupa sig i tidtabellen för detaljplanläggningen. Tidtabellen för planläggningen är i viss grad också beroende av organiseringen av kommunaltekniken.

Puroniitty

Puroniityntien alueella on rakentamista ja kaavoittamista sekä kiirehditty että toivottu vältettävän luontoarvojen johdosta.

- Yleiskaava luonnoksessa ei ole huomioitu olemassa olevia kiinteistöjä niin, että ne voisivat sulautua uuteen "tiivistä asumista pientaloissa" kaavaan. Alueemme kuuluu keskipunaiseen alueeseen, johon asumistiheys on merkitty 20-40 asuntoa/ha . Pyydämme harkitsemaan, että alue muuttuu alle 20 asuntoa/ha. Koko alueen luonne (luonto, asumismuoto sekä tilantuntu) tulee muuttumaan. (M4)

- Piirtämänne "kukkulakaupunki" tulisi talomme taakse ja naapuritontti jäisi alempana Puroniityntien sekä tämän uuden tien väliin. Myöskään liitäntä tonttiemme väliin ei tule kuuloonkaan. Aluetta on Helsingin kaupungilla valtavasti että voinette suunnitella tien uudestaan. (M4)

- Puroniityn osalta todettiin, että alue kuuluu yhä voimassa olevaan ja alkuperäiseen Sipoonkorpi -tarkastelualueeseen. Rakentamista pitäisi miettiä enemmänkin olemassa olevan rakennuskannan täydennysrakentamisena, eikä asutusta tulisi ulottaa syvemmälle Sipoonkorpeen. (M31)

- Mikäli Puroniitty pysyy suunnittelun myöhemmässäkin vaiheessa erillisenä saarekkeena, tulisi alueelle asetettua asukasmääräohjetta nostaa elävän kaupunkialueen tavoitteen saavuttamiseksi. Lisäksi keskustatoimintoja tulisi lisätä luonnoksessa esitettyyn nähden, ja eristyneisyys tulisi ottaa huomioon muutenkin alueen elinkeinotoimintaympäristön tarkemmassa suunnittelussa. (M54)

- Kiitellään Puroniityntien asukasyhdistyksen huomioimisesta ns. ekokylä-ajatuksessa, ja esitetään tyytyväisyys yleiskaava luonnokseen, joka todetaan kokonaisuudessaan onnistuneeksi. Siinä on otettu huomioon alueen asukkaiden tarpeet ja toiveet mm. yhteisiin ranta-alueisiin. Muutoksia toivotaan lähinnä purojen suojeluun ja ihmisten liikkumiseen: ihmisille ja eläimille hieman leveämpi kulkuväylä moottoritien varteen / moottoritien varren talot korkeammiksi (äänieste) / kevyenliikenteenväylän puronvarsiin, ei Puroniityntien varteen / valaistuksessa ekologisten ratkaisujen hyödyntämistä / sivupurojen huomioiminen. (M90)

- Esitetään, että Puroniityn alueen purot ja puroalueet (joista osa on luonnontilassa) tulisi säilyttää rakentamattomina. Alueen harva asutus on mahdollistanut elintilan laajalle eläimistölle ja kasvistolle. Koko laakson ekosysteemiä hallitsee laaksossa virtaava puro. Kalat nousevat keväisin merestä kutemaan puron ylemmille juoksuille asti. Toisaalla esitetään Puroniityntien suuntaisen puron avaamista ainakin moottoritien pohjoispuolella. Puro on viimeksi avattu 1960-luvulla. Toisaalta taas muistutetaan laakson pohjasta, joka on todettu joitakin vuosia sitten tehdyssä viranomaisselvityksessä rakentamiskelvottomaksi. Tästä syystä kaikki nykyinen asutus on tehty luonteviin rakennuspaikkoihin eli rinteille ja mäkien päälle. ((M31, M77 M122)

- Tiheämpi kaava tulisi väistämättä muuttamaan alueen herkkää luontoa ja sen eliöstöä, ja uudet tiet alueiden ja metsien halki tulisivat väistämättä rikkomaan alueen luonnontilaista harmoniaa. Harmiteltiin sitä, että Puroniityntien eteläpuolella alueelle, joka on jo tuhottu täysin maanlouhintatarkoituksessa, on merkitty viheralue.

  Alue on maastollisesti haastavaa rakentamiselle ja hyviä rakennuspaikkoja on suhteellisen niukasti. Mikäli alueelle toteutettaisiin luonnoksen mukainen kaava, se vaatisi massiivisia maanmuokkaustoimenpiteitä jonka tarkoituksenmukaisuutta on mahdotonta ymmärtää. Jotta tämä alue saataisiin säilytettyä herkkine luonnontilaisine puroineen ja mahtavine kallioineen, tulisi tälle alueelle harkita korkeintaan poikkeusluparakentamista ja jättää alue mieluiten kokonaan asemakaavan ulkopuolelle, tai rakentamista joka tukee Kansallispuiston toimintaa ja kehittämistä. (M35, M77)

- Kallioinen maasto nähtiin myös valttina, ja se voisi olla alueella luonteenomainen erityispiirre. Kallion sisään ja yhteyteen voisi suunnitella myös tilaa tarvitsevia harrastus- ja elinkeinotoimintoja. Tällainen rakentaminen toisaalta korostaisi myös alueen kallioista luonnetta ja toisaalta häivyttäisi tarpeellisten toimintojen tarvitsemia tiloja pois näkyvistä.

  Puroniityntie on merkitty päättyväksi Arboretumin kohdalla. Kuitenkin tie jatkuu jo nykyisellään pohjoiseen kuntarajaa pitkin, ja tien varressa on tiemerkinnän päättymisen pohjoispuolella asutusta, joten tie ei voi loppua luonnoksessa merkityllä tavalla. (M54)

- Omistamme tilaan Nybondas kuuluvan alueen Sipoon puolella (kunnan rajalla). Lohko on suuri ja muodostuu pelloista ja metsistä. Sen länsipuolella on samaan tilaan kuuluva Torpetin vajaan 5 ha:n suuruinen alue. Olemme aloittaneet alueellamme kehittämishankkeen.. Östersundomin yleiskaava vaikuttaa Sipoon puolen hankkeisiimme ja päinvastoin. Helsingin kaupungin omistamia maita on tilojemme rajanaapureina. Näitä maita olisi mahdollista kehittää yhteistyönä. Joka tapauksessa pyydämme ottamaan hankkeemme huomioon Östersundomin-Puroniityn yleiskaavoituksessa ja teknisessä suunnittelussa. (M54)

- Toivotaan Puroniityn varrella olevien alueiden kaavoittamisen nopeuttamista, tai peräti kaavoituksen aloittamista ko. alueelta, koska alueelle on suunniteltu lähinnä omakotitaloja, ja rakentaminen koetaan täällä tervetulleeksi. Tällöin myös infra ja tie saataisiin kuntoon (infra tulisi hoitaa ennen v. 2016). Arboretumin ympärille voisi ajatella tiheämpää pientaloaluetta. Toinen tiheämpi pientaloalue voisi olla moottoritien pohjoispuolella palvelukeskuksineen.

  Ehdotetaan kuntapohjaista Stormossenin golfkenttää, jonka ympärillä voisi olla ulkoilureitit ja hiihtolatuja. (M122, M148)

- Lohkoimme tonttimme Puroniityntlaaksossa ennen vanhan talon myyntiä. Tieasiat jätettiin ratkomatta, kun tiedettiin, että kaavoituksella tielle on monia vaihtoehtoja. Toivomme, että otatte suunnitelmissanne huomioon että aiomme rakennuttaa kiinteistölle tai myydä se rakennusoikeuksineen, mikä edellyttää tieasian ratkaisemista. (M144)

Vastine:

Puroniitty on luonnoksessa muusta kaupunkirakenteesta erillään oleva väljä pien- ja omakotivaltainen alue, jossa on paljon viheraluetta ja naapurina Sipoonkorpi. Puroniityn alueella ei ole tuotantotiloja eikä rantaa. Alueelle hakeutuu asumaan ihmisiä, jotka haluavat asua pien- tai omakotitaloissa metsän tuntumassa. Pääosa asukkaista tullee siis olemaan perheitä. Alueen eristyneisyys muusta kaupunkirakenteesta tarjoaa mahdollisuuden vahvaan identiteettiin. Alueen keskivaiheille on uuteen kaavaluonnokseen merkitty pieni lähipalvelukeskus, koska etäisyydet metroasemille tai muuhun raideliikenteeseen ovat pitkät.

Puroniityntien koilliskulmasta on osoitettu linja pääkatuvarauksen jatkamisesta Immersbyn keskustan suuntaan Sipoon puolelle. Luoteisnurkkaan on rakentamisaluetta laajennettu siellä olevien jo rakennettujen kiinteistöjen johdosta.

Rakennusten ja pääkatuverkon sijaintia on tarkistettu ehdotettavassa kaavaluonnoksessa sekä jatkossa myös tarkempiasteisessa kaavoituksessa.

Yleiskaavoituksessa ja teknisessä suunnittelussa ei ole esteitä Helsingin ja Sipoon kesken.

Bemötande:

Bäckängen är ett från den övriga stadsstrukturen avskilt liggande glest små- och egnahemshusdominerat område, där det finns många grönområden och som är granne med Sibbo storskog. På området Bäckängen finns inga produktionsutrymmen eller stränder. Till området söker sig människor som vill bo i små- och egnahemshus i närheten av skog. En del av invånarna kommer alltså att utgöras av familjer. Områdets avskildhet från den övriga stadsstrukturen erbjuder chans till en stark identitet. Nära mitten av området har i planutkastet uppmärkts ett litet närservicecenter, därför att avstånden till metrostationen och den övriga spårtrafiken är långa.

I det nordöstra hörnet av Bäckängsvägen har anvisats en linje för förlängning av huvudgatans sträckning i riktning mot Immersby centrum på Sibbosidan. I det nordvästra hörnet har byggområdet utvidgats på grund av de där befintliga redan utbyggda fastigheterna.

Byggnadernas och huvudgatunätets sträckning har granskats i det planutkast som ska presenteras samt också i planläggningen

på noggrannare nivå i fortsättningen.

I generalplanläggningen och i den tekniska planeringen finns inga stötestenar mellan Helsingfors och Sibbo.

Rapuojantie

- 1970–2000 luvulla rakennettu Rapuojantien asuinalue sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien varrella, lähellä Porvoonväylää ja Kehä III. Yleiskaavaluonnoksessa alueella kulkee lisäksi uusi kaavailtu tieyhteys Kehä III-LandboPuroniitty. Kaavaluonnoksessa alue on merkitty et=0,4 tai vähemmän. Asuntotiheys vähemmän kun 20 asuntoa /he, enimmäsikerrosluku 3. Esitämme, että olemassa olevaa ja rakennettua Rapuojantien molemmin puolin sijaitsevaa nykyistä asuinaluetta tiivistetään ja kehitetään et =0,4–0,8 ja asuntotiheys on n. 20–40 asuntoa/ha, enimmäiskerrosluku 3. Rapuojantien muiden alueiden kehittämisväriksi ehdotamme kaavaluonnoksen mukaista vaalean punaista, jossa et =0,4, asuntotiheys 20 asuntoa/ha, Enimmäiskerrosluku 3. Lisäksi ehdotamme, että Porvoonväylän pohjoispuolella sijaitsevan Rapuojan (puro) itäisen puolen ranta-aluetta (vihreä vyöhyke) kavennetaan n. 10–15 metriin purosta nähden. Tämä mahdollistaa näkemyksemme mukaan rantapientareen kehittämistä esim. ulkoilu- ja retkeilyraitiksi. (M42)

Vastine:

Rapuojantien alue muodostaa oman kokonaisuutensa Vantaan rajan tuntumassa. Sinne voisi periaatteessa laatia asemakaavan jo aikaisessa vaiheessa, mikäli ja jos ilmeisesti kunnallistekniikka alueelle olisi johdettavissa lännen suunnasta, jossa on odotettavissa rakentamista melko piankin.

Bemötande:

Rapuojavägens område bildar en egen helhet i närheten av gränsen till Vanda. Där kunde man i princip uppgöra en detaljplan redan i ett tidigt skede, ifall och om uppenbart kommunalteknikken på området kunde ledas från västlig riktning, där byggnation kan förväntas ganska snart.

4. Karhusaari

Karhusaaren suunnitteluprosessi on ollut muusta Östersundomista jonkin verran poikkeava. On pyritty laatimaan tarkemmanasteista kaavaa jo yleiskaavan laadinnan aikana. Siksi Karhusaarta koskevat mielipiteet ovat yksityiskohtaisempia kuin alueen muiden kaupungin osien. Noin parissakymmenessä mielipidekirjelmässä kosketeltiin Karhusaaren suunnittelua.

Karhusaaren suunnittelukysymyksistä eniten kantaa otettiin ranta-asioihin: tulva-alueille rakentaminen, rantareitit ja siltayhteydet herättivät mielipiteitä. Luonto- ja virkistyskysymykset ovat myös tärkeitä. Mielipiteissä esiin nostetuista asioista kuntien yhteisessä yleiskaavassa ratkaistavia ovat mm. esitettävän viheralueverkoston yksityiskohtaisuus ja keskeisten rantaraittien merkintä. Esitettiin myös Karhusaaren ja sen lähialueiden Långörin ja Korsnäsin suunnittelun samanaikaisuutta ja kytkemistä toisiinsa.

Myös rakennustapa on herättänyt mielipiteitä. Yksityiset tontinomistajat ovat kiinnostuneita rakennusoikeuden määrästä ja sen vaikutuksesta kiinteistöveroon.

Suuri osa esitetyistä mielipiteistä kohdistuu pienialaisiin paikkoihin ja asioihin, jotka ratkaistaan myöhemmässä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa eli Karhusaaren tulevassa kaavarungossa ja sitä seuraavissa asemakaavamuutoksissa.

- Karhusaarelaisnäkökulmasta yleiskaavaluonnos on pääosin onnistunut, vaikka saareen suunniteltu asukasmäärä vaikuttaa ylimitoitetulta ja huolestuneisuutta aiheuttaa luonnoksesta pois jätetyt asiat. (M91)

- On hyvä kehittää Karhusaarta vehreänä, merellisenä pientalo- ja huvilakaupunginosana, jossa saaren lähivirkistysalueet ja saaristoluonnon erityispiirteet säilyvät, samoin saarella olevat merkittävät rakennus-, luonto- ja suojelukohteet. (M73)

- Långörenin kaavoitus tulisi yhdistää Karhusaaren asemakaavan suunnitteluun tai viimeistään Östersundomin keskustan kaavoitusprosessiin. (M44)

- Skutholmenia ja Kapel!vikenia koskevien jatkosuunnitelmien osalta toivottiin mahdollisuutta aktiiviseen "pienryhmätyöskentelyyn" Östersundom - projektin kanssa. Haluttiin myös osallistua Krapuojan hulevesien puhdistamishankkeen valmisteluun. (M26)

- Uusi asemakaava tulisi laatia samanaikaisesti ja mahdollisimman nopeasti. Karhusaareen ja Korsnäsiin. Tielinjausten ja rakennuskiellon jatkuminen aiheuttaa epävarmuutta ja hankaluuksia molemmilla alueilla. (M5)

Vastine:

Karhusaaren suunnittelussa on noudatettu aiemmin hyväksyttyjä Karhusaaren suunnitteluperiaatteita. Saaren yksityiskohtaista suunnittelua on jatkettu yhteistyössä maanomistajien kanssa. Varsinainen yleiskaavaluonnos on säilynyt mittakaavaltaan entisen luonnoksen tapaisena, vain vähäisiä muutoksia on tehty. Yhteistyö asianosaisten kanssa jatkuu tulevaisuudessakin.

Yksittäisten kiinteistöjen tarkempia maankäyttötavoitteita ja kehitysideoita koskevat mielipiteet on merkitty tiedoksi Karhusaaren kaavarunkosuunnittelua varten. Tiedostetaan ne ongelmat, joita pitkittyvä rakennuskielto aiheuttaa.

Bemötande:

Vid planeringen av Björnsö har de tidigare godkända planeringsprinciperna för Björnsö iakttagits. En detaljerad planering av ön har fortsatts i samarbete med markägarna. Det egentliga generalplaneutkastet har till sin skala bevarats likt det tidigare utkastet, endast små ändringar har gjorts. Samarbetet med vederbörande fortsätter även i framöver.

Åsikterna gällande de noggrannare markanvändningsmålsättningarna och utvecklingsidéerna för enskilda fastigheter har antecknats för kännedom i och för stomplanläggningen för Björnsö. De problem som förorsakas av ett utdraget byggförbud har insetts.

Rakentamisalueet

- Rakentamisen tehokkuudesta ja uudisrakentamisen sopeuttamisesta nykyiseen rakennuskantaan esitettiin vaateita. Jo rakennettujen alueiden enimmäistehokkuuden tulisi olla 0,3 ja rakennustyyppinä käyttää vain omakotitaloja. (M129)

- Esimerkiksi esitetään, että koko Skutholmenin alue säilyisi nykyisenkaltaisena omakotialueena. (M28)

- Uusi rakentaminen tulisi toteuttaa vanhaa rakentamista kunnioittaen ja jättäen riittävä etäisyys vanhaan rakentamiseen. Lisäksi uusi rakentaminen tulisi ohjata tiiviimmin ei-rakennetuille alueille. (M129)

- Esimerkiksi Skutholmenille esitettiin myös tiiviimpää rakentamista: kaavoittamista tehokkaasti asuinkäyttöön, jotta alueelle voitaisiin rakentaa pääosin kaupunkimaisia pienkerrostaloja, townhouse- sekä kaupunkivillatyyppisiä asuntoja. (M127)

- Jos Svinviken ruopataan niin Isonpurjeentien ja ruopatun rannan väliselle voitaisiin rakentaa tiiviimpää pientaloasutusta. (M28)

- Kysyttiin miten voidaan jo rakennettujen tonttien rakennusoikeutta muuttaa ja esim. osoittaa kaupunkipientalovaltainen korttelialue rakennetulle pientalotontille. Onko tontti pakko jakaa ja miten kuinka se vaikuttaa kiinteistöveroon? (M150)

- Uutta rakentamista ei haluttu osoitettavaksi tulva-alueille tai välittömästi SL- tai Natura 2000 -alueiden läheisyyteen. Uusi rakentaminen tulisi toteuttaa alueille jotka ovat 2,3 metriä maanpinnan yläpuolella. Tulva-, vesi- tai kaislikkoalueet, jossa maanpinta on 2,3 metriä alempana tulisi jättää VL-, vesi- tai SL- alueiksi. (M129)

- Kritisoidaan venesatamien sijoittamista Karhusaaren ja Korsnäsin väliseen salmeen. (M98, M5)

- Kehittämiskohteista tuotiin esiin Skadaholmenin kehittäminen asukkaita palvelevana kerhosatamana. (M 26, M73) Tarpeina tuotiin esille mm. pilkkijöiden pysäköintipaikat ja koirapuisto (M144) Kutulökin uutta kanavaa ehdotettiin jatkettavan läpi saaren.

  Kehittämisideana ehdotettiin taiteilija-asuntojen sijoittamista Karhusaareen. (M116) Ajatus yksityisestä kesäteatterista esitettiin. (M116)

- Yksittäisiä omia kiinteistöjä ja niiden lähiympäristöä koskevia tavoitteita tarkemmalle suunnittelulle esitettiin useissa mielipiteissä. (M28, M 84, M97, M116, M127) Mielipiteet on merkitty tiedoksi Karhusaaren kaavarunkosuunnittelua varten.

- Ehdotetaan Kuntokallion ruokalarakennuksen liittämistä merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen tai muiden rakennussuojelukohteiden joukkoon yleiskaavassa. (L23) Kuntokallion liikuntasalirakennuksen säilyttämistä osana tulevaa täydennysrakentamista ehdotetaan ja kerrotaan siihen liittyvistä kulttuurihistoriallisista arvoista. (M116)

Vastine:

Asemakaavojen mukaisesti rakennettujen kiinteistöjen rakennusoikeutta voidaan aina muuttaa asemakaavan muutoksen kautta. Niitä laaditaan yhteistyössä maanomistajan kanssa. Tontin omistaja päättää, aikooko käyttää mahdollisen suuremman rakennusoikeuden ja myös rakentamisen aikataulun.

Tulva-alueilla maan pintaa nostetaan vastaamaan nykyisiä rakentamisvaatimuksia. Tai hoidetaan rakennuksen tulvavara rakennusteknisin keinoin. Periaatteessa rakennus voidaan rakentaa myös vesialueelle asianmukaisen asemakaavan perusteella.

Korsnäsin ja Karhusaaren välinen salmi on Östersundomin koko kaupunkirakenteen keskeinen vesialue ja se tullaan suunnittelemaan tarkemmin yksityiskohtaisessa kaavoituksessa.

Bemötande:

Byggrätten för de fastigheter som byggts enligt detaljplanen kan alltid ändras via ändring av detaljplanen. Dessa uppgörs i samråd med markägaren. Tomtägaren bestämmer om han/hon ämnar använda en eventuellt större byggrätt och också om en tidtabell för byggandet.

På områden utsatta för översvämning höjs marknivån så att den motsvarar nuvarande byggbestämmelser. Eller så sköts faran för att byggnaden översvämmas med hjälp av byggtekniska metoder. I princip kan en byggnad uppföras också på vattenområde med stöd av en ändamålsenlig detaljplan.

Sundet mellan Korsnäs och Björnsö är det mest dominerande vattenområdet i Östersundoms stadsstruktur och det kommer att planeras noggrannare i den detaljerade planläggningen.

