



**4**

**Lausunto Östersundom-toimikunnalle Östersundomin yhteinen yleiskaava -kaavaehdotuksesta**

HEL 2012-014214 T 10 03 02 00

**Lausuntoehdotus**

Ympäristölautakunta antaa seuraavan lausunnon.

Östersundomin alueella on paljon luontoarvoja, joista tiukinta lain suojaa nauttivat Natura-alueet. Kaavaehdotus vaikuttaa eniten Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien alueeseen.

Luonnonsuojelulain 66 §:n mukaan suunnitelmaa ei saa hyväksyä, mikäli arviointi- ja lausuntomenettely osoittaa sen merkittävästi heikentävän niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000-verkostoon.

Kaavaehdotuksen Natura-arvion mukaan kaavaratkaisu todennäköisesti aiheuttaa merkittävää haittaa kolmelle alueen suojeluperusteena olevalle lintudirektiivin liitteen I lintulajille pyylle, kehrääjälle ja ruisrääkälle. Ympäristölautakunnan mielestä yhteistä yleiskaavaa ei siten tule hyväksyä ennen kuin voidaan osoittaa, että maankäyttöratkaisuista ei aiheudu Natura-arvoja merkittävästi heikentäviä vaikutuksia.

Uudenmaan ELY-keskus on 28.5.2014 päättänyt, että Östersundomin metroraidetehostämiseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Ympäristölautakunta toteaa, että linjausvaihtoehtojen muodostamisessa ja vaikutusten kokonaisarviointissa on erityisen tärkeää ottaa huomioon metroasemiin kytkeytyvien rakentamisalueiden vaikutukset luontoarvoihin ja tulvariskialueisiin, mihin Östersundomin yleiskaavatyön yhteydessä tehty Natura-arviointi antaa hyvän lähtökohdan.

Ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta haasteellisinta on luoda kestävä joukkoliikennejärjestelmä. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus on arvioiden mukaan jäämässä huomattavan alhaiseksi.

Puronvarsilaaksot ovat merkittäviä sekä ilmastonmuutokseen sopeutumisessa että viherkäytävänä. Hulevesien viivyttäminen ja tulvien hallinta vaatii riittävät tilavaraukset.



## Vaikutukset Natura-alueeseen ja tulvariskien arviointi

Östersundomin alueella on paljon luontoarvoja, joista tiukinta lain suojaa nauttivat Natura-alueet: Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet etelässä, Sipoonkorpi pohjoisessa ja Sipoonjoen vesistö idässä. Näistä alueista kaavaehdotus vaikuttaa eniten Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien alueeseen.

Luonnonsuojelulain mukaisessa Natura-arvioinnissa otetaan huomioon hankkeen omien vaikutusten lisäksi sen yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa. Suurin Mustavuoren-Östersundomin Natura-alueeseen jo vaikuttanut hanke on Vuosaaren sataman rakentaminen. Sataman pohjoispuolelle suunnitellaan myös Vuosaaren C-voimalaitosta ja laaditaan sen mukaista asemakaavan muutosta. Aiemmat Natura-alueeseen vaikuttaneet hankkeet alentavat uutta hanketta arvioitaessa merkittävän haitan kynnystä.

Vuosaaren sataman rakentamisen ja toiminnan aloituksen aikana vuosina 2001–2011 toteutettiin mittava linnustonseuranta, joka kattoi koko Natura-alueen ja sen lisäksi lähialueita. Natura-alueen linnusto kesti, osin ennakoarvioita paremmin, sataman aiheuttamat muutokset. Myöskään muilta osin sataman ei ole todettu aiheuttaneen merkittävää haittaa Natura-alueelle. Tämä ei kuitenkaan poista edellä mainittua yhteisvaikutusefektiä, jonka mukaan merkittävän haitan kynnyks on alentunut uuden hankkeen kohdalla.

Luonnos- ja ehdotusvaiheen Natura-arvion tekijänä on ollut eri konsultti. Molemmat Natura-arviot ovat huolellisesti tehtyjä ja niiden johtopäätökset samansuuntaisia.