Pääkadut ja liikenne

- Kaupunginmuseo esittää, että Karhusaaren - Korsnäsin välisen sillan paikkaa vielä tutkitaan. Maanomistajat esittävät sillan siirtämistä idemmäksi. (L25, M114, M68)

- Perusteluina mm. Koivunimen alueen kulttuurihistoriallinen ja maisemallinen merkittävyys. Karhusaaren ja Talosaaren välistä siltaa ehdotetaan kevyeksi. Siltayhteys ei saisi aiheuttaa koko Karhusaaren alueelle läpikulkuliikennettä. (L23, M73, M109)

- Kevyenliikenteen silta Karhusaari -Talosaari olisi kiva lisä koko Östersundomin alueeseen. (M109)

- Nykyisen Svedjevikenin (Karhusaaren) sillan viereen ehdotetaan kevyen liikenteen siltaa parantamaan liikenneturvallisuutta. (M73, M26)

- Väliaikaisena ratkaisuna sillalle tulisi saada nopeasti liikennemerkit osoittamaan väistämisvelvollisuutta. (M26)

- Karhusaaren - Korsnäsin välinen autoliikenneyhteys tulisi suunnitella niin, ettei nykyinen asujaimisto kärsi. Yhteys tulisi tehdä pyöräilijöille ja kävelijöille tarkoitetuksi, jolloin

matka koululle ja metroasemalle olisi suora ja houkutteleva. Näin ei tärveltäisi nykyisen asujaimiston muokkaamaa ympäristöä ja pihoja. (M126)

- Nykyinen Karhusaarentie välillä Uusi Porvoontie - Isonpurjeentie/Skutholminkaari voitaisiin jättää kevyemmän liikenteen väyläksi, kun pääasiallinen kulkuyhteys Karhusaareen siirtyisi uudelle sillalle Korsnäsin puolelle, joka olisi tulevaisuudessa Karhusaaren pääsisääntuloväylä. (M28)

- Maanomistaja esittää, että Karhusaaren ja Uuden Porvoontien välisen tieyhteyden linjausta muutettaisiin siten, ettei se kulje nykyisten talojen yli ja ettei tietä yleensäkään linjattaisi Koivuniementien varrella olevan omakotialueen läpi.
  Mielipiteessä esitetään vaihtoehtoja tien linjaukselle ja perusteluja, mm, että Talosaaren kautta kulkeva yhteys Salmenkallion, Granön, Vuosaaren ja myös Kehä III:n suuntaan on kuitenkin selvästi luonnollisempi ja rinnakkaisyhteytenä hyödyllisempi kuin näennäinen oikotie ohi Koivuniemen. (M5)

- Ehdotetaan viherkäytävän varaamista Långörenin ja Kapellskärin kiinteistöjen 1:151 kohdalle tai 1:137 alueelle mataliin rakentamiseen soveltumattomille kohdille ja kävelysiltaa siltä Karhusaareen. (M44)

Vastine:

Nykyinen pääkatu Karhusaareen on uudessa kaavaluonnoksessa säilytettävän paikalliskadun roolissa. Pääyhteys saareen tulee Korsnäsin sillan suunnasta. Siltojen liikennöintitavat ratkaistaan myöhemmässä suunnittelussa. Kaupunkialueella ylipäätään pyritään siihen, että kadut muodostavat jatkuvan verkoston, jolloin käyttäjillä on paljon vaihtoehtoisia yhteyksiä. Kaupungissa ei ole tarkoituksenmukaista tehdä puumaista vaihtoehdotonta katuverkkoa päättyvine katuineen.

Långöriin on lisätty viheraluetta.

Bemötande:

Den nuvarande huvudgatan till Björnsö får behålla rollen som lokal gata i det nya utkastet till generalplan. Huvudförbindelsen till ön går över bron från Korsnäs. Trafikpraxisen för broarna får sin lösning vid en senare tidpunkt i planeringen. Överlag strävar man till att gatorna på stadsområdet bildar ett kontinuerligt nät där användarna har många förbindelser att välja mellan. I en stad är det inte ändamålsenligt att bygga ett alternativlöst trädlikt gatunät med gator av typ återvändsgränder.

Mängden grönområden har utökats på Långören.

Yleiset rannat ja rantaraitit

- Seudullista rantaraittia Vuosaaresta Majvikiin pidettiin hyvänä. Se tulisi rakentaa siten, ettei se kulje rakennettujen kiinteistöjen läpi. (M 73)

- Vaadittiin, että yleiskaavaluonnoksessa tulee olla esitettynä kaikki suunniteltavat rantakadut ja -reitit. Kaavaselostukseen tulee kirjata tarkennukseksi se, että kaavaluonnos sisältää suunnitellut rantakadut ja -reitit. Rantojen käytöllä on kiinteistöjen omistajille suurempi merkitys kuin muiden liikenneväylien suunnittelulla, joten raittien tulisi olla merkittynä jo yleiskaavaan. (M91)

- Rantaraitin ei tarvitse joka kohdassa ulottua rantaviivaan asti, vaan merelliset maisemat voidaan tavoittaa etäämpäkin maiseman muodot ja asutus huomioon ottaen. Rantaraitteja ei tule rakentaa jo rakennettujen yksityisten tonttien läpi. (L23) Karhusaaressa on tärkeää mahdollisten rantaraittien ja kevyen liikenteen väylien toteutus pääosin katuverkostoon tukeutuvana siten, etteivät ne missään kulje yksityisten rakennettujen kiinteistöjen läpi. (M26)

- Vastustettiin ideaa yhtenäisestä rantapolusta Karhusaaren pohjois- ja koillisrannalla. (M27, M63, M91)

- Vaadittiin, että rantapolkua ei tulla rakentamaan, eikä merkitsemään mihinkään suunnitelmaan. Rantapolku veisi yksityiset rannat vain joiltakin maanomistajilta, mikä ei ole perustuslain mukaista tasapuolista kohtelua. Rakentaminen on tapahtunut voimassaolevan asemakaavan mukaisesti ja luottaen siihen, että ranta, josta on maksettu kova hinta, säilyy omassa käytössä. Rantapolku romahduttaisi kiinteistöjen arvon eikä sitä kompensoisi edes merkittävä rakennusoikeuden nosto. Ranta -alueilla korotettua rakennusoikeutta ei voida hyödyntää maasto yms. syistä. (M27,M63,M91)

- On tärkeää huomioida olemassa oleva rakennuskanta ja todelliset täydennysrakentamismahdollisuudet siten, että alueen nykyinen ilme voidaan säilyttää. Rantapolku tekisi mahdottomaksi kaikenlaisen täydennysrakentamisen sinänsä melko suurille ranta-alueille. (L23, M27)

Vastine:

Yleiskaavaan merkitään vain seudullisesti merkittävät ranta- tai muut raitit. Rantaraittien yksityiskohdat ratkaistaan yksityiskohtaisen kaavoituksen yhteydessä. Östersundomin kaavoituseriaatteisiin kuuluvat pääosin yleiset rannat., kuten nykyaikaisissa kaupungeissa on tapana. Karhusaaren suunnitteluperiaatteissa yleisten rantojen määräksi on esitetty 50 % rantaviivan määrästä. Luku on pienempi kuin muualla Helsingissä siitä syystä, että rantaviivan tuntumassa on vastikään rakennettuja omakotikiinteistöjä.

Alueiden nykyinen ilme ei voi säilyä, kun maaseutua muutetaan kaupunkialueeksi. Sitä vastoin yksittäiset rakennukset voidaan aina säilyttää tarkemman suunnittelun keinoin. Rantapolku tai rantaraitti ei sinänsä tee mahdottomaksi suurtakaan rakennustehokkuutta.

Bemötande:

På generalplanen utmärks endast regionalt betydelsefulla strand- eller andra leder. Detaljerna för strandlederna görs upp i samband med den mer detaljerade planläggningen. Till planläggningsprinciperna för Östersundom hör till största delen allmänna stränder, vilket är brukligt i moderna städer. I planläggningsprinciperna för Björnsö framförs 50 % av strandlinjen som allmänna stränder. Siffran är lägre än i andra delar av Helsingfors av den

orsaken att det i närheten av strandlinjen nyligen har byggts egnahemsfastigheter.

Områdets nuvarande gestalt kan inte bevaras då landsbygd ändras till stadsområde. Däremot kan enskilda byggnader alltid skyddas med hjälp av en noggrannare planering. En strandpromenad eller en strandled hindrar inte i sig att området ges en stor byggtäthet.

Viheralueet ja luonto

- Mielipiteissä kannettiin huolta luontoarvojen kartoittamisesta ja esitettiin tärkeitä yksittäisiä luontokohteita. (M116)

- Vaadittiin Skutholmenin Natura 2000 -merkinnän yksiselitteisyyttä kaavakartoilla niin, että tulkinnanvaraisuutta ei synny. (M26, M73)

- Skutholmenin eteläpuoleisella Natura-alueella vihreäksi merkitty alue tulisi jo yleiskaavassa merkitä siniseksi vesialueeksi, samaan tapaan kuin Skutholmenin pohjoisosassa, jotta ruoppaus-. ym. veden laadun parannustoimet olisivat mahdollisia.

  Esitettiin toiveita ruoppausten tekemiselle ja vaiheistamiselle. Ensimmäisiksi Kapellviken ruoppaustoimiksi ehdotetaan nykyisen vesiväylän ja asemaakaavatonttien välisen kaislikkoalueen poistamista, jotta tulipaloriski pienentyisi. (M26)

- Kaavaluonnokseen tulisi merkitä rakennettujen alueiden viheralueet, jotka pitäisi myöhemmässä asemakaavoituksessa ottaa lähtökohdiksi. (L23, M129, M28)

- Tällaisina mainittiin erikseen urheilukenttä, Skadaholmenille johtavat viherkäytävät sekä Skutholminkaaren eteläpuoleinen viherkäytävä (M73, M 26)

- Harkittaessa täydennysrakentamista viheralueille saaren tasapainoisen kohtelun katsottiin edellyttävän viheralueiden säilyttämistä myös Skutholmenilla. (M26)

- Virkistyskäytön kannalta ehdotetaan jakoa alueisiin, jotka tarjoavat mahdollisuudet suuremmille ihmisjoukoille intensiivisempään luontoelämysten kokemiseen ja alueisiin, jotka ovat vähäisemmän retkeilyn kohteena. (M116)

- Virkistyskäytön tulisi ensisijaisesti kohdistua esim. Granön saarelle ja paikoille, jotka eivät sijaitse välittömästi rakennettujen kiinteistöjen läheisyydessä. (M26)

- Granön virkistyskäyttömahdollisuuksien ja vesiväylien avaamisen nähtiin vähentävän julkisen rannan tarvetta ja rantaviivaan kohdistuvaa painetta Östersundomin saaristoalueilla ja erityisesti yksityisillä rannoilla Karhusaaressa. (M73, M26)

- Näiden ratkaisujen katsottiin poistavan tarpeen saada yksityisomistuksessa olevaa rantaa julkiseen käyttöön Karhusaarentien eteläpuolella. Koska Karhusaaren kiinteistöt Oy todennäköisesti joutuu luovuttamaan alueitaan yleiseen virkistyskäyttöön, kaupungin ei tule kohdistaa Karhusaarentien eteläpuoleisiin yksityisiin rantoihin minkäänlaisia lisävelvoitteita. (M26)

- Umpeenkasvaneiden alueiden ruoppausta ja vanhojen vesiväylien avaamista pidettiin oikeana ja tärkeänä. Krapuojan varren pelloilta tulevien hulevesien valumisen estämiseen ja puhdistamiseen tähtäävä hanke on myös tärkeä. (M73, M26)

- Esimerkiksi Kapellvikenin uudelleenavaaminen parantaa Natura-arvoja ja vedenlaatua. (M73, M26)

- Suunniteltu rantaviivan palauttaminen ruoppaamalla mm. Svinvikenissä ja Kutulökissä lisää myös asumisen laatua ja viihtyvyyttä koko alueella. (M73)

Vastine:

Uuteen luonnokseen esitetään Kapellvikenin- Torpvikenin-Bruksvikenin lahtien vesialueiden yhdistämistä ja monien saarten muodostamista alueille kaivamalla vesipintaa avoimeksi laajalla alueella. Kaavan mukaisesta ohjeellisena esitetystä saaristosta tulee voimakkaasti alueen identiteettiä muokkaava tekijä, joka tulee olemaan myös seudullinen harvinaisuus.

Urheilukenttä on merkitty kaavaluonnokseen viheralueena, jolla on urheilualueen lisämääre..

Granö antaa mahdollisuuden purkaa sitä virkistyskäyttöpainetta, joka muuten kohdistuisi rannikon Natura 2000- alueille ja yksityisille rannoille. Vaikka Granötä kehitetään merellisen virkistyksen vahvana alueena, ei se tarkoita, etteivätkö kaupunginosat Östersundomissa tarvitsisi lisäksi muita yleisessä käytössä olevia rantoja. Niitä on tarkoitus löytää yksityiskohtaisen kaavoituksen keinoin.

Laaditussa hulevesisuunnitelmassa Krapuojan veden laatu otetaan huomioon.

Bemötande:

I det nya utkastet framförs att vattenområdena Kapellviken-Torpviken-Bruksviken ska förenas och att många öar formas på området genom att göra vattenytan öppen på ett stort område. Enligt planen kommer den som riktgivande framförda övärlden att kraftigt ändra områdets identitet, vilket också kommer att bli en regional kuriositet.

Sportplanen har märkts ut på planutkastet som grönområde med tilläggsbeteckningen sportplan.

Granö möjliggör att man kan avlasta det trycket från rekreationsanvändningen, som annars riktas på kustens Natura 2000-områden och de privata ständerna. Fastän Granö utvecklas som ett starkt havsnära rekreationsområde betyder det inte att stadsdelarna i Östersundom inte behöver fler allmänna ständer. Det är meningen att dessa ska hittas med hjälp av den detaljerade planläggningen.

I den uppgjorda ytvattenplanen tas vattenkvaliteten i Krabbäcken i beaktande.

5. Talosaari

Helsingin kaupungin suurimmaksi osaksi omistamasta Talosaaren kaupunginosasta palautetta on kertynyt vähän, koska alueen väkiluku on pieni.

Yleiskaavaluonnoksen mukainen rakentaminen nähdään liian laajana. Mielipiteissä ja kannanotoissa esitetään, että rakentamista väljennetään. Ribbingön puolelta nähdään Talosaari myös hyvänä rakentamisalueena. Luontojärjestöjen mielestä Talosaari tulee liittää Sipoonkorven kansallispuiston kokonaisuuteen.

Hevostoimintaa Husössä pidetään tärkeänä. Ribbingön asukkaat eivät halua mailleen rantaraitteja. Silta Granöön on myös pohdiskelun kohteena. Sille esitetään vaihtoehtoisia ratkaisuja.

- Asuinalueiden rajat kaipaavat paikoin tarkentamista. Esimerkiksi Talosaaressa on osoitettu laaja alue rakentamiselle. Ratsastuskeskuksen vaatimalle väljyydelle ja virkistysalueelle ei ole osoitettu kylliksi tilaa. (L43)

- Husön niemelle aivan Husön kartanon ympäristöön on merkittyasuinrakentamista. 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. (L25)

- Ribbingön ja Granön välisen yhteyden luominen voisi mahdollistaa uuden kulkureitin avaamisen sekä saaristolaisilie 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. (L1)

- Granön 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. (L7)

- 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 Salmenkalliossa ja Talosaaren niemi kahden Natura 2000 -alueen välillä. (L38)

- Suunniteltu tie Itäväylä·Granö näyttää kulkee siten, että se leikkaa tonttiani. Toivon, että tonttiani ei tarvitsisi käyttää tien rakentamiseen. Koko toinen puoli nykyistä Ribbingintietä on jo Helsingin kaupungin omistamaa aluetta, joten kulun voisi helposti siirtää kulkevaksi kokonaan Helsingin maalla. Muuten ei ole mitään uutta Talosaaren rakentamista vastaan. On halua myydä tontteja rakentajille, kunhan kaava saadaan valmiiksi. (M13)

- Suunniteltu silta sijoittuu tilamme päälle ja toteutuessaan silta tuhoaisi tilan rakennuskannan kokonaisuudessaan. Tila on muutettu jo vuonna 1992 lomarakennuksesta vakituiseksi asuinpaikaksi. Tilamme ei ole käytettävissä sillan ja kadun varaukseksi. Siltayhteyttä perustellaan yleiskaavaluonnoksen selostuksella sillä, että Granö tarjoaa ainoan merelliseen virkistyskäyttöön sopivan alueen Östersundomin asukkaille ja siitä syystä suora siltayhteys on välttämätön. Tämä on melko rankasti kärjistetty väite ottaen huomioon koko yleiskaava-alueen rantaviivan pituuden ia yleiskaavaluonnoksessakin esitettyjen merellisten viheralueiden määrän.

Silta Vuosaaresta palvelisi yhtä hyvin Vuosaaren asukkaita kuin uusia Östersundomin asukkaita. Esitetään rakentavasti ja luovasti uusia vaihtoehtoja yhteyden järjestämiselle:

- Yhteys toimisi lautan varassa Storörenistä, Vuosaaresta tai Husön kärjestä, kunnes Granön maankäyttö tarvitsee kiinteää siltayhteyttä

- Silta voitaisiin linjata edullisemmin ja maisemaan hyvin soveltuen Vuosaaren sataman takaa pienten saarten ja luotojen kautta.

- Sillalle edullisen paikka on Ribbingön kärjestä, josta etäisyys Granöhön on lyhyin.

- Silta voisi myös alkaa pohjoisempaa Helsingin kaupungin omistamalta maalta Ribbingössä tai Talosaaren kärjestä. (M15)

- Ribbingön itärantaan on leikekirjan mukaan suunniteltu runsaasti rantataloja, rantaraitti tai vaihtoehtoisesti pienvenesatama. Kyseisillä tonteilla on sijaa pientaloille myös olemassa olevien talojen sisämaan puolella. Lisäksi rakentamattomalla Husön niemellä ja Granössä on runsaasti rakentamatonta rantaviivaa yleiseen käyttöön tai uusien rantatalojen rakentamista varten. Toivon, että näiden alueiden omistajien toiveita otetaan huomioon kaavoituksen edetessä. Lisäksi toivon, että yleistä rantaa ei suunnitella olemassa olevien rakennusten omistajien kustannuksella. (M92)

- Yleiskaavaluonnoksessa Ribbingön kaakkoiskärkeen on ehdotettu ns. keskipunaista tehokkuutta, tonttitehokkuus e =

0,4. 0,8. Maanomistajat toivovat, että keskipunaisen tehokkuuden raja tarkennetaan siten, että se käsittäisi kaikkien tämän mielipiteen antajien kiinteistöt. Näin sillan aiheuttamat häiriöt ainakin osittain kompensoituisivat ja Ribbingön kärjestä voitaisiin tulevaisuudessa kehittää hieno rakennettu kokonaisuus. (M123)

Vastine:

Periaatteessa Talosaari on ainoa Helsingin omistama rantaan rajoittuva rakentamiskelpoinen alue. Siksi sen tarjoamaa mahdollisuutta hyvään rantarakentamiseen ei tule jättää käyttämättä. Luonnonrannoista Östersundomissa ei ole minkäänlaista pulaa.

Uudessa luonnoksessa hevostoiminnalle on varattu mahdollisuus suurempiin alueisiin rakennusalueita pienentämällä. Husön kartanon ympäristö on edelleen merkitty rakennusalueeksi maneesien ym. suuren rakentamistarpeen johdosta. Nähdään myös mahdolliseksi pienimittakaavainen asuntorakentaminen alueen tuntumassa.

Talosaareen on merkitty pieni lähipalvelukeskus kartanon tuntumaan. Ribbingössä päätietä Itäväylä- Granö on siirretty siten, että se häiritsee vähemmän nykyisiä tontinomistajia. Tarkemmin tie suunnitellaan asemakaavavaiheessa. Pääteitä Talosaaren, Marbackenin ja Ribbingön tuntumassa on muutenkin tarkistettu. Rantaraitti Talosaaren lahden kärjen poikki on poistettu, jotta linnustoon lahdella kohdistuisi vähemmän häiriöitä ohikulkevien taholta. Ribbingö- Granön sillan tyveen on merkitty maanomistajien esittämällä tavalla keskipunaista aluetta.

Silta Granöön on erittäin tarpeellinen, koska se toimii koko Östersundomin ja sen tausta-alueiden merellisenä keskeisenä virkistysalueena. Tämä johtuu siitä, että seudun lähes kaikki muut rannat ovat joko luonnonsuojelu- ja/tai Natura 2000- rantoja tai yksityisiä omakotitalojen rantoja. Niiden osoittaminen yleisiksi rannoiksi tai aktiiviseen virkistykseen on vaikeaa. Mm. venesatamien rakentaminen Natura-alueille on käytännössä mahdotonta. Siltayhteyden paikkaa on tutkittu paljon. Nyt luonnoksessa esitetty paikka on paras ajatellen saaren mahdollisia toimintoja. Isoon venesatamaan on päästävä sujuvasti suurellakin venetrailerilla, johon lossi ei ole riittävä ratkaisu. Saareen on osoitettu aluevarauksia myös asumiseen, jotta siltayhteyden rakentaminen olisi käytännössä realistista.

Bemötande:

I princip är Husö det enda av Helsingfors ägda området som gränsar till strand och som kan bebyggas. Därför bör den av området erbjudna möjligheten till ett bra byggande inte lämnas outnyttjad. Det är inte på något vis brist på naturliga stränder i Östersundom.

I det nya utkastet har reserverats möjlighet till större områden för hästaktiviteter genom att förminska områden för bebyggelse. Området runt Husö herrgård är ännu betecknat som byggområde p.g.a. manegerna och andra större byggbehov. Det är även möjligt att ett bostadsområde i mindre skala skulle kunna uppföras i närheten av området.

Ett litet centrum för närservice har planerats i närheten av herrgården. I Ribbingö har huvudvägen Östleden-Granö flyttats så att den inte stör den nuvarande tomtägaren i samma utsträckning. En noggrannare sträckning av vägen planeras under den fas när detaljplanen uppgörs. Huvudvägarna i närheten av Husö, Marbacken och Ribbingö har även i övrigt granskats. Strandleden som korsar Husö vik har tagits avlägsnats så att fågelbeståndet i viken inte störs så mycket av förbipasserande. Området kring foten av Ribbingö-Granö-bron har markerats med mellanrött enligt markägarnas förslag.

Bron till Granö är mycket nödvändig, eftersom ön fungerar som hela Östersundoms och dess närområdens centrala rekreationsområde vid havet. Det här beror på att områdets andra stränder antingen är naturskydds- och/eller Natura 2000-ständer eller stränder i privat bruk vid egnahemshus. Att anvisa dessa stränder som allmänna stränder eller aktiva rekreationsområden är svårt. Det är bl.a. praktiskt taget omöjligt att bygga småbåtshamnar på Natura-områden. Platsen för broförbindelse har undersökts mycket. Den plats som föreslås i utkastet är den bästa möjliga med tanke på de eventuella funktionerna på ön. En stor båthamn måste enkelt kunna nås även med stora båttrailers, varför en färja inte är en tillräckligt bra lösning. Det har även anvisats områden för bosättning på ön, för att anläggandet av en broförbindelse i praktiken skulle bli realistiskt.

6. Salmenkallio

Salmenkallion kaupunginosan maasto on hyvin monipuolinen. Se sijaitsee Vuosaaren sataman ja Helsinki- Vantaan lentokentän välissä Kehää III:n tuntumassa. Myös Porvoonväylä on lähellä. Salmenkallioon kohdistuu näistä olosuhteista johtuen mielipiteitä ja kannanottoja luontonäkökulman, elinkeinoelämän ja liikenteen näkökulmista. Vuosaaren satamalle alue on erittäin tärkeä, onhan se sataman tausta-aluetta.