Kaavaluonnoksen laadinnan alkuvaiheessa asutuksen painopisteen ja raideratkaisun vaihtoehtoja ei tarkasteltu riittävän perusteellisesti, vaan päädyttiin valitsemaan riskialttiit perusratkaisut. Natura-konsultin esittämiä parannusehdotuksia ei otettu huomioon keskeisissä kysymyksissä. ELY-keskus totesi poikkeuksellisesti kaavaluonnoslausunnossaan jo ennen Natura-arviointia, että merkittävän haitan syntyminen on todennäköistä.

Ehdotusvaiheessa kaavaan on tehty muutoksia. Ekologisia käytäviä on lavennettu, ja Salmenkalliossa vaikeimpien haittavaikutusten lieventämiseksi on varattu laaja uusi luonnonsuojelualue Natura-alueen suojavyöhykkeeksi. Ongelmana on kuitenkin sama perusratkaisu: liian lähelle Natura-aluetta sijoittuva metrolinjaus ja siihen tukeutuva rakentaminen.



Natura-arvion mukaan kaavamuutoksista ja lieventävistä toimenpiteistä huolimatta kaavaratkaisu todennäköisesti aiheuttaa merkittävää haittaa pyylle, kehrääjälle ja ruisrääkälle.

Yleiskaavaehdotuksen metroasemien sijaintipaikoista ja niiden mukaisista taajama-alueista Salmenkallio on myös osaksi ja Östersundom merkittävältä osin tulvariskialueella. Näin mittava rakentaminen alaville paikoille vaatii laajamittaista stabilointia ja esirakentamista tulvan kannalta turvalliseen korkeuteen. Maansiirroilla ja paksuilla louhepatjoilla on luonto- ja maisemavaikutuksia, asemakaavatasolla myös todennäköisesti sellaisia vaikutuksia Natura-luontotyyppeihin, joita ei yleiskaavan Natura-arvioissa ole voitu täysipainoisesti ottaa huomioon ja jotka edellyttävät vaativia teknisiä ratkaisuja kosteikkojen vesitasapainon ylläpitämiseksi.

Östersundomin alueen kaavoituksessa tulisi selvittää, olisiko rakentamisen painopistettä mahdollista siirtää kauemmas Natura-alueilta ja niiden kanssa osin päällekkäisiltä tulvariskialueilta. Näin vähennettäisiin myös suojeltaville luontotyypeille ja lajeille aiheutuvia haittoja.

Kaavaehdotus sisältää suuria juridisia ja ekologisia riskejä. Sen vieminen eteenpäin päätöksenteossa ei ole kuntien kokonaisedun mukaista. Natura-alueille on syytä jättää kaikissa kaavaratkaisuissa riittävä suoja. Ympäristölautakunnan mielestä kaavaehdotusta tulisi siis muuttaa siten, että maankäyttöratkaisuista ei aiheudu Natura-arvoja merkittävästi heikentäviä vaikutuksia.

#### Ilmastovaikutukset

Kaupunginvaltuuston vuonna 2012 hyväksymässä kaupungin ympäristöpolitiikassa on asetettu tavoitteeksi hiilineutraali Helsinki vuonna 2050. Yhteisessä yleiskaavassa on esitetty hyviä tavoitteita uusiutuvaan energiaan ja energiatehokkuuteen liittyen. Tavoitteena on rakentaa ekotehokkain pohjoinen kaupunki. Vaikutusten arviointi ei kuitenkaan täysin vastaa siihen, kuinka hyvin kaavaratkaisu kokonaisvaltaisesti tukee Helsingin omien ilmastotavoitteiden ja kaavassa asetettujen tavoitteiden toteutumista.

Östersundom on valtaosin rakentamatonta aluetta. Siten alueelle on täydet edellytykset suunnitella yhdyskuntarakennetta, joka liikenneratkaisujen, rakennuskannan ja energiaratkaisujen osalta hillitsee ilmastomuutosta. Ympäristölautakunta katsoo, että yleiskaavalla on merkittävä rooli energiatehokkuuden edistämisessä. Östersundom tulee kokonaisuudessaan osoittaa alueeksi, jolla tähdätään mahdollisimman suureen energiaomavaraisuuteen ja hiilineutraalisuuteen. Lisäksi alueella tulee tavoitella hillinnän ohella



myös ilmastonmuutoksen kokonaisvaltaista sopeutumista esimerkiksi viherinfran ja hulevesien käsittelyn keinoin.

Liikkuminen muodostaa merkittävän osan yhdyskuntarakenteen hiilijalanjäljestä. Liikkumisen ilmastopäästöihin vaikuttavat keskeisesti alue- ja yhdyskuntarakenteen ratkaisut sekä se millaiseksi liikkuminen näiden pohjalta muodostuu. Östersundomin alueella kokonaishiilijalanjälkeen vaikuttaa eniten liikenne, josta henkilöautoliikenne aiheuttaa suurimman osan. Raideyhteyteen perustuvasta taajamarakenteesta huolimatta joukkoliikenteen käyttöaste jää pieneksi ja alle tavoitteiden.

Maankäytön suunnittelussa tulee aina ottaa huomioon uusiutuvan energian käytön mahdollistaminen ja rakentamisen materiaalivalinnoista aiheutuvat päästöt. Tämän lisäksi tulee huomioida rakennusten sijoittelun, muodon ja suuntauksen vaikutukset energiankulutukseen. Nämä tavoitteet tulisi sisällyttää yleiskaavaan.

Yleiskaavan tavoitteena on Östersundomin alueen profiloituminen aurinkosähkön tuotannon ja hyödyntämisen koealueeksi. Myös tiiveimmin rakennettaville alueille suunniteltu paikallisen, uusiutuviin energiantuotantomuotoihin pohjautuvan kaukolämmön hyödyntäminen on ympäristön kannalta myönteinen osaratkaisu.

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole osoitettu alueita tuulivoimatuotannolle, mutta tuulivoiman sijoittamista ei myöskään rajoiteta. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavaluonnoksessa Helsinkiin ei ole osoitettu maakunnallisesti merkittäviä tuulivoima-alueita. Paikallisia tuulivoima-alueita voidaan varata kuitenkin kuntakaavoituksessa.

Uusien alueiden rakentaminen pienentää väistämättä nykyisten hiilinielujen määrää. Eniten hiilidioksidia sitovat metsät. Yleiskaavassa tulee esittää arvio alue hiilinielujen pienenemisestä ja siitä, kuinka sitä voidaan kompensoida.

### Liikennejärjestelmä

Östersundomin alueen joukkoliikenneyhteydet tulevat perustumaan raideyhteyteen tukeutuvaan järjestelmään. Uudenmaan ELY-keskus on 28.5.2014 päättänyt, että Östersundomin metroraidehankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Perusteena oli, että alueella on mm. monia luontoarvoiltaan merkittäviä kohteita, joihin yhteys voi vaikuttaa. ELY-keskus piti perusteluissaan tärkeänä, että YVA-menettelyssä arvioidaan hankkeen toteuttamatta jättämisen lisäksi erilaisia linjausvaihtoehtoja ja liikennemuotoyhdistelmiä. Ympäristölautakunta toteaa, että linjausvaihtoehtojen muodostamisessa ja vaikutusten kokonaisarviointissa on erityisen



tärkeää ottaa huomioon metroasemiin kytkeytyvien rakentamisalueiden vaikutukset luontoarvoihin ja tulvariskialueisiin, mihin Östersundomin yleiskaavatyön yhteydessä tehty Natura-arviointi antaa hyvän lähtökohdan.

Helsingin liikkumisen kehittämisohjelman tavoitteiden mukaisesti kaupungin tulisi pyrkiä ohjaamaan liikkumistarpeen kasvu kokonaisuudessaan kestäviin kulkumuotoihin. Östersundomin joukkoliikennejärjestelmä perustuu metroratkaisuun. Kuitenkin vain 20 % alueen arkimatkaliikenteestä suuntautuu Helsingin keskustaan. Metrolinjaa täydentäviä pikaraitioiteita ei ole listattu HLJ 2015 luonnoksen vuosina 2026–2040 toteutettaviin hankkeisiin, joten niiden toteutuminen siirtynee hyvin pitkälle.