Luontonäkökulmasta on esitetty näkemyksiä, että yleiskaavaluonnoksessa esiintyvä Salmenkallion metroasema tulisi jättää rakentamatta Kasabergetin selänteen luontoarvojen johdosta. Toisaalta Salmenkallion eteläosaan esitetään myös enemmän rakentamista, samoin pohjoisreunaan Uuden Porvoontien varteen. Westerkullan peltoaukioiden kulttuurimaisema halutaan myös jättää rakentamisen ulkopuolelle.

Elinkeinoelämän näkökulmasta Salmenkallio nähdään suurena potentiaalina. Asukkaiden mielipiteitä on vähän, koska alueen väkiluku on pieni.

Rakentaminen

- Katsomme, että Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa ei ole riittävällä tavalla huomioitu MRL 39.2§:n 8 -kohdan mukaisesti osin Vantaan ja osin Helsingin kaupungin alueelle sijoittuvan ns, Westerkullan kiilan "rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaalimista", kun tälle alueelle on suunniteltu sijoitettavaksi jopa kaksi uutta metroasemaa niihin liittyvine hyvin tehokkaine rankentamisalueineen.

  Lisäksi luonnoksessa on Helsingin kaupungin puolelle pääosin tilan Labbacka 18:3 alueelle sijoitettu Natura 2000 -kohteiden keskelle palvelujen ja tuotannon rakentamisalue. Ainoastaan (Westerkullan) kartanokeskuksen alueen eteläpuoleinen peltoaukea ja Natura 2000 -alueet on kaavaluonnoksessa osoitettu rakentamisesta vapaiksi kohteiksi. Mielestämme luonnoksessa esitetty rakentaminen on ristiriidas-

sa Westerkullan kartanoalueen kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten erityisarvojen kanssa. Tämä ristiriita korostuu erityisesti Vantaalle hahmotellun Länsimäen metroaseman sijoituspaikan ja sitä ympäröivän tehokkaan rakentamisen alueen osalta, mikä sijoittuisi Kehä III:n länsi- ja Uuden Porvoontien pohjoispuolelle. Tämä alue on säilytettävä nykyisellään rakentamisesta vapaana peltoaukea-alueena. Myös muualla Westerkullan kiilan alueella oleva kaavaluonnoksen mukainen rakentaminen on liian tehokasta. (M11)

- 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. Vuosaaren sataman palveluita käyttävän ja sataman käyttäjille palveluita tarjoavan yritystoiminnan mahdollisuus sijoittua suunnittelualueelle tarjoaa edellytykset vähentää tavaraliikenteen liikennesuoritetta ja sen myötä myös liikenteen päästöjä. Yleiskaavan laadinnassa on huomioitava alueen liikenneyhteyksien antamat mahdollisuudet elinkeinoelämän kehittymiselle 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. (L41)

- Vi föreslår att området som kallas Kärr på norra sidan av Nya Borgåvägen skulle utvecklas för småhus och det som ni på engelska kallar townhouses i stället för höghus. Området är planerat och bebyggt med småhus på rätt stora tomter där det ofta är möjligt att bygga flera småhus. Om man vill bebygga detta med höghus skulle det leda till att hela området borde lösas in och alla hus rivas för att kunna ge en vettig planeringsgrund och förverklingsgrund. Det torde inte vara möjligt att bygga höghus på en tomt för att sedan lämna något småhus på följande tomt osv. Vi föreslår att höghusen byggs på södra sidan av Nya Borgåvägen .(=Salmenkallio). där det nu finns obyggd mark som brukas för jordbruk. (M117)

- Kantarnäsin alue on kokonaisuudessaan ehdotettu ns. vaaleanpunaiseksi alueeksi, eli pientalovaltaisiksi korttelialueiksi, joissa tonttitehokkuus on ehdotettu e =0,4 tai vähemmän ja joissa kerrosluku on enintään kolme. Toteamme, että yleiskaavaluonnoksessa suunniteltu Salmenkallion metroasema tulee sijoittumaan vain 1,5 km etäisyyteen Kantamäsista, Tämä seikka edellyttää hyvin tehokasta rakentamista metroaseman läheisyydessä. Näin ollen voidaan katsoa perustelluksi nostaa maankäytön tehokkuutta myös Kantarnäsissa. Myös muilta osin rnerellinen Kantamäs soveltuu erinomaisesti tehokkaampaan asuntorakentamiseen. Alueen keskiosa muodostuu loivasta kumpareesta, josta on mahdollista saada asunnoista näkymiä merelle. Rantarinteet ovat loivia ja soveltuvat erinomaisesti terassimaiselle asuntorakentamiselle. Kantamäsin metsäalueet ovat hoidettuja talousmetsiä, jotka eivät estä alueen tehokastakin rakentamista. Kantanäsin kaavamerkintä tulisi tarkistaa yleiskaavassa ns, keskipunaiseksi, eli tonttitehokkuus e ~ 0,4–0,8, ja siten, että niemelle voidaan kaavoittaa kaupunkipientalojen lisäksi myös tiiviimmin rakennettuja kerrostaloja. (M51)

- Porvarinlahden rannassa olevalle Suojelupoliisien henkilökunta ry:n tontille on tehty maankäyttöehdotus, jossa tontin nykyinen käyttötarkoitus henkilökunnan virkistyspaikkana on säilytetty ja rakentamista lisätty. Mielipide on esitetty viitesuunnitelmapiirroksena. (M145)

Vastine:

Vantaan puolelta Westerkullan peltoaukiolta on rakennusalueita vähennetty ja Länsimäen metroasema on poistettu. Viheraluetta on laajennettu Kasabergetin huipun tuntumassa.

Kehä III:n ja Itäväylän jatkeen tuntumaan on merkitty erityissuunnittelualue siksi, että paikassa nähdään elinkeinoelämän ja muiden kaupunkitoimintojen kannalta merkittävää potentiaalia ja joka vaatii tarkempaa suunnittelua. Työpaikka-alueena risteyksen läheinen alue on tärkeä ja omaa suuren toiminnallisen ja taloudellisen potentiaalin, joten Natura-alueen läheisyyden ei ole katsottu olevan niin merkittävän seikan, että se siksi tulisi poistaa. Työpaikka-aluetta on lisätty elinkeinoelämän tarpeisiin Vuosaaren sataman tuntumaan itään johtavan sillan läheisyyteen.

Kantarnäsiin on lisätty maanomistajan esittämää keskipunaista aluetta sekä metroaseman että myös Vuosaaren suurimittakaavaisen sataman läheisyyden johdosta.

Kärrin alueelta on poistettu tiiviimpi kerrostaloasutus Uuden Porvoontien varresta ja säilytetty ja lisätty tummanpunaista aluetta kadun eteläpuolella.

Bemötande:

På Vanda-sidan av de öppna åkrarna i Västerkulla har planerade byggområden minskats och Västerkulla metrostationen har strukits. Grönområdet har utvidgats i närheten av Kasabergets topp.

Området i närheten av Ring III och fortsättningen av Österleden har betecknats som ett specialplaneringsområde för att man ser betydande potential i platsen för näringslivet och andra stadsfunktioner, vilket kräver en grundligare planering. Som arbetsplatsområde är området nära korsningen viktigt och det har en stor funktionell och ekonomisk potential. Därför har närheten till Natura-området inte ansetts vara så betydelsefullt att området därför skulle strykas. Arbetsplatsområdet har lagts till för näringslivets behov i närheten av Nordsjö hamn inte långt från bron som leder österut.

I Kantarnäs har ett mellanrött område, som framförts av markägarna, lagts till på grund av såväl metrostationens närhet och närheten till det storskaliga Nordsjö hamn.

Ett tätare höghusområde har tagits bort från området i Kärr längs med Nya Borgåvägen och ett område i mörkrött har bevarats och lagts till på den södra sidan av gatan.

Metroasemat

- Helsingin keskustaan on pitkä matka Östersundomista. Pari asemaa Helsingin puolella riittää. Näihin on mahdollista järjestää syöttöliikennettä, kuten Itä-Helsingissä on muuallakin tehty. Salmenkallion metroasemaa ei pidä toteuttaa, eikä metron pidä kulkea Itäväylän eteläpuolella, sillä rannikon laajat luontoalueet tulee jättää pääosin rakentamatta. Myös Porvoonväylän pohjoispuoliset alueet tulee kokonaan jättää rakentamatta ja liittää kansallispuistoon. (M60)

- Koko suunnittelualueelle ehdotettu asukasmäärä on liian suuri luonnon kestävyyden ja viihtyvyyden kannalta. Metroasemia ei tarvita näin tiheästi, näin monta, lähellä toisiaan. Metrolinjan pitäisi kulkea lähempänä jo olemassa olevia liikenneväyliä. Vantaan puolelle riittää yksi metroasema Västerkullan kartanon läheisyyteen. Siitä metrolinjaus kulkisi suoraan Ostersundomin keskukseen ja Sakarinmäkeen. Näin ollen Salmenkallion alue säästyisi rajulta rakentamiselta. Tiiviimpi rakentaminen tulisi sijoittaa metroasemien välittömään läheisyyteen, näin voidaan turvata riittävä asukaslukumäärä ja tällöin voidaan vähentää rakennuspainetta luonnonsuojelualueilla ja niiden läheisyydessä. (M101)

Vastine:

Länsimäen metroasema on poistettu ja näin Helsingillä ja Vantaalla on yksi yhteinen metroasema Länsisalmen eteläosassa. Sakarinmäen metroasema on Helsingille tärkeä, koska koko alue on hyvää rakennusmaata. alue on myös kokonaan kaupungin omistuksessa. mikään muu metroasema ei sijaitse niin edullisesti suhteessa maanomistukseen. On myös muistettava, että Östersundom on liitetty kaupunkiin rakentamismahdollisuuksien lisäämiseksi, ei luonnonsuojelun lisäämiseksi alueella.

Bemötande:

Metrostationen Västerkulla har strukits och på så vis har Helsingfors och Vanda en gemensam metrostation i södra delarna av Västersundom. Metrostationen i Sachrisbacken är viktig för Helsingfors, eftersom hela området är bra byggnadsmark. Området tillhör också i sin helhet i stadens ägo. Ingen annan metrostation ligger så gynnsamt med tanke på ägoförhållandena. Man bör även komma i håg att Östersundom har anslutits till staden för att utöka byggmöjligheterna, inte för att öka naturskyddet på områden.

Tielinjaukset ja liikenne

- Vuosaaren sataman tavaravirrat kulkevat maanteitse ja rautateitse suunnittelualueen läpi. Sataman tavaraliikenne on maantieliikenteen osalta keskitetty Kehä 1II: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. Yleiskaavassa on huomioitava paitsi toimivien liikenneyhteyksien säilyminen ja kehittyminen tavarakuljetuksille Vuosaaren sataman ja sisämaan välillä niin myös Vuosaaren satamakeskuksen tuomat mahdollisuudet elinkeinoelämälle.

  Porvarinlahden ylittävä 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. Porvarinlahden ylittävästä sillasta kerrottaessa on otettu esimerkiksi Vuosaaren satamaradalla oleva Porvarinlahden ylittävä silta, j osta on mainittu, ettei sillä ole Helsingin Sataman teettämien lintuselvitysten perusteella ollut haitallista vaikutusta linnustoon. Rautatiesillan ja tehtyjen linnustoselvitysten osalta maininta pitääkin paikkansa. Tästä ei voida vetää johtopäätöstä, ettei katusillalla voisi olla haitallista vaikutusta linnustoon. 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 rajoitteita. (L41)

- Kehä III:n jatkeeksi olisi luontevaa tehdä silta Granön saareen ja viereisille saarille. Sataman meluvallien vieressä/jatkeena on hyvä paikka tielle ja sillalle. Silta voisi olla saareen menevä "puistokäytävä ", joka maisemoi ruman sataman ja vähentää meluhaittoja ja valosaastetta - uusi konsepti, joka herättäisi huomiota maailmalla, suunnittelun voisi integroida muotoilupääkaupunkivuoteen. Sillalla voisi olla monenlaista toimintaa: kevyen liikenteen väyliä ja raitiotie, rajoitettu autoliikenne, kahviloita, veneparkkeja, kalastuspaikkoja, mattolaitureita, ulkoilualuetta jne. Silta voisi olla uudella tavalla ympäristömyötäinen: puurakenteinen silta, puuistutukset, tuulivoimaa jne. (M134)

- Emme hyväksy tielinjausta tonttimme ylitse emmekä lähiömäistä yleiskaavaluonnosta. Luonnoksessa oleva tielinjaus katkaisee olennaisesti Ekoväylän joka kulkee merelle. Ehdotamme myös Vanhan Vikkullantien pidettävän pyörätienä joka ohjaisi vain kevyttä liikennettä alueen kautta. Vanhat puistoalueet, puistomaiset pihat ja väljä arkkitehtuuri ovat alueen ominaispiirteitä. Aluetta tulisi kohentaa alkuperäissuunnitelmia kunnioittaen. Haluamme olla mukana vaikuttamassa kaavoituksen sisältöön. (M1)

Vastine:

Vuosaaren sataman liikennejärjestelyt ja sen elinkeinoelämälle antavat mahdollisuudet ovat Östersundomin yleiskaavan keskeisiä tavoitteita. Katuyhteyksien on tarkoitus nimenomaan parantaa yhteyksiä sataman ja sen toimintojen ja naapurialueiden välillä. Östersundomin muun alueen toimivuuden suhteen on tärkeää liittää alue ympäristöönsä verkkomaisin katujärjestelyin. Ei ole tarkoituksenmukaista keskittää kaikkea liikennettä vain yhden tien varaan, esim. Itäväylän. Liian suuri liikenteen keskittäminen tuhoaa kadun mahdollisuudet toimia monipuolisena kaupungin ytimenä. Useammat alueita toisiinsa liittävät kadut antavat lisää mahdollisuuksia kaupunkielämälle, myös elinkeinoelä-

mälle. Yksi tällainen on Vuosaaresta rantaa pitkin itään suuntautuva katu Porvarinlahden ylittävine siltoineen. Siitä on mahdollista tehdä paikallisesti hyvin miellyttävä pääkatu. Östersundomin yleiskaavan katuratkaisuissa pyritään välttämään pelkkiä maantiemäisiä pääyhteyksiä.

Natura- arvioinnissa selvinnee, missä määrin sillat voivat todella haitata lintuja ja missä määrin ne voivat siltoihin törmätä. Mikäli ongelma koetaan vakavana, se voidaan ratkaista sillan muotoilun keinoin, mikä taas ei ole yleiskaavatasoinen kysymys. Sama koskee Granön sillan muotoilua. Yleiskaava määrittelee siltatarpeen yleisellä tasolla, tarkempiasteinen suunnittelu yksityiskohtaiset ominaisuudet.

Tielinjaus Kasabergin ja Labbackan välistä on poistettu pääkatumerkintänä. Paikalliskatuna se voi jatkossakin olla, riippuen alueen tarkempiasteisesta suunnittelusta.

Bemötande:

Trafikarrangemangen vid Nordsjö hamn och de möjligheter som det ger näringslivet är ett av de centrala målen för generalplanen i Östersundom. Gatuförbindelserna ska uttryckligen förbättra förbindelserna mellan hamnen och dess funktioner och förbindelserna till de närbelägna områdena. Med tanke på funktionaliteten hos de andra områdena i Östersundom är det viktigt att förena området med kringliggande områden med ett nätlikt gatuarrangemang. Att koncentrera all trafik till endast en väg, t.ex. Österleden, är inte ändamålsenligt. En för stor koncentrering av trafiken förstör en gatas möjlighet att fungera som en mångsidig kärna för staden. Flera gator som förenar olika områden med varandra ger stadslivet och näringslivet ytterligare möjligheter. En sådan gata är den som går österut längs Nordsjö strand med broar över Borgarviken. Det är möjligt att göra den till en mycket trevlig lokal huvudgata. I gatunätsförslaget i Östersundom generalplan försöker man undvika enbart landsvägsaktiga huvudförbindelser.

Natura-bedömningen torde klarläggas i vilken utsträckning broarna har en menlig inverkan på fåglarna och i vilken utsträckning de kan krocka med broarna. Om problemet anses vara allvarligt kan det lösas genom utformningen av bron, vilket åter inte är en fråga på generalplansnivå. Det samma gäller för utformningen av bron till Granö. Generalplanen definierar brobehovet på ett allmänt plan, medan en noggrannare planering definierar de detaljerade egenskaperna.

Vägsträckningen mellan Kasaberget och Labbacka är inte längre betecknad som huvudgata. Den kan även i fortsättningen fungera som lokal gata, beroende på den mer detaljerade planeringen för området.

7. Länsisalmi, Länsimäki ja Ojanko

Palautteissa käsitellään paljon Länsimäen ja Länsisalmen kulttuuri- ja luonnonarvoja ja niiden suhdetta uuteen rakentamiseen. Tärkeänä kysymyksenä on huoli Westerkullan kartanon - Gubbackan kulttuurimaiseman säilymisestä.

Länsisalmen metsäselänteiden arvokkaiden osien ja riittävien viheryhteyksien turvaamista pidetään tärkeänä useimmissa palautteissa. Toisaalta tuodaan esiin Kehä III:n ja Itäväylän liittymän lähelle esitetyn metroaseman vahvuudet kaupunkirakenteessa. Länsisalmen kylän luonteen säilymisestä ja palveluista ollaan huolissaan.

Luontojärjestöjen laatimassa ns. Varjokaavassa Länsisalmessa ei ole metroasemaa eikä uutta rakentamista. Seuraavat lausunnot ja mielipiteen antajat ehdottavat varjokaavaa joko yleiskaavan pohjaksi tai suunnitteluvaiheen vaihtoehdoksi:
L3, L4, L15, L30, L33, L38, M7, M3, M45, M75, M93, M98, M147.

Seuraavat lausunnon ja mielipiteen antajat ehdottavat Sipoonkorven ja rannikon välisiä ekologisina yhteyksinä toimivia viherkäytäviä levennettäviksi:
L5, L16, L28, L29, L43, L50, M60, M65, M77, M103, M110, M124

Metron ominaisuudet ovat kiinnostaneet monia, mm. asemien paikat ja määrä. Metron mielekkyys kyseenalaistetaan. Pelätään sen luovan lähiön väärään paikkaan. Ehdotetaan myös pikaraitiotiehen perustuvia ratkaisuja.

Myös palvelujen järjestämiseen, meluntorjuntaan ja yritystoiminnan tarpeisiin otetaan kantaa. Kantaa otetaan maakaasujohtojen asettamiin rajoituksiin.

- Rakentamista on ehdotettu Vantaan yleiskaavan SL- ja luoalueille sekä arvokkaalle maisema-alueelle. Mikäli arvojen ei tiedetä heikentyneen, pitää aiemmat kaavamääräykset alueella säilyttää. Suojelu- ja asuntoalueiden väliin tulee jättää riittävästi lähivirkistysalueita. (L32)

- Länsisalmi ja Länsimäen itäosa muodostavat Västersundomin kulttuurimaiseman, johon kuuluu Västersundomin kyläkeskus. Lisärakentaminen, metro ja asemien paikat tulee suunnitella arvokasta kulttuurimaisemaa vaalien. (L47)

- Kulttuurimaiseman säilyttämiseksi. Kartanon metroasema tulee siirtää pohjoisemmas ja jättää kartanon ympärille riittävästi peltoalueita. (L13)

- Gubbackan historiallinen kylämäki, Westerkullan kartano ja näiden välinen pelto on säilytettävä historiallisena kulttuurimaisemana. (L14)

- Kulttuurihistorialliset painopisteet kuten kartanot vaativat tarpeeksi suuria suojavyöhykkeitä. (L29)

- Länsimäen ja Mellunmäen rajalla on kiipeilyyn käytetty kohde (Mellunmäen boulderi), jonka toivotaan säilyvän. (M25)

- Länsimäen kartanon maisema ja pellot on säilytettävä ja metrolle on selvitettävä muita vaihtoehtoja esimerkiksi Vuosaaresta. (M11)

- Vastustaa Länsisalmen alueelle suunniteltuja pientaloja ja kaikkea muuta sinne suunniteltua. Alueen kuuluu jatkossakin olla maalaisalue peltomaisemineen. (M102)

- Länsisalmen kylä on toivottavaa säilyttää kulttuuriympäristönä. Ruotsinkieliset palvelut ja turvalliset yhteydet niihin on otettava huomioon. Länsisalmen koulun yhteyteen tulee toteuttaa ruotsinkielinen päiväkoti. (M82)

- Sotungintien ja Itäväylän välisen viheralueen tarpeellisuutta tulisi harkita uudelleen, koska Krapuojaa myötäillen luonnoksessa on myös viheralue Sipoonkorvesta merelle. (M79)

- Metron toteuttamiseksi on tärkeää, että asemanseutujen maankäyttö on tehokasta ja asukaspohja riittävä (noin 8000-10000 asukasta/työpaikkaa kilometrin etäisyydellä metroasemasta). (L11)

- Tulee selvittää Vantaalla myös yhden metroaseman vaihtoehto. Poikittaisyhteydet tulee selvittää tarkemmin. Viherkäytäviä tulee leventää ja Vantaan yleiskaavan luonnonsuojelu- ja luo-alueet on otettava huomioon. (L28)

- Kartanon aseman mahdollinen jättäminen suunnitelmasta pois antaisi lisäksi vapaammat kädet liikenteen solmukohdaksi muodostuvan Länsisalmen aseman sijoittamiselle. (L52)

- Metrolinjausta on selvitettävä lisää, koska se poikkeaa esiselvityksen parhaaksi valitusta linjasta ja se uhkaa suojeltua Westerkullan lehtoa sekä Länsisalmen kiipeilykalliota. Vantaan yleiskaavan luontoselvityksiä tulee käyttää hyväksi. On harkittava myös pikaratikan ja Heli-radan mahdollisuuksia. Tehottomia alueita pois ja tehokkaita lisää, jotta arvokkaita luontoalueita säästyy. Kehä III:n melu tulee ottaa huomioon asumisessa. Viheralueyhteyksien tulee olla riittävän isoja ja tarkoituksenmukaisilla alueilla. Alueen rakentamista ei tule kiirehtiä, vaan rakentaa vanhat satama-alueet ja tiivistää olevaa kaupunkirakennetta. (M9)

- Vantaan metroasemat ovat keinotekoisilla paikoilla. Vantaan tulee panostaa täydennysrakentamiseen, Marja-Vantaaseen ja Kehä III:n ruuhkien hillintään esim. pikaraitiotiellä. Metron sijaan alueen joukkoliikenteen tulee perustua pikaraitiotieverkostolle joka huomioi myös poikittaisliikenteen. (M33)

- Vantaan metroasemat ovat huonoilla paikoilla. Vantaalle ei tarvita metroasemia. Asema toisi lähiön paikkaan, johon sitä ei kannattaisi muuten rakentaa. Pikaratikka Vantaalle ja Helsinkiin on metroa parempi vaihtoehto. (M105)

- Heli-rata ja yhteys siltä satamarataan luo mahdollisuudet kehittää tavaraliikenteen painopistettä raideliikenteen suuntaan. Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymän lähialue on luonteva sijoituspaikka tilaa vievälle ja hyvistä liikenneyhteyksistä hyötyvälle yritystoiminnalle. (L41)

- Kehä III:n ja Itäväylän risteysalue on luontevasti satamaan liittyvä työpaikka-alue, jolla on erinomainen liikepotentiaali. Se on myös luonteva joukkoliikenteen solmukohta, jossa metrosta tai pikaratikasta voidaan vaihtaa Kehä III:a seuraavaan (raide)Jokeriin. Metro- tai pikaratikka-asema olisi syytä sijoittaa suoraan Jokerilinjan pysäkin ylä- tai alapuolelle. (L44)

- 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. (L52)

- Vantaalle tarvitaan suunnitellulla väestömäärällä 4-5 uutta päiväkotia ja 2 uutta koulua. Ruotsinkielisen väestön palvelujen saavutettavuudesta (mm. päiväkoti) tulee huolehtia. Palveluhankkeet tulee tällaisella rajapinta-alueella suunnitella kuntien yhteistyönä.(L17)

- Kaavaan tulee varata alue keskitetyille seudullisille terveys-, sosiaali- tai muille palveluille Kehä III:n ja Uuden Porvoontien liittymän metroaseman välittömään läheisyyteen. On tärkeää, että Östersundomin yleiskaavan ja alueen viranomaisyhteistyötä tehdään suunnitteluaikana tiiviisti eri hallintokuntien kesken yli kuntarajojen. (L10)

- Länsisalmen koulun ympäristöä tulee kehittää ruotsinkielisenä koulukeskuksena. Länsisalmen metroasema tulee toteuttaa ennen Kartanon asemaa. (L13)

- Länsisalmen kylälle tulisi osoittaa vihersuoja-alue ja pieni tehokkuus (2-kerroksista ja enintään 10 asuntoa hehtaarilla). Länsisalmen metroaseman toteutus tulisi jättää viimeiseksi. (M38)

- Ei ole hyvä, että asuntorakentamista keskitetään suurten liikenneväylien varteen. Melu tulee mallintaa jo yleiskaavavaiheessa ja suunnitella sen torjuntatoimenpiteet. (L24)

- Purosillantie tulisi muuttaa kaduksi ja sen päähän lisätä asutusta metroaseman lähelle. (M126)

- Myös Westerkullan kartanoalueen eteläosaan tulee osoittaa asumista ja tien lähialueelle toimitila- ja liikerakentamista. Kartanon pihapiiri tulee säilyttää kulttuurihistoriallisena kokonaisuutena. (M24, M12)

- Maakaasujohtojen sijainnit tulee tarkistaa ja ottaa yleiskaavaan määräys niiden rajoituksista maankäytölle asetuksen 551/2009 mukaan. (L21)

Vastine:

Varjokaava on yksi virallisista kaavavaihtoehdoista, jonka ominaisuuksia arvioidaan ja vertaillaan muihin vaihtoehtoihin. Arvioinneista ja vertailukriteereistä on oma raporttinsa, joka kuuluu yleiskaavaluonnoksen asiakirjoihin.