Östersundomin alueen joukkoliikenteen käyttösuuden arvioidaan jäävän pienemmäksi kuin mitä se on Helsingissä nykyisin keskimäärin. Helsinkiläiset tekevät matkoistaan 32 % joukkoliikenteellä ja 22 % henkilöautolla. Östersundomissa arvioidaan joukkoliikenteen tulevaksi kulkutapaosuudeksi ainoastaan 20–27 %. Ympäristölautakunnan mielestä uusilla alueilla joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn tavoitteelliset kulkutapaosuudet tulee asettaa huomattavasti keskimääräistä korkeammiksi, jotta hiilineutraaliustavoite vuonna 2050 voidaan saavuttaa. Tutkimusten mukaan erityisesti vapaa-ajanmatkat ovat viime vuosina kasvaneet ja tulevat jatkossa yhä kasvamaan, joten virkistys- ja vapaa-ajanmatkojen aiheuttamaa liikkumistarvetta ja suuntautumista tulisi arvioida tarkemmin.

Yleiskaavaehdotuksessa keskusten, taajama-alueiden ja vähittäiskaupan suuryksiköiden toteuttaminen sidotaan kaavamääräyksellä raideliikenteen toteuttamiseen. Uusien taajama-alueiden joukkoliikenne todennäköisesti kuitenkin alkuvaiheessa hoidetaan linja-autoliikenteellä, kunnes raideliikenteen rata valmistuu ja liikennöinti alkaa. Tällöin on riskinä, että väliaikaisratkaisut kestävät pitkään. Myös väliaikaisratkaisujen vaikutukset liikennejärjestelmään ja päästöihin tulee selvittää.

Östersundomin alueen tiiveimmin rakennettavat alueet sijaitsevat pääosin suunnitellun metroradan asemien läheisyydessä. Kuitenkin erityisesti Porvoonväylän pohjoispuolella on alueita, joiden osalta on vaarana, että liikkuminen tulee perustumaan henkilöautoliikenteeseen. Matka raideliikenteen asemalle on pitkä, ja pientalorakentaminen ei luo toimintaedellytyksiä tehokkaalle joukkoliikenteelle. Asiantuntija-arvioiden mukaan liityntäbussien vuoroväli ei tule vähäisestä asukastiheydestä johtuen olemaan tiheää, vaan bussien vuoroväliksi on arvioitu 20 minuuttia. Tämä ei ohjaa joukkoliikenteen käyttöön vaan lisää henkilöautoriippuvuutta.



Liityntäpysäköintijärjestelyjä ei ole osoitettu yleiskaavakartalla. Kaavoituksessa tulisi kuitenkin varmistaa, että riittävä liityntäpysäköintikapasiteetti voidaan sijoittaa asemien tiiviiksi rakentuvaan lähiympäristöön. Erityisesti Sakarinmäellä, mutta myös muilla asemilla on suuri merkitys liityntä- ja vaihtopaikkana. Liityntäpaikkoja tarvitaan paitsi Sipoon ja Porvoon suunnasta saapuville myös riittämättömästä liityntäbussitarjonnasta johtuen alueen asukkaille. Liityntäpysäköintipaikoille tulee osoittaa myös riittävät ja turvalliset pyöräpysäköintitilat.

### Melu, ilmanlaatu ja hiljaisuus

Vaikutusten arvioinnissa on alustavasti arvioitu Östersundomin alueen pääväylien ennusteliikenteen mukaisia melualueita. Arvioinnissa on hyvin tunnistettu myös satamaradan tavarajunaliikenteestä sekä metron ja pikaraitioteiden liikenteestä aiheutuva ilmaääni-, tärinä- ja runkomeluriski. Näiden selvittämisestä ja torjunnasta on annettu kaavamääräys, jolla varmistetaan haittojen torjunta jatkosuunnittelussa.

Liikennemäärät alueen suurimmilla väylillä, erityisesti pääkaduksi osoitetulla Uudella Porvoontiellä, tulevat kasvamaan merkittävästi. Tiivis asuminen on osoitettu liikennealueiden välittömään läheisyyteen, missä sekä ilmanlaatu- että meluhaitat ovat luonnollisesti suurimmat. Katujen ja maanteiden varret on meluntorjunnan kannalta paras rakentaa tiiviisti ja yhteen kytkettynä. Tällöin on vaarana, että ilmanlaatu heikentyy, mikäli väylistä muodostuu kuilumaisia. Katukuilumaisissa ympäristöissä on riski typpidioksidin raja-arvopitoisuuden ylittymiselle.

Vuosaaren satamatoiminnot aiheuttavat melua sataman lähiympäristöön. Vuosaaren satamassa varaudutaan toiminnan kasvuun useilla eri sektoreilla. On mahdollista, että satamatoiminnasta aiheutuva melu voi tulevaisuudessa rajoittaa sen lähialueen maankäyttöä etenkin Kantarnäsin suunnalla. Samalla tulevissa maankäyttöratkaisuissa tulee huomioida, ettei niillä suljeta pois mahdollisuutta kehittää satamatoimintaa.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan alueidenkäytössä tulee edistää hiljaisten alueiden säilymistä. Kaavaehdotuksesta hiljaisten alueiden tarkastelu puuttuu ja ehdotusta on tarpeen tältä osin täydentää. Uuden alueen suunnittelu tarjoaa hyvät mahdollisuudet huomioida hiljaiset ja äänimaisemaltaan rauhalliset alueet jo suunnittelun alkuvaiheessa ja samalla varmistaa niiden säilymisen.



## Viherkäytävät

Puronvarsilaaksot on yleiskaavaehdotuksessa merkitty pohjoiseteläsuuntaisina Sipoonkorvesta merenrantaan johtavina viherkäytävinä. Purot ja norot tulee säilyttää avoimina vesiuomina. Niillä on merkitystä myös sekä ekologisina käytävinä että hulevesireitteinä. Vihervyöhykkeet purojen reunoilla on kuitenkin paikoin merkitty hyvin kapeiksi. Vyöhykkeiden tilavarauksien riittävyys tulisikin vielä tarkistaa, jotta hulevesien hallinta ja luonnontilaisten purovesistöjen virkistyskäyttöarvojen säilyminen voidaan turvata myös jatkossa.

## Maa-aineksen otto- ja käsittelyalueet

Yleiskaava-alueella pyritään massatasapainoon ja omavaraisuuteen kiviaineshuollon osalta, mikä on hyvä asia luonnonvarojen käytön minimoimisen ja ilmastopäästöjen kannalta. Kaavassa esitetään kolme vaihtoehtoista maa-aineksen otto- ja käsittelyaluetta, jotka kaikki sijoittuvat yleiskaavatyössä luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiksi tunnistetuille alueille.

Louhinnalla on suoria vaikutuksia maa- ja kallioperään. Hältingbergetin maa-aineksen otto- ja käsittelyalue sijoittuu Hältingträsk-lammen valuma-alueelle. Kaavan mukaisella toiminnalla olisi todennäköisesti erittäin kielteisiä vaikutuksia herkkään suolampeen. Hältingträsk-lammen ympäristö on myös merkittävä virkistyspaikka jo nykyisellään. Norrbergetin maa-aineksen otto- ja käsittelyalue sijoittuu hyvin lähelle Sipoonkorven kansallispuistossa ja kaavaehdotuksessa luonnonsuojelualueella sijaitsevaa Storträsk-järveä, jonka virkistysarvo on erittäin merkittävä.

Maa-aineksen otto- ja käsittelyalueiden ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee painottaa vaikutuksia valuma-alueisiin sekä luonto- ja virkistysarvoihin. Lisäksi tulee huomioida asuinalueille sekä itse toiminnasta että liikenteestä aiheutuvat haitat.

## Esittelijän perustelut

Östersundom-toimikunta pyytää lausuntoa 31.3.2015 mennessä.

## Yleiskaavaluonnoksen pääsisältö

Yleiskaavan tarkoituksena on avata pääkaupunkiseudulle uusi laajentumissuunta itään sekä mahdollistaa asuntojen rakentamisen noin 70 000 uudelle asukkaalle vuosina 2020–2060. Yleiskaavaluonnoksen ratkaisun myötä alueelle on tavoitteena muodostaa myös 15 000–30 000 uutta työpaikkaa. Alueen liikennöinti



on suunniteltu perustuvan tehokkaaseen joukkoliikennejärjestelmään, joka pitää sisällään muun muassa itämetron laajennuksen. Rakentaminen muodostuu kaupunkimaisesta, pientalovaltaisesta ja merellisestä asuinympäristöstä. Kaavaratkaisulla pyritään vastaamaan erityisesti pientaloasuntojen ja kohtuuhintaisten perheasuntojen kysyntään sekä osoittamaan mittavia alueita virkistykseen, ulkoiluun ja luonnonsuojeluun.