Uudessa yleiskaavaluonnoksessa Vantaan alueelta on esitettyjen kannanottojen ja mielipiteiden mukaisesti poistettu toinen metroasema eli ns. Kartanon asema. Näin säilytetään Westerkullan kartanon kulttuurimaisema oleellisilta osin. Gubbackaan ja sen läheisille peltoalueille on osoitettu rakentamista, koska alue on Länsisalmen metroaseman lähellä ja pääteiltä hyvin saavutettavissa. Metrolinjaa on välillä Mellunkylä- Länsisalmi muutettu uutta tilannetta vastaavasti.

Yleiskaavaluonnokseen on merkitty varaukset pikaraitioteille eli Jokeri 1:n jatkeelle ja Jokeri 3:lle. Niiden rakentamisajankohtaan suhteessa metron rakentamiseen yleiskaava ei ota kantaa. Se on myöhemmän toteuttamissuunnitelman asia. Laaditun liikennejärjestelmäselvityksen mukaan Jokeri 3 Vuosaaren satamasta ja erityisesti Länsisalmen metroasemalta lentoasemalle on erittäin tarpeellinen yhteys.

Länsisalmen pohjois-eteläsuuntaista viheryhteyttä on levennetty osoittamalla ns. Länsimetsän harjanne pääosin virkistysalueeksi. Metroaseman lähiympäristöön on osoitettu tehokasta rakentamista. Länsisalmen kylä on etäämpänä asemasta ja se voi täydentyä pientalomaisena alueena kylän olevia arvoja kunnioittaen.

Kartanon aseman poisto ja virkistysalueiden laajentaminen pienentävät Vantaalle tulevaa asukasmäärää 2000-3000 asukkaalla nähtävillä olleeseen luonnokseen verrattuna.

Maakaasujohtojen sijainti on tarkistettu.

Bemötande:

Skuggplanen är en av de officiella planalternativen, vars egenskaper bedöms och jämförs med de andra alternativen. Det finns en skild rapport om bedömningarna och jämförelsekriterierna som hör till dokumenten för utkastet till generalplanen.

I det nya utkastet till generalplan har den andra metrostationen, d.v.s. den s.k. Herrgårdsstationen, strukits på basis av de framförda ställningstagandena och åsikterna. På det här sättet bevaras Westerkulla herrgårds kulturlandskap till väsentlig del. Till Grabbacka och till intilliggande åkerområden har byggnation anvisats, eftersom området ligger nära Västerskogens metrostationen och är lättillgängligt från huvudvägarna. Metrolinjen har på avsnittet Mellungsby-Västersundom flyttats för att motsvara läget.

I utkastet till generalplan har antecknats reserveringar för en snabbspårväg, d.v.s. till förlängningen av Jokeri 1 och till Jokeri 3. Generalplanen tar inte ställning till tidpunkten för när de byggs i förhållande till när metron byggs. Detta är en sak för den senare realiseringsplanen. Enligt den uppgjorda trafiksystemutredningen utgör Jokeri 3 från Nordsjö hamn och i synnerhet från Västersundom metrostation till flygplatsen en ytterst oumbärlig förbindelse.

Den nord-sydgående grönförbindelsen i Västersundom har breddats genom att till sin merpart anvisa den s.k. Västerskogsryggen som rekreationsområde. I närområdet till metrostationen har plats för effektiv byggnation anvisats. Västersundom by ligger på längre avstånd från stationen och den kan fulländas som småhusområde under visande av respekt för byns föreliggande värden.

Strykningen av den s.k. Herrgårdsstationen och utvidgningen av rekreationsområdena sänker det till Vanda kommande invånarantalet med 2000-3000 invånare i förhållande till det framlagda utkastet.

Sträckningen för naturgasledningen har justerats.

Ojanko

Alueella puhuttaa jätevoimala. Sen ratkaisut tehdään kuitenkin nykyisen yleiskaavan perusteella.

- Osayleiskaavassa tulee huomioida uusi voimajohto ja kulkuyhteys jätevoimalalle sekä olevat johdot ja kaukolämpöputket. (L6)

- Jätteenpolttolaitos on niin suuri imago- ja terveyshaitta, että yleiskaavatyö tulee keskeyttää, kunnes jätepolttolaitoksen ympäristöluvat on lopullisesti hylätty. (M34)

- Jätteenpolttolaitoksessa tulee kieltää ongelmajätteiden poltto. (M62)

Vastine:

Jätevoimala merkitään yleiskaavaan laadittujen yksityiskohtaisempien suunnitelmien mukaisina, mutta yleiskaavatasoisesti yleispiirteisinä.

Bemötande:

Avfallsförbränningskraftverket märks ut i generalplanen enligt uppgjorda mer detaljerade planer, men på generalplansnivå som översiktlig.

8. Majvik

Kaavamääräykset ja –merkinnät, maankäyttö, tasavertaisuus

Tavanomaisista poikkeavat kaavamääräykset ja -merkinnät saivat runsaasti kritiikkiä osakseen. Ongelmallisimmaksi koetaan vihreä aluemerkintä. Sipoon osayleiskaava-alueella on useita vihreän merkinnän alle jääviä olemassa olevia kiinteistöjä. Merkinnän koetaan loukkaavan maanomistajien tasavertaisuutta sekä sen pelätään laskevan omaisuuden arvoa. Mielipiteissä toivotaan vihreän merkinnän poistamista rakennettujen kiinteistöjen kohdalta ja alueiden osoittamista rakentamisalueiksi. Kaavakarttaan toivotaan tarkennusta viheralueiden merkitsemisessä.

- Yleiskaavaluonnoksessa ei ole kiinnitetty huomiota asuinkiinteistöjemme vakiintuneeseen käyttötapaan. Kaavaselostuksessa todetaan tosin, että "viheralueiden sisäistä jakoa eri toiminnoille on osoitettu vain viitteellisesti, koska se ei ole tässä vaiheessa oleellinen kysymys", kursivointi tässä. Koska viheraluevaraukset kohdistuvat kiinteistöihimme, niiden oikeusvaikutuksilla on meille kiinteistönomistajina olennainen merkitys.

  Luonnoksen perusteella näyttää myös yleisemmin jääneen selvittämättä, missä olemassa oleva rakennuskanta sijaitsee Majvikin ja Katrineholmin alueilla, koska tämän olemassa olevan rakennuskannan päälle on esitetty virkistys- ja viheralueita. (M52)

- Rakentaminen voitaisiin esim. sallia 25m etäisyydellä alkaen puron keskikohdasta tai korkeuskäyrän 5m merenpinnasta vallitsevan maastokartan korkeusmerkinnöistä (ei pengerrysmahdollisuutta).

Viheralueiksi kaavoittaminen ja siihen nähden ristiriidassa olevat tielinjaukset antavat viittauksen siitä, että viheralueet kaavoitetaan kunnan myöhemmin pakkolunastettavaksi raakamaaksi ja asemakaavoitus tehdään omistuksen siirryttyä kunnalle. Huomautan, että Sipoon kunta kohtelee epätasa-arvoisesti pieniä asuinkiinteistöjen omistajia suhteessa maankäyttösopimuksista hyötyviin suurmaanomistajiin. Asuinkiinteistöjen omistajat sen sijaan menettävät omaisuutensa arvon viheraluemerkinnän johdosta. (M17)

- Vi motsätter oss dock att gårdscentret och dess näromgivning är planerat som grönområde. Det bör finnas möjlighet att utveckla gården och bygga enligt behov för att hålla den livskraftig. (M66)

- Tonttimme (...) jakautuu nyt nähtävillä yleiskaavaluonnoksessa osittain rakentamisalueeseen ja osittain viheralueeseen. Toivoisimme, että tonttiamme käsitellään kokonaisuutena siten, että se kuuluisi kokonaan rakentamisalueeseen. (M94)

- Vaadimme myös, että viherkäytävät tulee suunnitella niin, ettei yhtäkään taloa jää viherkäytävän alle.

  Viherkäytävää ja viheraluetta ei tule kaavassa osoittaa jo rakennetuille tonteille. Onko oikein kodinomistajalle, että omaisuus menetetään kertaheitolla, kun maanomistajan rakennusoikeutta kavennetaan rajusti. Menetetään sekä talon että tontin arvo. (M83)

- Huomautan, että viheralueita ja viherkäytäviä on kaavoitettu asuintonteille. Viheraluemerkinnät asuintonteilta tulee poistaa. Viheraluemerkinnän poistamista Immersbyntien itäpuolelta ja Haavistontiellä puoltaa myös alueella jo kulkeva kunnallistekniikka. (M70)

- Varför planera ett grönområde mitt i en villabebyggelse? (M106)

- Yleiskaavasuunnitelmaa on muutettava alueen nykyistä kaavoitustilannetta ja asutusta vastaavaksi siten, että alueelle aikaisemmin Råkilan osayleiskaavan yhteydessä muodostetut rakennuspaikat/kiinteistöt säilyvät rakentamisalueina (AP-1) ja pinta-alaltaan nykyisen laajuisina.

  …"viherkäytävän" säilyttämiselle kaavaluonnoksessa ei ole esitettävissä yhdyskuntasuunnittelullisia eikä ympäristöllisiä perusteluja. Käytävä on esim. eläinten liikkumisväyläksi selvästi liian kapea ja rauhaton. (M81)

- Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa Majvikin alueella, metroasemasta koilliseen Immersbyntien varrella olevat rakennetut pientalotontit, on määritelty viheralueeksi (lisämäärityksellä kaupunkipuisto, virkistysalue, ulkoilu- ja retkeilyalue). Monet pientaloista on rakennettu vasta 2000-luvulla. Tuntuu kohtuuttomalta, että kaavassa pieniä yksityisiä tontteja määritellään viheralueiksi. Tonttien käyttöä samalla rajoitetaan voimakkaasti.

  Edellä mainituilla perusteluilla tuntuu kohtuuttomalta, että toimiva yksityiseen tontinomistukseen perustuva asumisalue määritellään yleiskaavassa em. perustein yleiseen käyttöön tarkoitetuksi viheralueeksi. Alue pitäisi merkitä kaavassa olemassa olevaksi pientaloalueeksi. (M74)

- Miten voi olla mahdollista, että Majvikin alueella Immersbyntien ja Haavistontien kupeessa, jossa sijaitsee kymmeniä taloja, on voitu kaavoittaa viheralueeksi???

  Se, että tonttimme läpi kulkee purouoma on riittävä peruste vahvistaa alue keskeiseksi viheralueeksi. Onko todella näin?? (M76)

- Meidän mielestämme rotkon pohja ei ole sen johdosta vapaasti ulkoiluun soveltuvaa aluetta, vaan useat kiinteistöt ovat luonnollisesti jaettavissa kahteen osaan. Aivan puron vieressä sen oikealla puolella kulkeva korkeajänniteilmajohto on myös osoitus enemmän kaupunkimaisesta asuinalueesta kuin viher- ja ulkoilualueesta. (M139)

- Väestönkasvu on suunniteltu suurimmaksi osaksi Helsingin puolelle, mutta viheralueet Sipoon puolelle. Miten yksityisten mailla olevat viheralueet arvioidaan ja korvataan on tasavertaisuuskysymys. (L1)

- Katrimossenin keskiosa, joka on luonnonsuo, tulisi säilyttää sellaisenaan, jolloin suon eteläinen raja siirtyisi hieman enemmän etelään metsän reunaan, kun taas suon pohjoispuolella oleva metsävaltainen osa tilaa (…) liitettäisiin kaavaluonnoksen rakennusalueeseen. Näin Katrimossen säilyisi nykymuodossaan luonnonsuona, mutta sen etelä- ja pohjoispuolella olevat hyvät rakennuspaikat saataisiin käyttöön

  … esittämäni muutokset eivät myöskään haittaisi alueella ajoittain liikkuvia hirvieläinten reittejä, koska ne noudattavat nykyäänkin kaavoitettujen alueiden väliin jääviä vihreitä aluevarauksia. (M118)

- Vastustamme suunnitelmia, joissa Kärrkullantien asutuksen kohdalle tehdään viheralue. (M48)

- …, motsätter oss med det kraftigaste planen på att införa en grönkorridor på västra sidan av Vesterbackavägen i Massby Sibbo. Planen skulle på ett grundlagsvidrigt sätt påverka förutom vårt område även andra egnahemshustomter. (M71)

Vastine:

Nähtävillä olleen kaavaluonnoksen viheraluemerkinnän kaavamääräyksessä todetaan, että olemassa olevien rakennusten korjaaminen ja vähäinen laajentaminen sallitaan. Tällä tarkoitetaan myös sitä, että olemassa olevien rakennusten säilyminen ja nykyinen käyttö on pääsääntöisesti mahdollista näillä alueilla.

Vihreä kaavamerkintä ei siis yksiselitteisesti tarkoita viheraluetta. Vihreillä alueilla on paljon rakennettuja alueita kuten myös punaisilla alueilla paljon viheralueita. Värit osoittavat, missä kaupunkirakennetta tiivistetään, mihin siis asemakaavoituksessa ohjataan lisärakentamista, sekä missä kaupunkirakennetta ei tiivistetä vaan tilanne pysyy periaatteessa nykyisellään.

Kaavamerkintöjä ja -määräyksiä on muutettu korjattuun luonnokseen (kaavaluonnosvaihtoehdot B, D ja E) siten, että vihreän aluemerkinnän rinnalle tulee merkintä, jolla osoitetaan ne rakennetut alueet, joilla nykyinen rakentamisen tehokkuus tulee säily-

mään. Näillä alueilla sallitaan siis olemassa olevien rakennusten korjaaminen, korvaaminen ja vähäinen laajentaminen sekä vähäinen rakennuskannan lisääminen, joka määritetään asemakaavoituksessa. Näitä alueita on mm. tärkeiden ekologisten yhteyksien reunoilla sekä rannoilla.

Kaavaluonnoksessa on määräystekstillä määritelty siis alueet, jotka voivat säilyä nykyisellään, mutta joita ei tulla tiivistämään tai laajentamaan. Kunta voi yleisen tarpeen niin vaatiessa tehdä esityksiä yksittäisille maanomistajille maakaupoista, joilla saataisiin esimerkiksi julkista rantaa alueen asukkaiden käyttöön.

Bemötande:

Enligt det planutkast som varit framlagt har i grönområdesbeteckningen i planbestämmelsen konstateras, att det är tillåtet att reparera byggnader befintliga byggnader och utvidga dem i smärre grad. Med det avses också att ett bevarande och den nuvarande användningen i regel är möjliga på dessa områden.

Grön planbeteckning betyder alltså inte entydigt ett grönområde. På grönmärkta områden finns mycket bebyggda områden, liksom det finns grönområden på områden märkta med rött. Färgerna utvisar vilka områden som får tätare stadsbebyggelse, dvs. vart nybyggnation styrs i detaljplanen, samt var stadsbebyggelsen inte blir tätare utan situationen i princip förblir som den är.

Planbeteckningarna och -bestämmelserna har ändrats i det korrigerade utkastet (planutkastalternativen B, D och E) på så vis, att bredvid de grönmärkta områdena kommer en beteckning som visar på de bebyggda områden där den nuvarande byggtätheten består. På dessa områden tillåts alltså att de befintliga byggnaderna renoveras, ersätts eller byggs ut till viss del, samt att byggnadsbeståndet ökar något, vilket definieras i detaljplaneringen. Sådana områden finns bl.a. vid kanterna av viktiga ekologiska förbindelser samt vid stränderna.

I utkastet till generalplan har således de områden bestämts med bestämmelsetext, vilka kan bevaras i sitt nuvarande tillstånd men vilka inte kommer att byggas ut eller komprimeras. Kommunen kan, när offentliga behov kräver det, ge förslag till privata markägare om sådana markköp, med vilket t.ex. allmänna stränder kan ställas till bruk för områdets invånare.

Hallimaisten toimintojen alue

Myös keltainen rakentamisaluemerkintä ranta-alueilla saa kritiikkiä. Määräyksen kuvaus koetaan liian yleispiirteisenä ja merkintä rasitteena maanomistajalle. Satamamerkinnän poistoa Storörsbottenin itälaidalta toivotaan ja merkinnän oikeutusta maanomistajien tasavertaisuuteen perustuen kummastellaan. Sataman koetaan olevan epätarkoituksenmukaisessa paikassa. Suomen arkkitehtiliiton Uudenmaan piirin lausunnossa nostettiin esiin Storörenin lahden ympärillä oleva hallimaisten rakennusten merkintä. Lausunnossa todetaan merkinnän olevan huono ja vaarallinen asemakaavoitusta ajatellen. Merkintä mahdollistaa ratkaisun, jossa rannalla on venevarastoyrityksiä ja vasta niiden takana rantaraitti, joka ei todellisuudessa ole yhteydessä rantaan.

- Kaavaluonnoksessa on esitetty määrittelemättömien satamatoimintojen sijoittamista toisaalta tärkeälle viherkäytävälle ja toisaalta em. maanomistajaryhmittymien rajanaapurien alueille kuitenkaan kyseisiä naapureita kuulematta.

  Ehdotettu satamapaikka heikentää ympäristöarvoja ja on satamateknisesti ilmeisen epätarkoituksenmukainen. (M52)

- Yleiskaavan esitystapa on tässä vaiheessa luonnollisesti hyvin yleispiirteinen ja kaipaamme jatkossa myös tarkempia suunnitelmia siitä, mitä tilojemme alueelle on todellisuudessa kaavailtu. Nyt rantaan esitetty epämääräinen keltainen aluevaraus "Rakentamisalue" jättää liian paljon kysymyksiä ilmaan. "Aluetta kehitetään hallimaisia tiloja vaativien toimintojen korttelialueina". Mitä tämä tarkoittaa käytännössä??? On tietenkin selvää, että Storörsbottnetin maanomistajien asuinrakennuspaikkojen arvot romahtavat tällaisen merkinnän rasittaessa rantoja. (M67 ja M85)

- Storöreninlahden ja Majvikin länsirannalla hallimaisille tiloille ym. tarkoitettu rakentamisalue katkaisee kaavakartalla laajojen alueiden yhteyden yhteydet rantaan. Alueen läpi kulkeva rantaraitti sen sijaan, että varasto- ym. toiminnot olisivat erillään ja reitit selvästi rannalla. Alueet sopivat sijainniltaan ja ilmansuunnaltaan 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? (L29)

- 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. (L30)

Vastine

Bölsfjärdenin lahdenpohjukan (Storörsbottnet) suunnittelu julkiseksi alueeksi on yksi Majvikin suunnittelun lähtökohdista (Majvikin suunnitteluperiaatteet).

Nähtävillä olleessa kaavaluonnoksessa esitetyllä ratkaisulla pyrittiin kuvaamaan lahden rantojen muodostumista rakennetuiksi julkisiksi rannoiksi, joilla mahdollistetaan mm. pienvenesatama- ja siihen liittyvät palvelutoiminnot. Aluetta halutaan kehittää aktiiviseksi kaupunkielämän paikaksi.

Yleiskaavassa ei oteta kantaa siihen, kuka mitäkin toimintoja tulee toteuttamaan tai ylläpitämään. Yleiskaava on ns. mahdollistava kaava. Keltainen merkintä mahdollistaa asemakaavoituksessa sijoittaa rantaan satamatoimintaa tukevia tiloja ja palveluita.

Majvikin ja koko Östersundomin suunnitelman kannalta Bölsfjärdenin rannat ovat paikkoja, joissa on mahdollista luoda urbaania rantaviivaa. Korjatussa luonnoksessa (luonnosvaihtoehdot B, D, E) lahdenpohjukan maankäyttöä on kuitenkin pyritty jäsentämään siten, että rannan eri toiminnot tulisivat paremmin esille. Kokoavana teemana säilyy lahden rantaa reunustava rantaraitti. Alueelle mahdollistetaan edelleen satamatoiminnot, mutta niille tarkoitettuja alueita on rajattu tarkemmin. Hallimaisten tilojen

rakentamisen mahdollistava aluevaraus on rajattu pienemmälle alueelle. Rantaan tulevat merkittävimmät viheryhteydet on merkitty. Esim. Luonnonsuojelullisesti merkittävä Fallbäckenin suistoalue on merkitty mereen asti vihreällä aluemerkinnällä.

Lahden itäreunalla sijaitsevat yksityiset rantakiinteistöt on merkitty rakentamisalueiksi (keskipunainen). Tämä mahdollistaisi asemakaavoituksessa kaupunkirakenteen tiivistämisen Storörsbottnetin itälaidalla. Tämä alue on keskeisellä sijainnilla Majvikin koko suunnitelman kannalta eikä nykytilanteen mukaisen maankäytön tukeminen kaavoituksella ole järkevää.

Rantaraitti jatkuu korjatussa luonnoksessa Majvikin eteläisimpiin osiin ja on mahdollista jatkaa kaava-alueen ulkopuolelle itään. Rantaraitin lopullinen linjaus tulee määrittää asemakaavoituksessa. Perusperiaatteena on, ettei merkittävää uutta rakentamista sallita rantaraitin ja merenrannan väliselle alueelle. Olemassa olevat rakennuspaikat säilyvät, mutta rantoja avataan mahdollisimman paljon kaikkien saavutettavaksi.

Bemötande:

Planeringen av Storörsbottnet i Bölsfjärden som ett offentligt område är en av utgångspunkterna i planeringen av Majvik (Planeringsprinciperna för Majvik).

I lösningen i planutkastet som varit framlagt strävar man till att forma stränderna i viken till bebyggda offentliga stränder, där det finns möjlighet till bl.a. småbåtshamn och därtill hörande service. Man strävar till att forma området till en plats med aktivt stadsliv.

I utkastet till generalplan tas inte ställning till vem som förverkligar och sköter vilka funktioner. Generalplanen är en s.k. möjliggörande plan. Den gula märkningen gör det möjligt att på stranden placera utrymmen och service som stöder hamnens funktioner.

Utgående från planeringen i Majvik och i hela Östersundom utgör Bölsfjärdens stränder en sådan plats där det är möjligt att skapa en urban strandlinje. I det reviderade utkastet (alternativen B, D, E) har man likväl försökt strukturera markanvändningen i vikbottnen på så sätt att strandens olika funktioner framträder tydligare. Strandleden som går längs viken behålls som förenande tema. På området finns fortfarande möjlighet till hamnfunktioner, men det har dragits tydliga gränser för dessa områden. Det reserverade området för byggandet av hallartade byggnader ha begränsats till ett mindre område. De mest betydelsefulla grönområdena på stranden har märkts ut. T.ex. det ur naturskyddssynpunkt betydande deltaområdet vid Fallbäckens mynning har betecknats med grön märkning ända till havet.

Majvikin maankäytön tukeutuminen nykyiseen maankäyttöön

Huomiota halutaan kiinnitettävän alueella vakiintuneeseen maankäyttöön. Toimintoja tulisi kaavassa ohjata enemmän nykyisen maankäytön mukaan. Erityisesti rakentamisalueiden toivotaan mukailevan paremmin olemassa olevia asuinalueita. Porvoon museon lausunnossa todetaan, että Majvikissä tavoitteena on luoda uudenlaista kaupunkia Sipoon lounaisosaan. Haja-asutettu maa- ja metsätalousmaa muuttuu metroon tukeutuvaksi kaupungiksi. Porvoon museon mukaan on oleellista tarkastella uuden rakentamisen suhdetta alueen ja sen ympäristön nykyisiin toimintoihin.

- Kaavan lähtökohta tulisi olla nykyinen maankäyttö, mutta näin ei tässä kaavaluonnoksessa ole. (M32b)

- Yleiskaavaluonnoksen selostuksessa Majvikin suunnittelun lähtökohtina viitataan Sipoon kunnanhallituksen 9.11.2010 hyväksymiin Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteisiin. Niiden mukaan suunnittelussa pyritään hyödyntämään alueen luontaisia ominaispiirteitä ja vahvuuksia. Kaavaluonnoksen perusteeksi esitetyn materiaalin perusteella se ei kuitenkaan ilmeisesti perustu alueen nykykäytön osalta riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin, mikä näyttäisi johtaneen jo toteutuneen maankäytön sivuuttamiseen. Yleiskaavaluonnoksessa ei ole kiinnitetty huomiota asuinkiinteistöjemme vakiintuneeseen käyttötapaan. (M52)

- Edellä mainituilla perusteluilla tuntuu kohtuuttomalta, että toimiva yksityiseen tontinomistukseen perustuva asumisalue määritellään yleiskaavassa em. perustein yleiseen käyttöön tarkoitetuksi viheralueeksi. Alue pitäisi merkitä kaavassa olemassa olevaksi pientaloalueeksi. (M74)

- 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. (L7)

- Muistutuksen kohteena olevat kymmenen rakennuspaikkaa liittyvät jo tehdyn kaavoituksen pohjalta sijoitettuun rakentamisalueeseen että niistä itään päin sijaitsevaan Västerskogin kylän asutukseen. Samoin ne sopivat kaupunkimaisesti rakennettuina sijaintinsa ja rakennuskantansa puolesta hyvin yhteen Katrineholmintien länsipuolelle kaavaluonnokseen merkityn rakentamisalueen kanssa Majvikin alueen jo rakennettuna osana. (M81)

Vastine

Lähtökohtaisesti osayleiskaavatyössä pyritään ennen kaikkea kokonaisuuden kannalta toimivaan ja tarkoituksen mukaiseen kaavaratkaisuun, jossa toteutuu kaavatyölle asetetut tavoitteet koko kunnan kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Yksittäisen kiinteistön näkökulmasta kaavaratkaisuun vaikuttaa em puitteissa kiinteistön sijainti ja ympäristötekijät.

Maankäytönsuunnittelun lähtökohtana on siis nykyisen maankäytön lisäksi monet muut tekijät kuten luonto-, maisema- ja liikenteelliset lähtökohdat. Luonnoksessa esitetyssä kaavaratkaisussa Majvikissa on pyritty hyödyntämään alueen vahvuudet. Kuitenkin samalla on säilytetty merkittävät ekologiset yhteydet ja laadittu suunnitelma, jossa kaupunkielämä voi yhdistyä alueella perinteiseen elinkeinoon, maanviljelyyn. Näitä ajatuksia on pyritty vahvistamaan korjatussa luonnoksessa (Luonnosvaihtoehdot B, D ja E).

Korjatussa kaavaluonnoksessa on pyritty siihen, että kaikki olemassa olevat asuinrakennukset sijaitsisivat rakentamisalueilla.

Poikkeamat tästä johtuvat kaavan suurpiirteisestä esitysmuodosta.

Bemötande:

Initialmässigt strävar man i arbetet med delgeneralplanen framför allt till en ur helhetssynpunkt sett funktionsmässig och ändamålsenlig planlösning, där den målsättning som ställts uppför planen förverkligas på för hela kommunen bästa möjliga sätt. Ur de enskilda fastigheternas synvinkel sett inverkar enligt det ovan nämnda fastighetens placering och miljöfaktorer på planlösningen.

Som utgångspunkt för planeringen av markanvändningen ligger, förutom den nuvarande markanvändningen, många andra faktorer, såsom natur-, landskaps- och trafikperspektiv. I planlösningen som framförts i planlösningen har man i Majvik försökt dra nytta av områdets starka sidor. Ändå har man på samma gång försökt bevara betydelsefulla ekologiska förbindelser och en plan har gjorts där stadslivet kan förenas med områdets traditionella näringsgren, dvs. jordbruket. Dessa tankar har man försökt stärka i det reviderade utkastet (Utkastalternativ B, D och E).

I det reviderade utkastet eftersträvar man till att alla befintliga byggnader finnas på byggområden. Undantag från detta beror på att planens schematiska framställning.

Ekologiset yhteydet ja viherkäytävät

Ekologisten yhteyksien merkitsemiseen tuli eriäviä mielipiteitä. Useissa mielipiteissä nähdään, että viheryhteydet eivät ole riittävän leveitä toimiakseen ekologisina yhteyksinä tai ne sijaitsevat väärissä paikoissa esim. rakennetuilla alueilla. Toisaalta kannanotoissa esiintyy ajatus, että ekologinen yhteys voi sijaita rakennusalueeksi merkittävällä alueella, koska eläimet pystyvät hyödyntämään asukkaiden tontteja liikkumisessa. Viherkäytävien sijainti herättää kielteisiä mielipiteitä erityisesti Uuden Porvoontien pohjoispuolisilla alueilla.

Viherkäytävien jatkumista toivotaan rannansuuntaisena myös kaava-alueen ulkopuolelle.

- Koko alueen viherkäytävät tulee selvittää ja katsoa että ne ovat riittävän leveitä ja toimivia. Ainakaan Sipoon puolella viherkäytävät eivät toimi. (M32b)

- En näe kaavassa Helsingin puolella näitä "viherkäytäviä" samassa mittakaavassa, mitä Sipoon alueelle on kaavoitettu?
  Björkhagantien itäpuolelta löytyy täysin rakentamatonta aluetta vaikka kuinka paljon, olen siellä itsekin useaan kertaan lapsineni kanssa ulkoillut, sienestänyt ja marjastanut. (…) Eivät eläimet pihojen poikki kulje. Kaavoitetut viheralueet on kaavoitettu niin kapeiksi, että en näe, että alueelle muuttavat uudet asukkaat niistä voisivat nauttia kulkiessaan meidän pihojemme poikki. (M76)

- Viherkäytävät ja viheralueet tulisi sijoitta rakentamattomille alueille kuten Helsingin alueella on tehty! (M48)

- Muistutuksen kohteena olevat kymmenen rakennuspaikkaa liittyvät jo tehdyn kaavoituksen pohjalta sijoitettuun rakentamisalueeseen että niistä itään päin sijaitsevaan Västerskogin kylän asutukseen… Niiden kohdalla ja välissä kaavaluonnoksessa nyt olevan kapean "viherkäytävän" säilyttämiselle kaavaluonnoksessa ei ole esitettävissä yhdyskuntasuunnittelullisia eikä ympäristöllisiä perusteluja. Käytävä on esim. eläinten liikkumisväyläksi selvästi liian kapea ja rauhaton. (M81)

- Viheralue ja yhdyskäytävä Sipoon korpeen on kannatettava, mutta sen toteuttaminen merkitsemällä rakennettuja kiinteistöjä viheralueiksi on kohtuutonta. Eläimet ovat tähänkin asti osanneet käyttää asuinkiinteistöin merkittyjä kiinteistöjä viherkäytävänään. (M17)

- Tonttimme (…) jakautuu nyt nähtävillä yleiskaavaluonnoksessa osittain rakentamisalueeseen ja osittain viheralueeseen. Toivoisimme, että tonttimme käsitellään yleiskaavassa kokonaisuutena siten, että se kuuluisi kokonaan rakentamisalueeseen. (M94)

- Huomautan, että viheralueita ja viherkäytäviä on kaavoitettu asuintonteille. Viheraluemerkinnät asuintonteilta tulee poistaa. (M70)

- På Sibbosidan har grönkorridorer och grönområden ritats 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 grönförbindelse bör reserveras i östra delen av Majvikområdet (Aspeskogens ekologiska korridor, Majviks östra skogsområde, skuggplanen sid 31-32 och 44-45). (L30)

- Majvikin ja koko Etelä-Sipoon kannalta varsin tärkeät viheryhteydet itään päin rannan tuntumassa Gumbostrandiin ja edelleen Hitåseen tulisi ehdottomasti luoda ja turvata joi nyt laadittavana olevassa yleiskaavassa. (M16)

- Vaadimme myös, että viherkäytävät tulee suunnitella niin, ettei yhtäkään taloa jää viherkäytävän alle.
  Viherkäytävää ja viheraluetta ei tule kaavassa osoittaa jo rakennetuille tonteille. (M83)

Vastine:

Viherkäytävien ja ekologisten yhteyksien pohjalla on Majvikin alueelle tehty luontoselvitys ja siinä annetut suositukset.

Fallbäckenin purolaakso toimii ekologisena käytävänä, vaikka alueella on rakennuksia. Tämä todetaan myös raportissa "Luontoselvitys koskien Sipoon Majvikin ja Granön osayleiskaava-alueelle" (Hannu Tammelin, T:mi Ekologinen ympäristökartoitus, 2011). Yhteyden toimimisen kannalta on tärkeää, ettei aluetta tiivistetä oleellisesti.

Leveämpi viherkäytävä Uuden Porvoontien pohjoispuolella kulkee kaavaluonnosvaihtoehdoissa B, D ja E kaava-alueen itäosassa siten, että se sijoittuu rakentamattomalle alueelle. Uuden Porvoontien eteläpuolella viherkäytävä seuraa purouomaa ja yhtyy

Majvikin eteläosassa sijaitsevaan luontoselvityksen suuralueeseen E2 (T:mi Ekologinen ympäristökartoitus, 2011) ja edelleen merenrantaan. Katrimossenin kautta yhteys jatkuu myös kaava-alueesta itään päin.

Majvikin alueella on pyritty korjatussa luonnoksessa ratkaisuun, jossa kaikki olemassa olevat asuinrakennukset sijoittuisivat rakentamisalueille. Tämän vuoksi on mm. kehitetty uusi rakentamisaluemerkintä, jolla osoitetaan ne rakennetut alueet, joilla nykyinen rakentamisen tehokkuus tulee säilymään. Merkintää käytetään ekologisten yhteyksien sekä muiden sellaisten alueiden kohdalla, joita ei haluta tiivistää.

Korjatussa luonnoksessa (luonnosvaihtoehdot B, D ja E) on tarkistettu viherkäytävien paikkoja. Rakentamisalueiden sisään jääviä viheralueita ei tällä suunnittelun tarkkuustasolla merkitä kaavaluonnokseen.

Bemötande:

På basis av grönkorridorerna och de ekologiska förbindelserna har en naturutredning med rekommendationer gjorts upp för Majvik-området.

Dalgången längs Fallbäcken fungerar som en ekologisk korridor, även om det finns byggnader på området. Detta konstateras också i rapporten "Luontoselvitys koskien Sipoon Majvikin ja Granön osayleiskaava-alueelle" ("Naturutredning gällande området för delgeneralplanen för Majvik och Granö i Sibbo" (Hannu Tammelin, Tmi Ekologinen ympäristökartoitus, 2011). Det viktigt är att området inte byggs ut för tätt med tanke på fungerande förbindelser.

Ett bredare grönområde på den norra sidan av Nya Borgåvägen finns med på alternativen B, D och E till planutkast på planområdets östra delar och det ligger på ett obebyggt område. På den södra sidan av Nya Borgåvägen följer grönkorridoren bäckfåran och förenas i södra delarna av Majvik med storområdet E2 enligt naturutredningen (Tmi Ekologinen ympäristökartoitus, 2011) och går vidare med havsstranden. Området fortsätter via Katrimossen österut från stadsplaneområdet.

På Majvik-området har man i det reviderade utkastet strävat till en lösning där alla befintliga bostadshus skulle ligga på byggområdet. Därför har bl.a. en ny beteckning för byggområde tagits fram med vilken sådana bebyggda områden betecknas där den nuvarande byggeffektiviteten borde bevaras. Märkningen används i samband med ekologiska förbindelser samt vid andra sådana områden som man inte vill göra tätare.

I det reviderade utkastet (utkastalternativen B, D och E) har platserna för de gröna korridorerna granskats. De grönområden som finns inom de bebyggda områdena är inte utmärkta på planutkast på denna noggrannhetsnivå av planläggningen.

Luontoarvot

Kaavakartan suhdetta luontoselvitykseen kummasteltiin. Mielipiteissä kysytäänkin, kuinka luontoselvitys on otettu huomioon kaavaluonnoksessa, jos Majvikia koskeva luontoselvityksen loppuraportti valmistui vasta kesällä 2011.

- Kaavaluonnos näyttäisi olevan hyvin epäoikeudenmukainen myös niille maanomistajille, jotka jäävät tämän ryhmän omistuksessa olevan alueen eteläpuolelle. Kyseisille rannoille on osoitettu runsaasti virkistysalueita ja suojelualueita, jotta kaava näyttää kokonaisuutena paremmalta.

  Sipoonrannan ruoppaus ja täyttötyön hakemussuunnitelman yhteydessä on todettu tilojemme kohdalla sen olevan potentiaalista aluetta suojellun meriuposkuoriaisen lisääntymisaluetta ja että tälle alueelle ei ole suunniteltu mitään rakentamista tai muutosta. Tämän on siis laatinut Finnish Consulting Group Oy 9.10.2009. Onko tämä nyt muuttunut reilussa vuodessa? (M85)

- Mihin ovat hävinneet Storörsbottnetin alueen luontoarvot? Söderkulla 2015 osayleiskaavassa on alueelle osoitettu mm. runsaasti erikokoisia osa-alueita, joilla on luonnonsuojeluarvoja (musta pistekatkoviiva, sl). Nämä arvot on sivuutettu täysin em. maankäyttösuunnitelmassa ja nyt nähtäville tulleessa yleiskaavaluonnoksessa. Häviävätkö luontoarvot, jos kyseessä on tarpeeksi isot asiat yhteiskunnallisesti?

  Em. maankäyttösuunnitelman ja nähtäville tulleen yleiskaavaluonnoksen venesatamavaraus ei myöskään kunnioita lainkaan nyt käsiteltävän yleiskaavan alueelle laadittua luontoselvitystä (Luonnonarvometsät C6 ja C7). Raportissa todetaan mm. seuraavaa: Metsäalue on maisemallisesti merkittävä kohde Storörsbottnetilta katsottaessa ja kohde kuuluu oleellisena osana ekologista käytävää Majvikin metsäalueille Sipoonkorvesta ja Falkenbergsklobbenista. (M85/M67)

- Tammelinin luontoselvityskartoitus valmistui 2010. Otettiinko kartoituksen asiat (ja vielä kesällä 2011 valmistuvan raportin tulokset) huomioon riittävästi alueemme suunnittelussa? (M112)

Vastine:

Korjatussa kaavaluonnoksessa on pyritty merkitsemään tärkeimmät ekologiset yhteydet, viherkäytävä moottoritien pohjoispuolelta Majvikin itäosan kautta merelle sekä muut tärkeimmät luontokohteet viheralueiksi. Lisäksi rakentamisalueet sisältävät viheralueita, myös suojeltavia kohteita. Viheralueiksi merkityt alueet eivät noudata esim. kiinteistörajoja.

T:mi ekologinen ympäristökartoituksen laatiman luontoselvityksen täydennys valmistui syksyllä 2011. Siinä ei tullut Majvikin osalta esille kuin muutamia uusia luontokohteita, lisäksi eräiden kohteiden status erityisen tärkeinä kohteina tai kokonaisuuksina vahvistui. Luontoselvityksen tekijä esitti omat näkemyksensä suullisesti suoraan kaavoittajalle jo ennen luontoselvitysraportin valmistumista.

Selvityksiä täydennetään tarpeellisessa määrin koko kaavaprosessin ajan.

Storörenin asemakaava- alueelle tehdyssä Storörenin vesialueen vesikasvillisuuskartoitus ja pohjaeläinselvityksessä (Alleco Oy, 2008) todetaan, että alue saattaa olla meriuposkuoriaiselle potentiaalinen elinympäristö. Kartoituksessa ei kuitenkaan havaittu uhanalaisia kasvi- tai eläinlajeja.

Bemötande:

I det reviderade planutkastet har man strävat till att märka ut de viktigaste ekologiska förbindelserna, en grönkorridor från motorvägens norra sida genom Majviks östra delar till havet samt andra viktiga naturområden som grönområden. Därtill kommer grönområden på de bebyggda områdena, gäller även skyddsobjekt. Områdena som märkts ut som grönområden följer inte t.ex. fastigheternas gränser.

En kompletteringen av den naturutredningen som gjorts av Tmi ekologinen ympäristökartoitus blev klar hösten 2011. Vad gäller Majvik kom endast några nya naturobjekt fram, vidare förstärktes statusen för vissa objekt som mycket viktiga objekt eller helheter. Upphovsmannen för naturutredningen framförde sin egen synpunkt muntligen för planläggaren redan innan rapporten för naturutredningen var klar.

Utredningarna kompletteras i behövlig grad under hela processen med planutkastet.

Enligt Storörens vattenområdens vattenväxtlighetsutredning och bottendjurskartering (Alleco Oy, 2008) som gjorts på Storörens detaljplaneområde kan området vara en potentiell livsmiljö för natebocken. Under kartläggningen har dock inga hotade växt- eller djurarter upptäckts.

Rannat

Granön suunnitteluperiaatteissa oleva vapaiden rantojen osoittaminen julkiseen käyttöön tulisi koskea myös Majvikiä. Yksityisten rantojen muuttamista virkistysalueiksi tai rantaraitiksi vastustetaan.

Ehdotetaan kevyenliikenteen siltaa Majvikin ja Sipoonrannan rantatien välille.

- Storörsbottnetin kiinteistöjen rannat on jatkossakin pidettävä vapaina kävelyteiltä ja venesatamista. Maanomistajien käyttöoikeutta omiin rantoihinsa ei saa näin ollen rajoittaa suunnitelmassa esitellyllä tavalla. (M67)

- Taustamaan omistajat hyötyvät kohtuuttomasti varsinkin meidän omarantaisten tilojen omistajien kustannuksella.

  Lainaus Granön suunnitteluperiaatteista: "Lähtökohtana on, että vapaat rannat osoitetaan ensisijaisesti julkiseen virkistyskäyttöön. Niiltä osin kun muiden toimintojen järjestäminen vaatii rantavyöhykkeen hyödyntämistä, rannat pidetään mahdollisuuksien mukaan vapaasti kuljettavina." Tämän pitäisi olla yhdenmukainen myös Majvikissa, nyt tämä periaate ei näytä toteutuvan, vaan jo rakennetut rannat otetaan julkiseen käyttöön.

  Kaavaluonnos näyttäisi olevan hyvin epäoikeudenmukainen myös niille maanomistajille, jotka jäävät tämän ryhmän omistuksessa olevan alueen eteläpuolelle. Kyseisille rannoille on osoitettu runsaasti virkistysalueita ja suojelualueita, jotta kaava näyttää kokonaisuutena paremmalta.

  Yleispiirteisessä Sipoon yleiskaavassa 2025 ei ole venesatamaa myöskään nyt esitetyllä alueella, vaan pelkästään Sipoonrannassa.

  Tilojemme kohdalla esitetty rantaraitti päättyy vesijättömaalle, johon laskee lähteitä. Kuntokallion keskustelutilaisuudessa ilmeni, että sinne on suunniteltu kahvilaa?? Tuleeko kunta aloittamaan kahvilatoimintaa? Vai kuka? Missä ovat nämä yksityiskohtaiset suunnitelmat? Kyseinen rantaraitti kulkisi siis venesatamassa, kuka tätä venesatamaa tulisi ylläpitämään? Kunta vai joku muu?

  Mielestämme alue ei myöskään sovellu venesatamatoimintaan, koska veden korkeus on alueella 0,1 – 0,8 m ja jopa vähemmän matalan veden aikana. Tämä vaatisi aivan massiivisia ruoppauksia. Jos Sipoossa halutaan kehittää venesatamatoimintaa luulisi Sipoosta löytyvän syvempirantaisia alueita jonne se olisi kustannuksiltaan selvästi edullisempaa. Esim. Sipoonlahti??? (M85)

- Aspeskogin, Björkhagan ja Katrinansaarentien ja Majvikin rannan virkistysalueiden alle jää useita kymmeniä omakotitaloja. Majvikin rannassa ympärivuotisesti asuttuja tontteja on taloineen ja pihapiireineen kaavoitettu virkistysalueiksi. (M8)

- Lisäksi yleinen uimaranta on esitetty yksityisen maanomistajan alueelle, vaikka luontainen uimarannan paikka sijaitsee lähempänä em. maanomistajaryhmittymän omaa aluetta. (M52)

- Ehdotamme, että Uusi Porvoontie jätetään olemassa olevaksi liikenneväyläksi ja lahden yli voisi rakentaa kevyen liikenteen sillan yhdistämään Majvikin ja Sipoonrannan rantatietä. (M83)

Vastine:

Yleiskaavassa esitetään suurpiirteinen suunnitelma siitä, kuinka alueen maankäytön tulisi kehittyä asukasmäärän kasvaessa radikaalisti. Uuden 10 000 asukkaan asuntoalueen suunnittelu tarkoittaa, että valitettavasti yksityisestä edusta joudutaan paikoin luopumaan julkisen edun hyväksi.

Majvikin kaavaratkaisu ei mahdollista uusien omarantaisten tonttien muodostumista. Toisaalta se mahdollistaa paikoin rakentamisen tiivistämisen ranta-alueilla. Rannan ja uuden rakennuspaikan välissä tulee kulkea vähintään julkinen rantaraitti. Näin on esim. olemassa olevilla kiinteistöillä, jotka sijaitsevat keskeisesti ja joilla asemakaavassa rakentamisen tiiveyttä on järkevä lisätä. Näin estetään kunnan kehittyessä ns. yksityisrantojen muodostuminen ja toisaalta mahdollistetaan liikkuminen meren äärellä kaikille asukkaille.

Storörsbottnet on Östersundomin alueella otollinen satamatoimintojen sijoittamiseen. Lisäksi uudelle kunnanosalle merellisyys mm. pienvenesataman, julkisen urbaanin rantaviivan ja uimarannan muodossa on vetovoimatekijä. Sataman tarkempi suunnittelu kuuluu seuraaville suunnittelutasoille.

Uimarannan paikka on kaavaluonnoksessa esitetty hyvin viitteellisesti. Korjatussa kaavaluonnoksessa uimarannan sijaintia on hieman muutettu idemmäs.

Bemötande:

I generalplanen presenteras en skissartad plan om hur markanvändningen borde utvecklas när befolkningsmängden växer radikalt. Att planera ett bostadsområde för 10 000 nya invånare

betyder tyvärr att man ställvis måste avstå från privata fördelar till förmån för offentligt intresse.

I Majviks generalplanslösning finns ingen möjlighet till nya strandtomter i privat bruk. Å andra sidan möjliggör den på sina ställen ett tätare byggande på strandområden. Mellan stranden och det nya bostadsområdet borde åtminstone en allmän strandled att dras. Så här är det på redan befintliga fastigheter som befinner sig centralt och där det enligt detaljplanen är vettigt att göra bebyggelsen tätare. På så vis förhindras att privata stränder uppkommer då kommunen växer och å andra sidan har alla invånare möjlighet att röra sig längs stranden.

Området runt Storörsbottnet i Östersundom har ett gynnsamt läge för utplacering av hamnfunktioner. Dessutom utgör närheten till havet ett dragplåster för den nya kommundelen, bl.a. i form av småbåtshamn, offentlig tillgång till stranden i urban miljö och badstrand. En noggrannare planering av hamnen tillkommer den följande planeringsnivån.

I planutkastet har platsen för simstranden framförts endast mycket summariskt. I det reviderade utkastet har simstranden flyttats något österut.

Liikenne

Liikenneyhteyksien linjauksiin ja joukkoliikenneratkaisuun tuli huomattava määrä mielipiteitä. Seuraavassa on koottuna kannanotoissa vain Majvikin liikenneratkaisuihin esitettyjä huomioita. Yleisemmin liikenteestä esim. Uuden Porvoontien muuttamisesta kaduksi, meluhaitoista tai joukkoliikennejärjestelmästä tulleisiin kannanottoihin on vastattu edellä.

Uusi Porvoontie

Runsaasti kysymyksiä herättää 170-tien linjauksen muuttaminen Majvikin kohdalla. Fallbäckenin purolaakson ylittävä linjaus sai vastustusta alueen nykyisten asukkaiden asemaa heikentävänä ratkaisuna. Erityisesti pelätään ratkaisun tuomia meluhaittoja mm. Björkhagan alueelle. Linjaus kulkee useiden kiinteistöjen päältä. Uuden Porvoontien /170-tien linjauksesta on myös asukkaiden omia ehdotuksia (M17, M112, M72).

- Lisäksi kyseenalaistamme täysin maantie 170:n siirtoa pohjoiseen Storörenin lahden kohdalla. Ketä tämä hanke hyödyttää? Siirron surauksena on ainoastaan haittoja.

  Ehdotamme että Uusi Porvoontie jätetään olemassa olevaksi liikenneväyläksi. (M83)

- Vi ifrågsätter också den nya vägdragningen av Nya Borgåvägen och förbindelsevägen men de kan diskuteras mera exakt vid senare skede då planeringen av området framskrider. (M66)

- Uutta Porvoontietä kehitettäisiin siis nykyisellä paikallaan. Jos tarvitaan yhteyttä Majvikin metroasemalle, sen voisi luontevasti tehdä jo olemassa olevia tieyhteyksiä kehittäen. Lenkki voisi olla Immersbyn tieltä, metroaseman kohdalta alas Uudelle Porvoontielle (tiepohja jo olemassa).

  Porvoonväylän siirtämisajatus pohjoisemmaksi asuinalueellemme läpi ja suunniteltu metrolinjaus ovat jo aiheuttaneet valtaisaa mielipahaa asukkaissa ja toden totta, hyvin monelle unettomia öitä. (M112)

- Uuden Porvoontien, maantien 170 mahdollinen uudelleenlinjaus kiinteistöjen (…) rajaa myöten Fallbäckenin purolaakson yli kohti suunniteltua Majvikin metroasemaa.

  Tätä tietä ei ole toivoakseni kaavassa tarkoitettu sijoittaa olemassa olevien 2000–2009 rakennettujen talojen päälle vaan merkintä johtaa harhaan.

  Tielinjaus rumentaa koko maisemaa ja häiritsee lisäksi koko asuinaluetta ja tekee usean kiinteistön osalta maan arvottomaksi. Linjaus on kohtuuton, koska alueelta löytyy myös rakentamatonta muuta kuin asuinkäyttöön tarkoitettua maata, jota käyttäen saavutetaan yhtä hyvät tieyhteydet metroasemalle ja uusille asuinalueille kuin kaavassa ehdotetulla linjauksella ja sen lisäksi saavutetaan rauhallisempi asuinalue björkhagan alueelle.

  Yksi Fallbäckenin purolaakson yli johtava yhdystie Majvikin metroasemalle Porvoon suunnasta riittää hyvin.

  Tie aiheuttaisi kohtuutonta meluhaittaa myös paikallismaantienä hyvin matalinkin liikennenopeuksin.

  Vaihtoehtona Nykyisen 170-linjauksen siirrolle voitaisiin nykyinen maantielinjaus toteuttaa esteettisemmin Fallbäckenin purolaakson halki säästäen muun laaksoalueen koskemattomana. (M17)

- Yksityisenä kiinteistönomistajana huolestun suunnitelista, joissa toteutuessaan tie halkoisi tonttiani ja lisäksi kulkisi osittain taloni päältä. (M141)

Vastine:

Uutta Porvoontietä, kulki linjaus nykyistä reittiä tai muutettua linjausta pitkin, tullaan tulevaisuudessa Östersundomin alueella (myös Majvikissa) kehittämään alueen pääkatuna – ei maantienä.

Uuden Porvoontien uusi linjaus Majvikin kohdalla perustuu metroaseman sijaintiin. Alueen raideliikennejärjestelmän ollessa metro, Majvikin palvelut tulevat sijoittumaan metroaseman yhteyteen. Pääkadun tulee kulkea tämän keskittymän kautta.

Luonnosvaihtoehdossa B Uuden Porvoontien uusi linjaus on muutettu Björkhagan aluetta vähemmän häiritseväksi. Vaihtoehdoissa C ja D linjaus pysyy nykyisellään. Vaihtoehdossa E Majvikin pääkatu suuntautuu Sakarinmäen juna-asemalle, kun taas Uusi Porvoontie toimii alueen sisäisenä yhteytenä eikä näin ollen tule merkityksi kaavakarttaan.

Yleiskaavaan merkitään vain pääkadut ja muut alueen merkittävimmät tie-/katuyhtydet ns. yhteystarpeina, ei maastoon tarkasti sijoitettuina reitteinä. Yleensä kadut pyritään tarkemmassa suunnittelussa linjaamaan siten, ettei esim. olemassa olevia rakennuksia jää alle.

Majvikissa epävarmuutta herättäneet uudet rakennusluvat on myönnetty joko ennen kuin katulinjauksista (tai metrosta) oli tietokaan tai lupa on myönnetty vanhan poikkeamisluvan perusteella.

Bemötande:

Den nya Borgåvägen, oberoende om man drar fram längs den nuvarande rutten eller längs den ändrade rutten, kommer i framtiden att utvecklas till huvudgata i Östersundomområdet (och i

Majvik), den kommer inte att bestå som landsväg.

Sträckningen av den nya Borgåvägen i höjd med Majvik är beroende av placeringen av metrostationen. Ifall metron står för områdets spårtrafik, kommer servicen i Majvik att koncentreras runt metrostationen. Huvudgatan bör gå via detta centrum.

I alternativ B av planutkasten har den nya sträckningen av Nya Borgåvägen flyttats för att minska störningar i Björkhaga-området. I alternativ C och D behålls sträckningen enligt den nuvarande vägdragningen. I alternativ E riktar sig Majviks huvudgata mot Sachrisbackens tågstation, när igen Nya Borgåvägen ska fungera som områdets inre förbindelse och därför inte blivit utmärkt på kartan.

På generalplanen märks bara huvudgatorna och områdets andra viktigaste gatu-/vägförbindelser ut som s.k. förbindelsebehov, inte som i terrängen noggrant dragna leder. I allmänhet strävar man i den noggrannare planeringen till att dra gatorna så att de inte går över befintliga byggnader.

De nya byggnadslov som har åstadkommit osäkerhet i Majvik har beviljats antingen före kännedomen om gatusträckningen (eller metron) eller lovet har beviljats på basis av ett gammalt undantagstillstånd.

Muuta Majvikin liikenteeseen liittyvää

Yhteyttä Majvikista moottoritielle omana moottoritieliittymänä ehdotetaan. Teiden tulisi mukailla paremmin olemassa olevia teitä. Porvoon museon lausunnossa (L7) todetaan, että Majvikissä pyritään siihen, että kaavassa voitaisiin esim. hyödyntää enemmän olemassa olevia mutkittelevia ja pienipiirteisiä teitä ja siten yhdistää nykyiset luonto- ja ihmisen aikaan saamat arvot luontevasti uuden kaupunkiympäristön kanssa.

- Luonnoksessa Katrineholman ja Majvikin tiet ovat yhdistetty Uuden Porvoontien kohdalla. Ehdotamme että selvitettäisiin voidaanko vanhat liittymät edelleen käyttää. Perustelu: Porvoontie siirtyy pohjoisemmaksi ja liikenne vähenee oleellisesti alueella. Ehdotettujen teiden kiemurtelu hidastaa liikkumista alueelle ja sieltä pois. Majvikintien nykyinen liittymä voitaisiin siirtää n. 20 m itään liikenneturvallisuuden ja näkyvyyden parantamiseksi. (M55)

- Alueen läpi kulkevan tien linjauksen on seurailtava Katrineholmintien nykyistä linjausta siten, että tiehen mahdollisesti tarvittava lisäalue otetaan kiinteistöjemme kohdalla Katrineholmintien länsipuolelle kaavaluonnokseen sijoitetusta rakentamisalueesta, mikä tällä hetkellä on rakentamatonta aluetta. (M81)

Vastine:

Kaavaluonnoksessa pyritään katujen linjauksissa noudattamaan olemassa olevien teiden linjauksia. Kaavakarttaa tulee lukea ottaen huomioon sen suurpiirteinen esitystapa. Kaavakarttaa tarkistetaan näiltä osin siinä määrin kuin se on tarkoituksenmukaista.

Bemötande:

I utkastet till generalplan försöker man vid dragningen av gator följa den sträckning befintliga vägar har. Generalplanekartan bör läsas med beaktande av dess skissartade framställningssätt. Generalplanskartan granskas alltså i den grad som det är ändamålsenligt.

Majvikin metro

Metroaseman ja –raiteen sijaintia ehdotettiin muutettavaksi. Metron tulisi usean mielipiteen mukaan kulkea maan alla tai vähintään maanpäällisessä betonitunnelissa eikä sillalla. Metro tulisi toteuttaa siten, ettei siitä koidu haittaa olemassa olevalle asutukselle. Myös Uutta Porvoontietä mukaileva metro saa kannatusta.

Metron vaikutus purolaakson maisemaan ja luontoon herättää kysymyksiä. Maanpäällisen metrolinjan koetaan pilaavan maiseman, häiritsevän Fallbäckenin ekologista yhteyttä ja luontoarvoja sekä turmelevan Majvikin metroaseman itäpuolelle jäävät asuinalueet.

- Majvikin aseman jälkeen metrolinja tulee ohjata Fallbäckenin purolaakson alitse kallio/betonitunnelissa. Minimissään toteutuksena maanpäällinen betonitunneli, joka maisemoidaan ympäröivään luontoon ja jonka yli vedettynä Haavistontien nykylinjaus voidaan säilyttää. (M17)

- Yleiskaavaluonnoksessa esitetty metrolinjaus ylittää viherkäytävällä sijaitsevan Fallbäckenin puron maan päälle rakennettua siltaa pitkin, jolloin se aiheuttaa alueelle merkittävää meluhaittaa ja romuttaa viherkäytävälle asetetut luonnonsuojelulliset tavoitteet.

  Majvikin metroasemalta Söderkullaan linjattu metrorata viedään kokonaisuudessaan maan alla, jolloin viherkäytävä säilyy yhtenäisenä ja sille asetetut luonnonsuojelulliset tavoitteet täyttyvät.

  Minimiratakisuna on viedä metrorata betonitunnelissa Fallbäckenin puron yli ja maisemoidaan tunneli viherkäytävään mukautuvaksi.

  Haluamme myös tuoda esille, että itämetron esiselvityksessä (2008) todetaan, että metroradan ja -asemien toteutettavuuden ja rakennuskustannusten puutteelliset lähtötiedot vaikeuttavat todellisten kustannusten arviointia. Kaava-alueen asukkaiden kannalta on erittäin tärkeää, että yleiskaavaan jäävien metro- ja tielinjauksien toteutettavuusselvitykset tehdään perusteellisesti, eikä kaavaan jää sellaisia linjauksia, jotka ovat toteuttamiskelvottomia, mutta rajoittavat vuosikymmeniksi yksityisten ihmisten omsitamien maa-alueiden arvon nousua ja rakentamismahdollisuutta. (M72)

- Linjausvaraus siis hyvä miettiä tässä vaiheessa jos / kun kasvutavoitteet toteutuskelpoisia ja todella realistisia! Mutta linjausvarauksena voisi olla reitti, joka kulkisi nykyisellään rakentamattoman alueen läpi.

  Porvoontien viereen vedettynä metro helpommin rakennettavissa solan kohdalta maanalaisena (maastollisesti). Samalla säilyisi Fallbäckenin purolaakso (metro kuuleman mukaan joutuisi nykyisessä suunnitelmassa kulkemaan solan kohdalla maan päällä, ei tunnelissa.) Maanpäällinen siltaratkaisu varmasti myös paljon kalliimpi vaihtoehto rakennusvaiheessa sekä ylläpitokustannuksiltaan. (M112)

- Yleiskaavaluonnoksessa rata kulkisi Haavistontien ja Björkhagantien poikki. Annettujen tietojen mukaan purolaaksossa rata kulkisi maanpinnalla tai sillalla johtuen maaston korkeuseroista ja laakson maaperästä.

  Ratalinjaus aiheuttaisi kohtuutonta haittaa alueen nykyasutukselle, kulkien olemassa olevan asutuksen ja rakennusten yli. Ehdotettu linjaus on tuhoisa ja se on laadittu halveksien olemassa olevaa asutusta.

  Rata on erittäin voimakas aluetta rajaava este ja barrikadi. Se pirstoisi alueen ja osaltaan tuhoaisi sen virkistys-, viher- ja luontoarvoja.

  Majvikin metroaseman jälkeen rata kaartuisi yllä mainitun maantie 170:n muutosehdotuksen linjassa.

  Jos mutka on liian jyrkkä radalle ehdotamme että Majvikin metroasema muutettaisiin luonnoksessa ehdotetusta paikasta lounaasen... Luonnonsuojelujärjestöjen nk. varjokaavassa Majvikin metroasema on niin ikään merkitty kyseiselle paikalle.

  Aseman siirtoa kyseiselle paikalle puoltaisi myös asukkaiden helpompaa pääsyä Storörenin ranta-alueelle. Samaten ehdottamamme ratalinjaus merkitsisi Sipoonrannan asukkaille lyhyempää matkaa metroasemalle. (M83)

- Toivomme Majvikin metroaseman sijainnin ja raidelinjauksen suunniteltavan yleiskaavaan siten, että linjauksen jatkaminen itäänpäin voidaan aikanaan toteuttaa kyläyhteisöllemme mahdollisimman vähän haittaa aiheuttaen. (M86)

Metron valinta Etelä-Sipoon joukkoliikenneratkaisuksi kyseenalaistetaan useissa mielipiteissä ja rinnalle kehotettiin palauttamaan raitiotievaihtoehto. Metro koetaan liian hitaaksi joukkoliikennevälineeksi.

- Joukkoliikennevaihtoehtona tulee säilyttää pikaraitiotie ja bussiliikenne. Paikallisjunaliikenteen vaihtoehtoa tulee selvittää. Metro sopii varsin huonosti alueelle.

- Valitun joukkoliikennemuodon ja –linjauksen tulee olla sellainen että se sopii jatkettavaksi ainakin Söderkullaan ja Kullooseen. (M32b)

- Metrolinjauksen vaihtoehtona, maanpäällinen raideliikenne (pikaraitiotie) voisi kulkea pääliikenneväylän kanssa rinnakkain. (M112)

Vastine:

Kaavaluonnoksessa esitetty Majvikin metroaseman sijainti sekä metrolinjaus Majvikista itään on alustava ja suurpiirteinen. Selvitys metron maastokäytävästä Majvikista Söderkullaan on tekemättä. Selvitys on tarkoitus tehdä vuoden 2012 aikana.

Majvikin metroaseman sijainti ja metron linjaus on esitetty korjatussa kaavaluonnoksessa (kaavaluonnosvaihtoehto B) samaan paikkaan kuin nähtävillä olleessa kaavaluonnoksessa, koska asiaa ei ole pystytty toistaiseksi tarkemmin tutkimaan.

Myöskään metrokäytävän sijaintiin maanalaisena tai maanpäällisenä ei oteta kantaa Majvikin osalta tässä vaiheessa.

Pikaraitiotietä raideliikenneratkaisuna tutkitaan kaavaluonnosvaihtoehdoissa D ja E. Pikaraitiotie ei kuitenkaan yksin ole koko Etelä-Sipoon kannalta toimiva ratkaisu.

Bemötande:

Den i planutkastet framförda placeringen av Majvik metrostation samt dragningen av metrolinjen från Majvik österut är preliminär och skissartad. Det har ännu inte gjorts någon utredning över hur terrängkorridoren för metron från Majvik till Söderkulla ska dras. Tanken är att utredningen ska göras under 2012.

Placeringen av Majvik metrostation och metrons dragning har presenterats i det reviderade planutkastet (planutkastalternativ B) på samma plats som i de utkast som varit framlagt, eftersom saken tillsvidare inte har kunnat undersökas noggrannare.

I detta skede tas inte heller ställning till metrokorridorens placering under eller ovan jord för Majviks del.

I alternativen D och E i utkastet till generalplan undersöks snabbspårvägen som en kommunikationslösning. Endast en snabbspårväg är ändå inte en fungerande lösning med tanke på hela Södra Sibbo.

Elinkeinot

Majvikin alueella toimii puutarha-alan yrityksiä sekä biodynaaminen maatila. Mahdollisuutta jatkaa yritystoimintaa toivotaan. Kaavamerkinnät tulisi olla sellaisia, ettei elinkeinonharjoittajien mahdollisuudet vaarannu.

- Toiseksi mieleen tulee olemassa olevan rakennuskannan sovittaminen yhteen tiiviin kaupunkirakenteen kanssa. Onko tilaa jättää alueelle ajallista kerrostumaa vai jyrätäänkö kaikki vanha uuden tieltä?

  Omalta osaltamme kiinnostaa mahdollisuus jatkaa yritystoimintaa Sipoon Västerskogin (Östersundomin) kylässä (...) Yritystoiminnan suuntaaminen viljelystä puutarhakauppaan vaikuttaisi aika luontevalta olosuhteiden muuttuessa. Toiveemme olisi pihapiirin sekä Immersbyntien varressa sijaitsevien kasvihuoneiden säilyttäminen, yritystoiminnan tarpeisiin. (M18)

- Vi motsätter oss dock att gårdscentret och dess näromgivning är planerat som grönområde. Det bör finnas möjlighet att utveckla gården och bygga enligt behov för att hålla den livskraftig. (M66)

- Koko luonnoksessa maa- ja metsätalousalueet on pääsääntöisesti merkitty viheralueiksi. Olemme sitä mieltä että meidän (ja muiden) alueella voi olla maataloustoimintaa vielä pitkään. Ehdotamme että pellot merkitään kaavassa siten että toiminta voi jatkua turvallisesti, eikä maataloustukia vaaranneta. (M55)

Vastine:

Yritystoiminnan jatkuminen ja syntyminen alueella on pääasiassa kunnan näkökulmasta toivottavaa. Toimintojen sijoittumisessa on kuitenkin otettava huomioon maankäytön kokonaisuus.

Esimerkiksi asuinalueelle ei voi sijoittua asumiselle haitallisia toimintoja. Jos todetaan, että yritystoiminta ei voi jatkua samalla sijainnilla, voidaan jatkosuunnittelussa etsiä toiminnalle uusi sijoittumispaikka.

Kehitetyssä luonnoksessa on uusi MT-merkintä, jolla on merkitty maatalousalueet. Tämän lisäksi on p-merkintä, jolla esitetään olemassa olevat säilytettävät peltoalueet.

Maataloustoiminnan jatkuminen Majvikin alueella on ollut yksi suunnittelun lähtökohdista.

Vanhan rakennuskannan säilyminen ei kaikilta osin ole mahdollista alueiden tiivistyessä. Tällä kaavatasolla ei voida yksityiskohtaisesti ottaa kantaa siihen, mitkä rakennukset voivat säilyä ja mitkä joutuvat väistymään uuden rakenteen tieltä.

Bemötande:

Ur kommunens synvinkel sett är det i regel önskvärt att företagsverksamheten fortsätter och att nya företag etableras på området. Markanvändningen som helhet måste ändå tas i beaktande vid lokaliseringen av företagsverksamhet. På ett bostadsområde kan inte t.ex. verksamhet som skadar boendet placeras. Om det konstateras att företagsverksamheten inte kan fortsätta på samma plats, kan man under den fortsatta planeringen söka en ny placeringsplats för verksamheten.

I utvecklade utkastet finns en ny MT-beteckning som utvisar jordbruksområden. Förutom det finns det en p-beteckning som markerar befintliga åkerområden som skall bevaras.

En av utgångspunkterna för planeringen är att jordbruksverksamheten kan fortsätta på Majvik-området.

Det är inte möjligt att bevara allt gammalt byggnadsbestånd när området byggs ut tätare. På basis av denna plannivå kan man inte på en detaljerat ta ställning till vilka byggnader som kan bevaras och vilka som måste vika undan för nybyggnationen.

Maankäyttösopimukset ja maanarvo

Sipoon kunnalla on maanomistajaryhmittymän kanssa voimassa hankeyhteistyösopimus Majvikin alueella. Hankeyhteistyösopimus herättää vastustusta ja pelkoa asukkaiden joutumisesta eriarvoiseen asemaan. Mielipiteistä ilmenee pelko siitä, että Sipoon kunta kohtelee epätasa-arvoisesti pieniä asuinkiinteistöjä ja suurmaanomistajia, jotka hyötyvät maankäyttösopimuksista.

Kaavaluonnoksessa esitettyä maankäyttöratkaisua pidettiin toisaalta hyvänä ja toivotaan nopeaa etenemistä asemakaavoitukseen. Toisaalta kaavaluonnoksen koetaan suosivan tiettyjä maanomistajia.

Yksityisessä omistuksessa olevien alueiden rakentaminen herätti kysymyksiä oikeudenmukaisesta korvauksesta.

- Huomio Sipoon osalta kiinnittyy erityisesti yhteen seikkaan, nimittäin maanomistukseen. Suurin osa rakennettavista alueista on toki maankäyttösopimuksen piirissä, mutta silti merkittävä osa kaavailluista rakennusalueista on yksityisessä omistuksessa. Miten toteutuu oikeudenmukainen korvaus kyseisistä alueista? (M18)

- Sipoon kunta on yhdessä kolmen suurmaanomistajan kanssa laatinut 15.2.2008 hankeyhteistyösopimuksen, joka vaarantaa maanomistajien tasapuolisen kohtelun Majvikin alueella.

  Mikä on ollut kunnan rooli maankäyttösuunnitelma laadinnassa? Pikaisen tarkastelun perusteella rakennusoikeutta on kasattu juuri niille maanomistajille, jotka ovat sopineet kunnan kanssa hankeyhteistyöstä jo kolme vuotta sitten.

  Kaavaluonnos näyttäisi oleva hyvin epäoikeudenmukainen myös niille maanomistajille, jotka jäävät tämän ryhmän omistuksessa olevan alueen ulkopuolelle. (M85)

- Miten yksityisten mailla olevat viheralueet arvioidaan ja korvataan on tasavertaisuuskysymys. (L1)

- Purolaakson kiinteistön omistajana tuntuu hieman epäoikeudenmukaiselta muihin alueen kiinteistönomistajiin verrattuna, jos alue kehittyy monilla tavoin epäedullisesti kiinteistön ympärillä eikä pääse edes asumisen tiivistymisestä taloudellisesti hyötymään. (M17)

- Yleiskaavaluonnoksen mukaan alueellemme on osoitettu asuinalueita, maatalousalue sekä viheralueita ja mm. Kaksikin viherkäytävää Sipoonkorvesta merelle. Olemme osallistuneet osaltamme yleiskaavan valmisteluun yhdessä kunnan kanssa em. Hankeyhteistyösopimuksen puitteissa. Omistamamme alueen osalta toteamme, että yleiskaavaluonnos muodostaa hyvän pohjan alueen jatkokehittelylle.

  Alueen kustannusvastuun lähtökohtana on siis se, että alueen on rahoitettava itse itsensä.

  Valmisteltaessa kunnan kanssa yhteisessä suunnittelun ohjausryhmässä Östersundomin yhteistä osayleiskaavaa olemme esittäneet, että asemakaavoitus tehtäisiin vaiheittain. Se voitaisiin aloittaa omistamiltamme 170-tien eteläpuolisilta alueilta ja eräiltä niiden lähialueilta mikäli kunta ja ko. alueiden maanomistajat niin haluavat. (M113)

Vastine:

Sipoon kunnan maapoliittisen ohjelman mukaan asemakaavoja laaditaan ensisijaisesti kunnan omistamille maille. Yleiskaavoitusvaiheessa kunta neuvottelee keskeisillä alueilla maan ostosta raakamaahintaan (raakamaalla tarkoitetaan asemakaavoittamatonta maata). Raakamaan hinnassa ei huomioida yleiskaavoituksen tuomaa odotusarvon nousua (lunastuslaki 31 § ja 32 §).

Kunnan ja yksityisen maanomistajan välisiä maankäyttösopimuksia tehdään poikkeustapauksissa, mikäli ne ovat kunnan edun mukaisia.

Sipoon kunnalla on voimassa Majvikin alueella yksi hankeyhteistyösopimus, jossa on sovittu mm, että maanomistajat toteuttavat tai rahoittavat alueen sisäisen infrastruktuurin kuten kunnallistekniikan sekä osuutensa lähipalveluista kuten ala-asteista ja päiväkodeista ja luovuttavat ne valmiina kunnalle. Asemakaavoituksesta koituvat alueen toteuttamisesta johtuvat ulkoiset kustannukset kuten liikuntapaikat, lukiot ja ulkoinen infra rahoitetaan kunnalle siirtyvällä rakennusoikeudella/tonttimaalla taikka

maankäyttömaksulla. Kyseisen maanomistajaryhmittymän alueella on runsaasti muutakin käyttötarkoitusta kuin asuinrakentaminen esim. viherkäytäviä.

Bemötande:

Enligt Sibbo kommuns markpolitiska program görs detaljplaner i första hand upp för mark som ägs av kommunen. Under generalplanläggningsfasen förhandlar kommunen om markköp på centrala områden till råmarkspris (med råmark avses mark som inte är stadsplanerad). I råmarkspriset beaktas inte det stigande förväntningsvärdet som detaljplaneringen medför (Lag om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter 31 § och 32 §).

Markanvändningsavtal mellan kommunen och privata markägare ingås i undantagsfall, ifall de ligger i linje med kommunens intressen.

Sibbo kommun har ett avtal om ett samarbetsprojekt på Majvikområdet, där det bl.a. har avtalats om att markägarna förverkligar eller finansierar områdets inre infrastruktur, såsom kommunalteknik samt sin del av närservicen liksom lågstadieskolor och daghem och överlämnar det färdigt till kommunen. De yttre kostnaderna som uppkommer av detaljplaneringen för förverkligandet av området, såsom motionsplatser, gymnasier och yttre infrastruktur finansieras med till kommunen övergående byggnadsrätt/tomtmark eller markanvändningsavgifter. På den ifrågavarande markägargrupperingens område finns även rikligt med andra användningsändamål än endast bostadsbyggande, t.ex. grönkorridorer.

Kaava-alueen rajaa toivotaan muutettavan.

- Yhteisen yleiskaavan tavoitteissa mainitaan suojeluarvojen huomioonottaminen ja viheryhteyksien säilyttäminen sekä viheryhteyksien ja -väylien luominen ympäröiviin alueisiin. Majvikin ja koko Etelä-Sipoon kannalta varsin tärkeät viheryhteydet itään päin rannan tuntumassa Gumbostrandiin ja edelleen Hitåseen tulisi ehdottomasti luoda ja turvata jo nyt laadittavana olevassa yleiskaavassa. Alueen asutus voidaan jonkin verran tiivistää ja samalla hyödyntää jo rakennettua kunnallistekniikkaa, jolloin bonuksena saadaan viheryhteydet itään päin ja tärkeät ulkoilureitit rakennettua. Tästä syystä tulisi yleiskaava-alueen rajaus hieman tarkistaa siten että Blåkulla RN:o 8:1430 sekä pari siihen liittyvää kiinteistöä otetaan mukaan yhteiseen yleiskaavaan. (M85)

Vastine:

Kaava-alueen rajaus noudattaa Majvikin itäreunalla kylärajaa. Tästä ei tehdä poikkeuksia yksittäisten kiinteistöjen kohdalla. Viheryhteydet suunnitellaan alueen sisällä sekä jatkuviksi muille alueille. Kaavarajan muuttaminen ei vaikuttaisi tähän.

Bemötande:

Gränsen för stadsplanområdet följer byagränsen vid Majviks östra rand. Här görs inga undantag för enskilda fastigheter. Grönförbindelserna planeras inom området samt som med fortsättning till andra områden. En flyttning av gränsen påverkar inte detta.

9. Granö

Maankäyttö

Granötä koskevat mielipiteet jakautuvat pääpiirteissään alueen rakentamista ja siltayhteyttä kannattaviin sekä näitä vastustaviin mielipiteisiin, joissa taas kannatetaan saaren luonnontilaisuuden säilyttämistä sekä lauttayhteyden järjestämistä. Granön suunnitelmiin oltiin myös tyytyväisiä pienin muutoksin. Useat jättivät myös oman ehdotuksensa parannelluksi kaavaluonnokseksi Granön osalta.

Useiden kiinteistönomistajien toiveena on rakennusalueiden lisääminen ja viheralueiden vähentäminen etenkin vanhalla kyläalueella. Toisaalta mielipiteissä toivotaan Granön maltillisempaa kehittämistä asuinalueena ja painottamista virkistys- ja viheralueisiin.

Granön suurimman maanomistajan Helsingin kaupungin maille kohdistuvat maankäyttöratkaisut herättävät vastakkaisia mielipiteitä. Toisaalta koetaan, että Helsingin omistamille alueille on osoitettu liikaa rakentamista, toisaalta Helsingin omistamat alueet nähdään potentiaalisena rakennusmaana.

- Pidämme Granön saaren varaamista asutukselle ja merelliselle toiminnalle sekä sillan rakentamista saareen hyvänä ja järkevänä ratkaisuna. Helsingin kaupungin omistamat alueet saaressa, jotka ovat aikaisemmissa kaavoissa olleet viheralueita, tulisi aivan oikein ottaa rakentamisen piiriin ja mielummin laajemmassa mitassa kuin nyt esitetyssä yhteisessä yleiskaavassa. Näin laaja virkistysalue saaressa ilman yhteyksiä ja palveluja, ei ole juurikaan käyttöä tulevaisuudessa. Lisäksi kaupungin rannat ovat pääosin matalia kaislikkorantoja ja sopimattomia tehokkaampaan virkistyskäyttöön. Saaren sisäosia voisi käyttää esitettyä laajemmin rakentamiseen, mikä myös osaltaan perustelisi paremmin siltayhteyden rakentamista.

  Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty varsin laaja viheraluekaista itäkärjen vanhan asutuksen ja keskelle saarta esitetyn uuden asutuksen välille. Tämä ei ole perusteltua, muilta osin kuin ehkä vanhojen peltoalueiden osalta, jotka voisivat tulevaisuudessa toimia pienimuotoisina lähiruokatuotanto- ja palstaviljelyalueina kortteleiden välissä. (M111)

- Myös Granön saaressa talojen päälle on sijoitettu viheralueita. (M8)

- Det planerade grönområde önskar vi få ändrat till åkerområden eller bostadsområden. (M133)

- Planerna för Granö är överdimensionerade. Granö borde bli rekreationsområde, utan bro och bilvägar. (M124)

- I stället för ett urbant bostadsområde borde Granö med sin fina natur reserveras för rekreation, något som ju också tidigare ingått i stadens planer.

  Ett friluftsområde på Granö skulle säkert vara mycket välkommen satsning. (M110)

- Granön saaren pitäisin ulkoilualueena, jossa olisi paikkoja veneille ja uimarantoja. Saarelle ei lisärakentamista. (M131)

- Granön suuri arvo virkistäytymisalueena ja luonnontilaisena saarena pilataan. Granön luonnontila kannattaa säilyttää niin paljon kuin mahdollista. Ihmiset haluavat luontoelämyksiä ja Granö voisi olla vastapaino Östersundomin ja sen läheisten alueiden urbaaneille asuinalueille. (M125)

- Sibbo Naturskyddare – Sipoon luonnonsuojelijat r.f. anser inte att man bör anvisa nya områden för byggnation på Granö. (L30)

- Vi föreslår att man vidarutvecklar vår mark såsom man har presenterat i den offentliga delgeneralplankartan och samtidigt söker en lämpligare plats för den allmänna simstranden. (M135)

- Erityisen merkityksekäs paikka tällä alueella jäsenillemme on ollut Granön saari, johon kohdistettuja suunnitelmia emme yleiskaavaesityksessä hyväksy. (L15)

- Helsingin kaupungin omistamat alueet saaressa, jotka ovat aikaisemmissa kaavoissa olleet viheralueita, tulisi aivan oikein ottaa rakentamisen piiriin ja mieluummin laajemmassa mitassa kuin nyt esitetyssä yhteisessä yleiskaavassa.

  Kaavaluonnoksessa Granön saareen on hahmoteltu maankäyttöratkaisu, jossa suurin osa uusista rakennusalueista sijoitettaisiin Helsingin kaupungin omistamille tiloille samalla kun yksityisten omistamat hyvin arvokkaat rantakiinteistöt osoitetaan näitä asuinalueita palveleviksi virkistysalueiksi. Östersundomin yhteinen yleiskaava aiheuttaisikin edellä kuvaillun perusratkaisun osalta varmuudella MRL 39,4 §:ssä kiellettyä kohtuutonta haittaa sellaisille maanomistajille, joiden kiinteistöt on kaavaluonnoksessa osoitettu virkistyskäyttöön. (M50)

- Granön saareen ei missään nimessä tule rakentaa venetelakkaa tai veneiden talvisäilytyspaikkaa bensanahneiden päristelijöiden käyttöön. (M45)

- Granön kaavoituksen tuomat mahdollisuudet mm. veneilyyn ja vapaa-aikaan ovat erittäin hyviä. (M73)

Mielipiteet: M111, M133, M124, M131, M125, L30, M135, M134, L15

Vastine:

Kaavaluonnos on laadittu Sipoon kunnanhallituksen hyväksymien Granön suunnitteluperiaatteiden mukaisesti. Suunnitteluperiaatteista on johdettavissa mm. että Granöhön pyritään muodostamaan pientalokaupunki ja pienvenesatama.

Kaavaluonnos mahdollistaa myös sillan rakentamisen saarelle, mutta ei poissulje lauttayhteyden mahdollisuutta.

Suunnitteluperiaatteiden mukaisesti virkistys eri muodoissa tulee olemaan oleellinen osa Granöhön sijoitettavia toimintoja.

Kaavaluonnosta on pyritty korjaamaan mahdollisuuksien mukaan saatujen ehdotusten pohjalta.

Helsingin kaupungin omistamilla maa-alueilla Granössä on enemmän vihreällä aluemerkinnällä osoitettuja alueita kuin muiden maanomistajien alueilla. Myös punaiset alueet sisältävät viheralueita.

Bemötande:

Utkastet till planen har utarbetats enligt planeringsprinciperna för Granö som godkänts av kommunstyrelsen. Av planeringsprinciperna framgår bland annat att man strävar till att skapa en småhusstadsdel och en småbåtshamn på Granö.

Planutkastet möjliggör även byggande av en bro till ön, men det utesluter inte möjligheterna till en färjeförbindelse till ön.

Enligt planeringsprinciperna kommer rekreation in olika former att vara en väsentlig del av verksamheten på ön.

På basis av de inkomna förslagen har man strävat till att ändra utkastet till planen så långt som möjligt.

Markområdet som ägs av Helsingfors stad på Granö har mera grönmärkta områden än mark som ägs av andra markägare. På de röda områdena finns också grönområden.

Virkistys

Virkistysalueen kehittämistä Granössä kannatetaan, mutta näkemykset virkistysmahdollisuuksista vaihtelevat suuresti. Varjokaavan ratkaisu saa kannatusta. Toisaalta Granöstä toivotaan myös virkistysaluetta, jossa on paikkoja veneille ja uimarantoja.

Useissa mielipiteissä esiteltiin omia ajatuksia saaren virkistysmahdollisuuksien kehittämiseksi esim. vanhojen peltoalueiden muuttamista palsta- ja lähiruokatuotantoon, ulkoilureitin osoittamista itärannalle ja yksityisen rannan muuttamista kunnan rannaksi, jotta vältyttäisiin luvattomalta tonteilla kulkemiselta ja huvila-asutuksen rakentamista.

- Naturen på Granö utgör en unik helhet, ungefär en tredjedel av ön består av livsmiljöer som befinner sig i naturstillstånd 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. (L30)

- Vaikka pidämme hyvänä sitä, että mahdollisimman moni muukin lähtisi tutustumaan Granön luontoon, pelkäämme, että saaren rakentaminen virkistys- ja asuinalueeksi jyrää alleen sen ainutlaatuisen luonteen.

  Retkeilyn, luontoharrastuksen, ympäristökasvatuksen tai esteettisestäkään näkökulmasta ei ole mielekästä, että Granö muuttuisi yksityisrannoiksi ja puistomaiseksi lähiömetsäksi, jollaista Helsingissä on jo aivan yllin kyllin. (L15)

- Granön mukaan ottaminen suunnittelualueeseen mahdollistaa virkistyskäytön ohjaamista pois herkimmiltä luontokohteilta. (L5)

- Granön kaavoituksen tuomat mahdollisuudet mm. veneilyyn ja vapaa-aikaan ovat erittäin hyviä. (M73)

Mielipiteet: M124, M110, M29, M125, L33, L4, L3, L30, L15, M131, M45, M111, M136, M140, M73

Vastine:

Varjokaavassa esitetty ratkaisu ei tue Sipoon kunnanhallituksen hyväksymiä suunnitteluperiaatteita. Veneilyn ja muun virkistystoiminnan sijoittamisella Granöhön on etuna mm. virkistyspaineiden vähentyminen Natura-alueilta.

Kaavaluonnoksessa esitetty suunnitteluratkaisu mahdollistaa myös palsta- ja pienviljelyn Granössä. Näitä ajatuksia on myös pyritty kehittämään korjatussa luonnoksessa.

Bemötande:

Lösningen som presenteras i skuggplanen stöder inte planeringsprinciperna som Sibbos kommunstyrelse godkänt. Att flytta båtliv och annan rekreationsverksamhet till Förläggningen av båtliv och annan rekreationsverksamhet till Granö har den fördelen att bl.a. rekreationstrycket på Natura-området minskar.

Den i planutkastet framförda planeringslösningen ger även möjlighet till parcell- och småbruksodling på Granö. Dessa tankar har man försökt utveckla i de reviderade utkasten.

Rannat

Yksityisten maanomistajien rantojen osoittaminen vihreällä aluemerkinnällä koetaan kohtuuttomaksi haitaksi maanomistajille. Toisaalta ehdotetaan rakentamattomien rantojen kehittämistä enemmän yhteiskäyttöön.

Uimarannan sijainti koettiin huonoksi.

- Mielestäni koko yleiskaavan perusratkaisu tulisi Granön saaren osalta ottaa uuteen harkintaan siten, ettei yksityisten maanomistajien oikeuksia loukattaisi kohtuuttomasti. (M50)

- Yhteiskäytössä oleva rantamme on rauhoitettava yksityiskäyttöön (= viiden (5) perheen käyttöön ainoastaan). (M107)

- Luonteeltaan ulompi rengasreitti voitaisiin suunnitella tonttiliikenteeseen mahdollistavaksi ulkoilureitiksi ja kunta voi lunastaa viheralueella vähintään ulkoilureitin ja rannan välisen maakaistan käypään hintaan ja kaavoittaa se yleiseen käyttöön. (M136)

- Saaren vielä rakentamattomat rannat tulisi säilyttää vapaina ja kehittää kansalaisten yhteiskäyttöön. (M45)

- Helsingin kaupungin omistamat alueet saaressa, jotka ovat aikaisemmissa kaavoissa olleet viheralueita, tulisi aivan oikein ottaa rakentamisen piiriin ja mielummin laajemmassa mitassa kuin nyt esitetyssä yhteisessä yleiskaavassa. Näin laaja virkistysalue saaressa ilman yhteyksiä ja palveluja, ei ole juurikaan käyttöä tulevaisuudessa. Lisäksi kaupungin rannat ovat pääosin matalia kaislikkorantoja ja sopimattomia tehokkaampaan virkistyskäyttöön. (M111)

- Granön eteläiselle rannalle kaavailtu uimapaikka ei näkemystemme mukaan ole turvallinen Granön ja Mölandetin saarten välisen Mösundetin salmen vilkkaasta veneilyliikenteestä johtuen. (M140)

- Man har i planutkastet också ritat en allmän simstrand nära vårt område. Vi tycker att man kunde hitta mycket bättre plats för en simstrand på Granö, t. ex. i närheten av de stora grönområderna. Där blir det bättre tillträde och lättare att bygga tillräckligt med parkeringsplatser. Simstranden orsakar tyvärr också störningar, och därför är placeringen nära bostäder inte önskvärd. (M135)

Vastine:

Vihreä kaavamerkintä ei yksiselitteisesti tarkoita viheraluetta. Vihreillä alueilla on paljon rakennettuja alueita kuten myös punaisilla alueilla paljon viheralueita. Värit osoittavat, missä kaupunkirakennetta tiivistetään, mihin siis asemakaavoituksessa ohjataan lisärakentamista, sekä missä kaupunkirakennetta ei tiivistetä vaan tilanne pysyy periaatteessa nykyisellään. Kaavaluonnoksessa on määräystekstillä määritelty siis alueet, jotka voivat säilyä nykyisellään, mutta joita ei tulla tiivistämään tai laajentamaan. Kunta voi yleisen tarpeen niin vaatiessa tehdä esityksiä yksittäisille maanomistajille maakaupoista, joilla saataisiin esimerkiksi julkista rantaa alueen asukkaiden käyttöön.

Uimarannan sijaintia on tarkistettu kaavaluonnosvaihtoehdoissa B, D ja E.

Bemötande:

Grön planbeteckning betyder inte entydigt grönområde. På områden märkta med grönt finns mycket bebyggda områden, liksom det finns grönområden på områden märkta med rött. Färgerna utvisar vilka områden som får tätare stadsbebyggelse, dvs. vart nybyggnation styrs i detaljplaneringen, samt var stadsbebyggelsen inte blir tätare utan situationen förblir den samma som nu. I planutkastet har de områden märkts ut med bestämmelsetext, vilka kan bevaras i sitt nuvarande tillstånd men som inte kommer att byggas tätare eller byggas ut. Kommunen kan, när det allmänna behovet så kräver, göra framställningar till privata markägare om markköp med vilka man t.ex. kunde erhålla offentlig strand för områdets invånare.

Placeringen av badstranden har granskats i alternativen B, D och E till planutkast

Silta

Siltayhteys Granöhön sai kannatusta ja vastustusta. Useissa mielipiteissä kehotetaan harkitsemaan alueen kehittämistä lauttayhteyden varaan ja vastustettiin sillan rakentamista. Siltayhteys saa myös kannatusta ja sitä pidetään järkevänä.

- Granö borde bli ett rekreationsområde, utan bro och bilvägar. I stället kunde man ha förbindelse med båt. (M124)

- Alueen kautta ei tulisi suunnitella läpikulkuliikennettä, eikä jatkoyhteyttä sillan kautta Granöhön. Sillan voisi korvata lauttaliikenteellä, kuten esimerkiksi Suomenlinnaan. Lauttaliikenne voisi kulkea esim. Vuosaaren satamasta tai vaihtoehtoisesti Karhusaaresta. (M101)

- Ett friluftsområde på Granö skulle säkert vara en mycket välkommen satsning. En bro är däremot en överflödig utgift. (M110)

- Den norra delen av holmen borde även i framtiden kunna utnyttjas som ett glest bebyggt åretrunt boende eller sommarparadis. En bro till Granö skulle medföra mera trafik (även "okynnes körande")och ett oroligare område. Ett annat alternativ är färja. (M95)

- Granöstä voisi tehdä merellinen kansanpuisto ja elämyskohde, kuten Kaunissaari. Silta mahdollistaa autoyhteyden Granöhön, mutta samalla se pilaa sen arvokkaan luonnontilan, mikä saaressa vallitsee. Kannattaa harkita onko sillan hyöty sen arvoista, että saaren arvokas luonto ja sen kaikki mahdollisuudet kannattaa sen vuoksi pilata. Lauttayhteys olisi parempi vaihtoehto. Lauttamatka tarjoaisi merellisiä elämyksiä vierailijoille.

  Sillan sijaan kannattaisi kehittää lauttayhteys. Tämä lisäisi Granön arvoa merellisiä luontoelämyksiä tarjoavana saarena. Näin ihmiset pääsisivät nauttimaan Granön ainutlaatuisesta ja arvokkaasta luonnosta. (M125)

- En broförbindelse behövs inte till ön. (L30)

- 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 kesänviettopaikkaa.

  Siltayhteyden suunnittelu vaatiikin huomattavasti huolellisempaa vaikutusten arviointia, jossa tulee tarkastella miten Granön liikenteellinen kytkeminen mantereeseen vaikuttaa kokonaisvaltaisesti saaren toimintaan, toiminnan luonteeseen ja sen seurauksiin. (L7)

- Granön saareen – jossa usein retkellemme suppilovahveroiden, pohjantikkojen ja muiden elämysten toivossa – suunnitellaan siltaa, asutusta ja muuta niiden mukanaan tuomaa infrastruktuuria.

  Oleellinen osa Granö-retkeilyn viehätystä on myös siinä, ettei sinne pääse kuin veneellä tai jäätä pitkin. (L15)

- Kehä III:n jatkeeksi olisi luontevaa tehdä silta Granön saareen ja viereisille saarille. Sataman meluvallien vieressä/jatkeena on hyvä paikka tielle ja sillalle.

  Ribbingö-Husö on Helsingin hienointa ja koskemattomin ta aluetta, jota ei kannata pilata läpikulkuliikenteellä, vaan sinne saa rauhallisen ja viihtyisän kaupunginosan.

  Granö- Husö-Karhusaari välinen vesialue olisi hyvä jättää asukkaiden virkistyskäyttöön eikä laittaa keskeiselle paikalle siltaa – se on suojaisa ja mukava vesi monenlaiseen virkistäytymiseen ympäri vuoden. (M134)

- Yleiskaavaluonnoksessa esitetään uusia siltayhteyksiä Porvarinlahden poikki ja Talosaaresta Granöhön. Myös näiden hankkeiden yhteisvaikutukset tulee huomioida Natura-arvioinnissa. (L5)

- Pidämme Granön saaren varaamista asutukselle ja merelliselle toiminnalle sekä sillan rakentamista saareen hyvänä ja järkevänä ratkaisuna. (M111)

- Kannatan siltaa tai muuta yhteyttä Granöhön ja sitä tarvitaan, sillä kuntahan ei ole järjestänyt venekuljetusta saareen. (M136)

- Suunnitelma avata Granön saareen siltayhteys on hyvä idea, se avaa rannat julkiseen virkistyskäyttöön ja poistaa virkistyspaineen Natura 2000-alueelta. (L43)

- 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 vahvistaisi 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. (L1)

- Mielestämme myös päätös sillan rakentamisesta tai rakentamatta jättämisestä ja alueen kehittämisestä pitää tehdä viivyttelemättä yleiskaavan saatua lainvoiman. Mikäli siltaa ei rakenneta, pitää alueella sallia vapaa-ajan asutusten lisärakentaminen virkistyskäyttöön. (M140)

Vastine:

Granön suunnitteluperiaatteissa (KH 9.11.2010 §312) todetaan, että Granön saarelle suunnitellaan rakennettavaksi silta ja että muita vaihtoehtoja tutkitaan osana yleiskaavan toteutuksen vaiheistusta. Kaavaluonnos mahdollistaa sillan rakentamisen saarelle, mutta ei poissulje lauttayhteyden mahdollisuutta. Silta mahdollistaa esim. veneilytoimintojen ja ympärivuotisen asumisen laajemman sijoittumisen Granöhön.

Bemötande:

I planeringsprinciperna för Granö (KS 9.11.2010 § 312) konsta-

teras att det finns planer på att bygga en broförbindelse till Granö och att andra alternativ utreds som en del av etappindelningen av förverkligandet av generalplanen. Utkastet möjliggör även byggande av en bro till ön, men den utesluter inte möjligheterna till en färjeförbindelse till ön. En bro möjliggör t.ex. att verksamheter kring båtliv och ett större året-runt boende förläggs på Granö.

Tiet

Kaavaluonnoksessa esitetyt tielinjaukset herättävät mielipiteitä. Yleisin mielipide on, että vanhan kyläalueen kautta kulkeva tieyhteys on joko tarpeeton tai sen linjaus on huono, koska se kulkee yksityisessä omistuksessa olevien kiinteistöjen läpi. Tieyhteyden muuttamista ulkoilureittimäiseksi kannatetaan ja vastustettiin. Mielipiteissä tulee esiin myös näkemys, että teiden tulisi noudattaa enemmän olemassa olevia reittejä ja että tiet tulisi rakentaa siten, että ne palvelisivat olemassa olevaa asutusta. Autotien rakentamista myös vastustetaan. Osa mielipiteiden esittäjistä on sitä mieltä, että tiealueiden tulisi sijaita suureksi osaksi tai kokonaan Helsingin omistamilla maa-alueilla.

- Esitetty itäinen tielinjaus pitää tarkistaa ja sen sijainti tarkentaa tarkemmassa suunnitteluvaiheessa, siten että pyritään enemmän noudattamaan vanhojen perinteisten yhteisten teiden ja muiden yhteisesti sovittujen kulkuväylien linjauksia. (M111)

- Otsikon aiheeseen viitaten, kerromme mielipiteemme tielinjaukseen koskien Granön saarta ja siellä tietä saaren itäpuolella, joka kulkee perustilalla Österäng:n (…) ja siitä lohkottujen tonttien (…) läpi sekä samaiseen kuolinpesään kuuluvan Björkhagenin (…) tilan läpi. Tämä tie on aivan tarpeeton ja sotii ko saaresta tehtyjä luonto- ja historiallisia arvoja vastaan teetettyjen/ tehdyjen kartoitusten kanssa. (M107)

- Eli saaren keskiosalle suunniteltu tie, joka oletettavasti noudattaisi siellä olevaa sähkölinjaa Helsingin kaupungin omistaman maan rajalla, on mielestämme OK, mutta em. linjaus itäpuolella on kokonaan poistettava suunnitelmasta, ei edes linjauksen muutos tule kysymykseen, saatikka sen muuttaminen edes ulkoilupoluksi! (M107)

- Luonnoksen mukainen kehätie leikkaa räikeästi edustamaani ja omistamani kiinteistöt kahtia rakennusten ja rannan väliltä kun huomioidaan että niiden yhteisesti omistama ja käyttämä venelaituri ja sauna sijaitsevat kiinteistöllä (…). (M30)

- Enligt det nu region planerade utkastet kommer vägen att gå rakt igenom våra fritidsbostadsområden. Vi vill ha vägen, om möjligt, att gå längs med råerna mot Helsingfors markområden. (M133)

- (…) kävivät 9.5.2011 Kuntokallion keskustelutilaisuudessa, ja saivat nähdä siellä kartan, missä näytettiin Granön suunnitellun tien tarkkaa sijaintia.

  Pyydämme siis, että suunniteltu tie kunnioittaisi yksityisessä omistuksessa olevien kiinteistön rajaa. Näkemyksemme mukaan tien rakentamiselle suunnitellulle reitille ei ole perusteltua syytä ja olisi tämän takia suhteettoman haitallista kiinteistön omistajalle. (M40)

- Vägarnas sträckning borde planeras så att de bättre tjänar den redan befintliga byggnationen. Vägarna borde vara sand eller grusvägar så trafik hålls vid en acceptabel nivå och alla onödig körning minskar. (M95)

- Saareen kaavoitetuista kaduista sisempi rengasreitti, joka kulkee lähinnä Helsingin mailla näyttää muodostuvan saaren pääliikenneväyläksi ja sen luonteiseksi sen toivotaan suunniteltavaksi. Sen sijaan saaren koillisreunalle kaavaillun ulomman rengasreitin tarvetta, luonnetta ja sijaintia ehdotetaan vielä tarkennettavaksi.

  Odotettavissa olevien haittojen vähentämiseksi tulisi viheralueelle rakentaa laillinen kulkureitti – oleskelupaikka ja ehdotan, että ulompi rengasreitti siirretään viheralueella lähemmäksi rantaa vanhojen savenottamoiden ja veden vaivaamalle alueelle. Tien rakentamiseksi savenottamot ovat tarvittaessa täytemaalla muotoiltavissa ja korotettavissa tulevan käyttötarkoituksen edellyttämään tilaan. Luonteeltaan ulompi rengasreitti voitaisiin suunnitella tonttiliikenteen mahdollistavaksi ulkoilureitiksi ja kunta voisi lunastaa viheralueella vähintään ulkoilureitin ja rannan välisen maakaistan käypään hintaan ja kaavoittaa sen yleiseen käyttöön. (M136)

- Granön saareen kaavaehdotukseen merkitty rengaskatu kulkee luonnoksessa yksityisessä maanomistuksessa olevan kiinteistömme pohjois-osassa sen lävitse, rakennetun pihavajan lävitse sekä puutarhaistutuksen päältä, vaikka saarella on Helsingin kaupungin omistamia maa-alueita kaavoitettavaksi yleiseen tiekäyttöön enemmän kuin reilusti käyttäen tarkempaa harkintaa nykyisen jo olemassa olevan asutuksen häiritsemättä jättämiseksi. (M140)

Vastine:

Östersundomin yhteinen yleiskaava on esittämistavaltaan hyvin suurpiirteinen. Osayleiskaavat ovat ylipäätään yleensä hyvin yleispiirteisiä eli Östersundomin yhteinen yleiskaava ei ole tässä poikkeus. Osayleiskaavan yleispiirteisyys tarkoittaa käytännössä esimerkiksi sitä, että katujen ja teiden linjaukset sekä kevyen liikenteen reitit ovat enemmänkin yhteystarpeita kuin maastoon tarkasti sovitettuja reittejä. Tarkempi suunnittelu tehdään asemakaavoituksessa ja muun yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä. Tämän vuoksi esimerkiksi Granön katulinjaukset saattavat yksittäisten kiinteistönomistajien kannalta tuntua harkitsemattomilta tai jopa kohtuuttomilta. Tämä ei kuitenkaan ole ollut tarkoitus vaan tarkoituksenmukaisimmat katujen paikat määritellään tarkemman tason suunnittelussa.

Tarkempia katusuunnitelmia ei ole tehty, joten sellaisia ei ole voitu esitellä missään asukastilaisuudessa. Esillä on ollut ainoastaan kaavaluonnoskartta, johon on merkitty pääkatujen ja muiden tärkeimpien reittien yhteystarpeet.

Tässä kaavaluonnoksessa on osoitettu että merkittävän rakentamisen lisääminen ja siltayhteys Granöhön tarkoittaa myös katuverkon rakentamista. Kaavakartassa näkyvät pääkatujen yhteystarpeet.

Katujen linjauksissa ei ensisijaisesti noudateta kiinteistörajoja. Rakentamisalueita on sekä Helsingin että muiden maanomistajien alueilla ja näin ollen ei ole perusteita sijoittaa pääkatuja vain yhden maanomistajan alueille.

Bemötande:

Den gemensamma generalplanen för Östersundom är mycket grov i sin framställning. Delgeneralplanerna är på det hela taget mycket grov och den gemensamma generalplanen för Östersundom är inget undantag här. En allmänt hållen delgeneralplanen betyder till exempel i praktiken det att sträckningen av gator och vägar samt lederna för lättrafik mera visar på behovet av förbindelser än noggrant genomtänkta vägsträckningar. En noggrannare planering görs i detaljplanläggningen och i samband med annan mer detaljerad planering. På grund av det här kan gatsträckningarna på Granö ur de privata markägarnas synvinkel kännas ogenomtänkta eller t.o.m. orimliga. Det här har dock inte varit avsikten utan sträckningen av gatorna bestäms under den mer detaljerade planeringen.

En detaljerad gatuplanering har inte gjorts upp, så sådana har inte kunnat läggas fram under några informationsmöten för invånarna. Endast planutkastkartan har varit framlagd på vilken förbindelsebehovet för huvudgatorna och andra viktiga vägar har märkts ut.

I detta planutkast har det påvisats att en märkbar ökning av byggandet och en broförbindelse till Granö betyder att också vägnätet måste byggas ut. På plankartan visas huvudgatornas förbindelsebehov.

Gatusträckningen följer inte fastighetsgränserna i första hand. Byggområden finns såväl på Helsingfors stads område som på andra markägares områden och på det viset finns det ingen grund för att förlägga huvudgator på endast en markägares land.

Rakennuskielto

- Kuntokallion keskustelutilaisuudessa (…) sai kuulla, että kiinteistö (…) ei olisi enää aluetta, missä vallitsee rakennuskielto, vaan, että nykyisen suunnitelman mukaan kiinteistö kuuluisi rakennusalueeseen. (M40)

- Kaava-alue on asetettu rakennuskieltoon, mikä näkemyksemme mukaan keskipitkällä aikavälillä laskee alueen arvoa tulevaisuuden ollessa epävarma. (M140)

Vastine:

Östersundomin yhteisen osayleiskaavan Sipoon alueita (Majvik ja Granö) koskeva rakennuskielto ja toimenpiderajoitus ovat kunnanhallituksen päätöksellä (1.3.2011 § 77) voimassa 31.12.2015 asti. Rakennuskielto ja toimenpiderajoitus päättyvät ennen asetettua määräaikaa, jos osayleiskaava tulee sitä ennen lainvoimaiseksi.

Kunta voi tarvittaessa kaavoituksen keskeneräisyyden vuoksi pidentää rakennuskieltoaikaa enintään viidellä vuodella, ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) kunnan hakemuksesta erityisestä syystä sen jälkeen vielä enintään viidellä vuodella (MRL 38 §).

Jos rakennuskielto ei koske kyseessä olevaa rakennushanketta, eikä hanke ole voimassa olevan kunnan rakennusjärjestyksen vastainen, voi rakennuslupaa hakea. Muussa tapauksessa pitää hakea ensin poikkeamislupaa rakennuskiellosta. Asemakaava-alueiden ulkopuolelle sijoittuva rakennushanke tarvitsee rakennusluvan lisäksi maankäyttö- ja rakennuslain 137 §:n mukaisen suunnittelutarveratkaisun ja osaan hankkeista riittää rakennusluvan sijasta toimenpidelupa tai -ilmoitus. Kaavoitustyön ollessa kesken uudisrakentamiseen tähtääviä poikkeuslupia arvioidaan kaavoituksen tavoitteiden ja vaikutusten näkökulmasta.

Kaavaluonnoksessa esitetyt kaavamääräykset ja -merkinnät eivät itsessään vaikuta rakennuskieltoon.

Bemötande:

Byggförbudet och åtgärdsbegränsningen gällande Sibbo (Majvik och Granö) på Östersundoms gemensamma delgeneralplan är i kraft till den 31.12.2015 enligt kommunstyrelsens beslut (1.3.2011 § 77). Byggförbudet och åtgärdsbegränsningen upphör innan tidsfristen går ut, ifall delgeneralplanen träder i kraft innan dess.

Kommunen kan vid behov förlänga byggförbudstiden med högst fem år på grund av att planläggningen ännu pågår, och närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM-centralen) kan med ansökan av kommunen av särskilda skäl förlänga den ännu med åtminstone fem år (MarkByggL 38 §).

Om byggförbudet inte gäller byggnadsprojektet i fråga, och projektet inte går emot kommunens gällande byggförordning, kan byggnadslov sökas. I annat fall måste först sökas om undantagslov från byggförbudet. Byggnadsprojekt som riktar sig på platser utanför detaljplaneområdet behöver förutom byggnadslov dessutom ett planeringsbehovsutslag enligt § 137 i markanvändnings- och bygglagen och för en del av projekten räcker åtgärdstillstånd eller anmälan om åtgärd. Så länge arbetet med planläggningen pågår kommer bygglov avseende nybyggnation att bedömas utgående från planläggningens mål och konsekvenser

De planbestämmelser och -beteckningar som finns i planutkastet inverkar inte i sig på byggförbudet.

Koodien selitys

Alakoodit a ja b tarkoittavat, että mielipide tai kannanotto on esitetty sekä yleiskaavaluonnoksesta (a) että osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (b).

Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomaistoiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaikutusraportin internet-versiossa.

Kannanotot

L1 (a,b)	Sipoon saarintovaltuuskunta
L2 (a,b)	Liikennevirasto
L3 (a,b)	Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ry
L4 (a,b)	Tringa
L5	Helsingin kaupungin ympäristökeskus
L6 (a,b)	Vantaan Energia
L7 (a,b)	Porvoon museo
L8 (a,b)	Tukes
L9 (a,b)	Museovirasto
L10 (a,b)	Terke Helsingin kaupungin terveyskeskus
L11 (a,b)	HSL Helsingin seudun liikenne
L12	Vantaan kaupungin opetuslautakunnan ruotsikielinen jaosto
L13	SFP i Östra Vanda rf
L14	Vantaa-seura - Vandasällskapet ry
L15	Luonto-Liiton Uudenmaan piiri
L16	Natur och Miljö rf
L17	Vantaan kaupungin opetuslautakunta
L18	Uudenmaan liitto
L19	Nuorisoasiainkeskus
L20	Dodo ry
L21	Gasum Oy
L22	Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
L23	Karhusaari-seura ry
L24 (a,b)	Etelä-Suomen aluehallintovirasto
L25	Helsingin kaupunginmuseo / Keski-Uudenmaan maakuntamuseo
L26	Helen Sähköverkko Oy
L27	Helsingin seurakuntayhtymä
L28 (a,b)	Vantaan kaupungin Östersundom luottamushenkilötoimikunta
L29	Suomen Arkkitehtiliitto SAFAn Helsingin ja Uudenmaan sekä Itä-Uudenmaan paikallisosastot
L30	Sipoon Luonnonsuojelijat r.f.
L31	Helsingin kaupungin pelastuslaitos
L32	Metsähallitus
L33	Vantaan ympäristöyhdistys ry

L34	Vantaan omakotiyhdistysten keskusjärjestö ry
L35	Helsingin kaupungin rakennusvalvontavirasto
L36	Helsingin Yrittäjät
L37 (a,b)	HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
L38 (a,b)	Helsy Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry
L39 (a,b)	Fingrid Oyj
L40	Helsingin poliisilaitos
L41 (a,b)	Helsingin Satama -liikelaitos
L42	Sipoon kunnan sosiaali- ja terveysosasto
L43	HKR Helsingin kaupungin rakennusvirasto
L44	Helsingin kaupungin kiinteistövirasto
L45	HKL Helsingin kaupungin liikelaitos
L46	Etelä-Suomen Sotilaslääninin Esikunta
L47	Vantaan kaupunginmuseo
L48	Liikenne- ja viestintäministeriö
L49	Helsingin kaupungin liikuntavirasto
L50	ELY -keskus Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
L51	Helsingin kaupungin opetusvirasto
L52	Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskus
L53	HEKE Helsingin kaupungin henkilöstökeskus
L54	Östersundom-seura
L55	Porvoon kaupunki
L56	Stara, Helsingin kaupungin rakentamispalvelu