#### Vaikutusten arviointi

Kaavaehdotuksen vaikutusten arviointi perustuu kaavatyön yhteydessä tehtyihin erillisselvityksiin sekä aiempiin selvityksiin ja asiantuntija-arvioihin. Ehdotuksen vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty kaavaluonnosten vaikutusten arviointeja. Vaikutusten arviointi on laadittu Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa, mutta arviointiin ovat osallistuneet myös yhteisen yleiskaavan suunnitteluryhmän jäsenet Vantaalta ja Sipoosta. Östersundomin yhteisen yleiskaavan toteuttamisella on merkittäviä seudullisia vaikutuksia.

Yleiskaavan toteuttamisella on arvioitu olevan merkittäviä myönteisiä vaikutuksia ennen kaikkea seutu- ja yhdyskuntarakenteeseen, pääkaupunkiseudun asuntotarjontaan, työllisyyteen ja elinkeinoelämän mahdollisuuksiin. Kaavalla on suuria nykytilannetta muuttavia vaikutuksia luontoon, maisemaan ja nykyisten asukkaiden oloihin. Osa näistä vaikutuksista on merkittäviä ja kielteisiä. Osaa kielteisistä vaikutuksista pystytään jatkosuunnittelussa suunnitteluratkaisuin lieventämään tai poistamaan.

Natura-alueen luontoarvoille aiheutuu välillisiä vaikutuksia siinä määrin, että merkittävän haitan kynnyks ylittyy linnuston osalta (pyy, kehrääjä ja ruisräikkä). Merkittävän haitan lieventämiseksi mm. Salmenkallion taajama-alueita tulisi supistaa huomattavasti. Suunnittelu- ja arviointiprosessin aikana rakentamismahdollisuuksia on jo vähennetty huomattavasti. Mikäli rakentamisalueita pienennettäisiin edelleen, yleiskaava ei enää vastaisi suunnittelun pohjaksi hyväksytyä luonnosvaihtoehtoa eikä niitä yleisiä päämääriä, joita Östersundomin kaupunkirakenteelle ja koko hankkeelle on asetettu aiemmissa päätöksentekovaiheissa muun muassa seudullisin perustein.

#### Aikataulu ja suunnitteluprosessi

Ennen yleiskaavatyön käynnistämistä alueen suunnittelua pohjustettiin Helsinki-Porvoo kehysuunnitelmalla (2009), Itämetron ja pikaraitiotien esiselvityksillä (2010) sekä suunnittelualueen rakennemallityöllä (2010).





Helsingin, Vantaan ja Sipoon kesken hyväksyttiin 24.11.2010 sopimus yhteisen yleiskaavan laatimisesta ja siihen liittyvästä suunnittelu-, käsittely- ja päätöksentekojärjestelmästä sekä kustannusten jakamisesta.

Yleiskaavan vireilletulosta ilmoitettiin 1.2.2011 päivätyllä kirjeellä, ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 3.–28.2.2011. Alustava kaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto asetettiin nähtäville 21.4.–23.5.2011. Alustavan yleiskaavaluonnoksen ja siitä saadun palautteen pohjalta laadittiin viisi erilaista kaavaluonnosvaihtoehtoa. Kuntien puolelta esitystä Östersundom -toimikunta päätti 7.5.2012, että Östersundomin yhteistä yleiskaavaehdotusta valmistellaan yleiskaavaluonnoksen 9.2.2012 päivätyn vaihtoehdon B pohjalta.

#### Yleiskaavaluonnoksen materiaali

Yleiskaavaluonnoksen aineisto on nähtävillä internetissä osoitteessa <http://yhteinenostersundom.fi/>.

#### Esittelijä

ympäristönsuojelupäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

#### Lisätiedot

Juha Korhonen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 32080  
juha.korhonen(a)hel.fi  
Raimo Pakarinen (luonto ja virkistys), ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31534  
raimo.pakarinen(a)hel.fi  
Suvi Haaparanta (liikenne), ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 32061  
suvi.haaparanta(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Yleiskaavaehdotuksen selostus, 5.11.2014
- 2 Yleiskaavaehdotuksen kartta, 27.10.2014

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano