



24.04.2017

Kaj/4

## § 454

### Lausunnon antaminen Uudenmaan liitolle Uudenmaan 2. vaihemaa-kuntakaavan, Östersundomin alueen kaavaehdotuksesta

HEL 2017-003386 T 10 03 00

#### Lausunto

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

#### Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Marcus Rantalan ehdotuksesta.

#### Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Anni Sinnemäki

#### Lisätiedot

Hannu Hyttinen, kaupunginsihteeri, puhelin: 31036024  
hannu.hyttinen(a)hel.fi

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Lausuntoehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa Uudenmaan liitolle seuraavan lausunnon:

#### Yleistä maakuntakaavasta ja yleiskaavasta

Östersundomin alueen maakuntakaavaehdotusta ja Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteistä Östersundomin yleiskaavaa on valmisteltu samanaikaisesti ja hyvässä yhteistyössä.

Maakuntakaavan ja yhteisen yleiskaavan keskeinen tavoite on yhteinen: itäisen, raideliikenteeseen perustuvan kasvusuunnan avaaminen pääkaupunkiseudulle. Maakunta- ja yleiskaavaehdotukset vastaavat sisällöltään pääosin toisiaan. Molemmissa on tässä vaiheessa tarkasteltavana 2 vaihtoehtoa, jotka perustuvat eri metrolinjauksiin: pohjoiseen ja suoraan. Vaihtoehdot eroavat toisistaan vain kaava-alueiden länsiosassa, jossa erot koskevat metrolinjaa, siihen tukeutuvaa taajamarakennetta, joukkoliikenneyhteyttä sekä virkistysalueita ja viheryhteyksiä.

Yleiskaavan valmistelu etenee seuraavasti: vaihtoehtoja koskevat selvitykset ja vaihtoehtojen vertailu valmistuvat huhtikuussa, metron raken-



nettavuus- ja kustannus selvitys toukokuussa. Pääosa tuloksista on ollut tiedossa tätä lausuntoa valmisteltaessa. Helsingin näkökulmasta suora metro -vaihtoehto on tähänastisten selvitysten perusteella selkeästi parempi. Tavoitteena on, että Östersundom-toimikunta tekee kesäkuussa Helsingille, Vantaalle ja Sipoolle esityksen uudesta yleiskaavaehdotuksesta. Syksyllä kuntien lausuntojen perusteella päätetään kaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta.

Maakuntakaavan ja yhteisen yleiskaavan sisällöllistä vastaavuutta ajatellen maakuntakaavaehdotuksessa on joitakin kohtia, joiden osalta kaavamerkintöjen tulkinnan varmistaminen tai merkintöjen tarkentaminen on aiheellista.

#### Suora metro- vaihtoehdon eroavaisuudet maakuntakaavan ja yleiskaavan välillä

Yleiskaavan suora metro -vaihtoehto eroaa maakuntakaavassa esitetyistä suorasta vaihtoehdosta. Yleiskaavan suoran vaihtoehdon lähtökohtana on Sipoonkorven ja Mustavuoren välille muodostettava laaja viher- ja ekologinen yhteys. Länsisalmen taajamarakenne on työn alla olevassa yleiskaavaehdotuksessa rajattu siten, että Westerkullan kulttuurimaisema-alue ja Sipoonkorven ja Mustavuoren välinen metsäinen yhteys yhdistyvät laajaksi viheraluekokonaisuudeksi, joka vastaa laajuudeltaan Haltialan ja Viikin viheralueita ja joka muodostaa uuden seudullisesti merkittävän kaupunkirakenteellisen vihersormen. Toisaalta samalla Länsisalmen tuleva rakentaminen liitetään mahdollisimman kiinteästi Östersundomin muuhun yhdyskuntarakenteeseen ja muodostetaan laaja yhtenäinen rakentamisalue hiukan etäämpänä raskaasti liikennöidyistä pääväylistä. Maakuntakaavan suora metro -vaihtoehdon ratkaisu poikkeaa yleiskaavasta viheryhteyksien ja taajamarakenteen sijainnin osalta, eikä kaavassa saavuteta edellä mainittuja merkittäviä kaupunkirakenteellisia etuja.

#### Yleiskaavan metrovaihtoehtoja koskevat selvitykset

Yleiskaavan metrovaihtoehtoja koskevat selvitykset ovat valmistuneet tai valmistumassa. Kaupan palveluverkkoselvityksen, liikennejärjestelmäselvityksen ja luontovaikutusten arvioinnin perusteella vaihtoehtojen välillä ei ole merkittäviä eroja. Natura-arviointien perusteella kumpikaan vaihtoehto ei aiheuta merkittäviä heikentäviä vaikutuksia. Taloudellisen arvioinnin alustavien tulosten perusteella suoran vaihtoehdon kaavaratkaisu on taloudellisesti parempi. Lisäksi suoran metrolinjauksen rakentamiskustannukset on alustavasti arvioitu yli 100 miljoonaa € edullisemmiksi.

Maakuntakaavaprosessi kulkee hieman edellä ja yleiskaavassa vielä selvitetään tarkemmin suoraa vaihtoehtoa. Myös maakuntakaava voi



hyödyntää yleiskaavan yhteydessä tehtyjä selvityksiä ja tarvittaessa tehdä niiden perusteella muutoksia kaavaan.

### Maakuntakaavan yleispiirteisyys

Maakuntakaavaehdotusta voisi muuttaa yleispiirteisempään suuntaan antaen samalla enemmän joustoa yleiskaavalle ottaa huomioon selvityksissä ja suunnitelmassa esiin tulevat seikat. Tämä koskee esimerkiksi taajama-alueiden rajauksia ja erityisesti ratamerkinneen esittämistä suurempana Mellunkylän ja Östersundomin asemien välillä. Ratalinjausta ei näillä näkymin voida yleiskaavassakaan esittää maakuntakaavassa esitetyllä tarkkuustasolla, sillä linjan sijaintiin vaikuttavat asiat, joita ei vielä tässä vaiheessa ratkaista. Sijaintiin vaikuttaa esimerkiksi se, kulkeeko metro maan alla vai päällä, ja tämä kysymys voidaan ratkaista vasta yleiskaavaa tarkempien suunnitelmien perusteella.

### Joukko- ja raideliikenteen osalta

Maakuntakaavassa on osoitettu joukkoliikenteen vaihtopaikat. Joukkoliikenteen vaihtopaikan sijainti Porvoonväylällä tarkentunee tulevassa liikenneselvityksessä, jonka teettämisestä on alustavasti sovittu ELY:n, Helsingin ja Vantaan kesken. Myös Sakarinmäki tulee olemaan seudullisesti merkittävä vaihtopaikka (Porvoonväylä-Sakarinmäen metroasema), joten myös sinne olisi syytä lisätä merkintä.

Edelliseen maakuntakaavaehdotukseen verrattuna on Helsingin näkökulmasta parannus, että suuret elinkeinotoimintojen alueet, jotka eivät ole kytköksissä raideliikenteeseen, on poistettu raideliikenteeseen tukeutuvasta taajamatoimintojen alueesta ja osoitettu omalla työpaikka-alueen merkinnällä. Edelleen on raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen alueen merkinnällä osoitettu alueita, jotka ovat yleiskaavatasolla raideliikenteen ja samalla taajamarakenteen toteuttamisesta riippumattomia yhdyskuntateknisen huollon alueita. Esimerkiksi yleiskaavassa au-merkinnällä osoitetut alueet on varattu ensisijaisesti aurinkoenergian tuotantoon, ja mahdollisen tuotantolaitoksen on oltava toteutettavissa raidepäätöksestä riippumatta. Kaavamerkintöjen erilaisuutta maakunta- ja yleiskaavassa voidaan tässä tapauksessa perustella maakuntakaavan yleispiirteisyydellä. Merkintöjen ristiriidattomuus on kuitenkin syytä varmistaa.

### Muita huomioita

Kaavakartalle tulisi merkitä suunniteltu Helsinki-Porvoo runkovesijohto (HSY).

Porvoonväylän pohjoispuolelle Norrbergetiin osoitetun TP1-alueen sekä Porvoonväylän eteläpuolelle osoitetun Östersundomin taajama-alueen.



een väliin on syytä osoittaa moottoriteliittymä. Molemmiin puoliin osoitettu uusi, seudullisesti merkittävä yhdyskuntarakenne, seututien läheisyys sekä maakuntakaavan poikkeuksellinen yksityiskohtaisuus puoltavat liittymän osoittamista. Yleiskaavan yhteydessä laadittu liikenneselvitys osoittaa, että liittymä ei vaikuttaisi merkittävästi liikenteen sujuvuuteen E18-tiellä. TP1-alueelle tavoitellaan seudullisesti merkittävää, esim. kiertotalouteen pohjautuvaa elinkeinotoimintaa. Alueen toteutuminen mahdollistaisi uusia innovaatioita ja parantaisi Helsingin seudun elinkeinoelämän edellytyksiä. Lisäksi sen etupainotteinen toteuttaminen houkuttelisi alueelle toimijoita ja asukkaita. Moottoriteliittymä on edellytys tavoitellun kaltaiselle elinkeinotoiminnalle.

Maakuntakaavaehdotuksessa on osoitettu viheryhteystarve Uuden Porvoontien suuntaisesti Östersundomin kartanon ja Majvikin väliselle ranta-alueelle. Merkintää koskevassa suunnittelumääräyksessä todetaan mm., että viheryhteyden mitoituksessa on kiinnitettävä huomiota yhteyden merkitykseen ekologisen verkoston osana ja että olemassa olevat virkistykseen varatut tai siihen soveltuvat rakentamattomat alueet varataan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa mahdollisuuksien mukaan virkistyskäyttöön. Yleiskaavaehdotuksessa Sakarinmäen ja Majvikin metroasemien ympäristöt ovat osoitettu tiiviisti rakennettaviksi alueiksi, ja ne muodostavat Östersundomin kokonaisuudessa tärkeän merellisen kaupunginosan. Yleiskaavaehdotuksessa alueelle on esitetty seudullinen rantaraitti, jonka tavoitteena on olla urbaani ja merellinen virkistysreitti, ei kuitenkaan lajiston liikkumismahdollisuudet turvaava ekologinen yhteys. Maakuntakaavan viheryhteystarve -merkinnän mahdollisesta tulkinnanvapaudesta huolimatta olisi selkeämpää poistaa merkintä kyseiseltä osuudelta, tai korvata se virkistysyhteyttä merkitsevällä merkinnällä.

Granön saari on osoitettu maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi. Östersundomin yleiskaavan tavoitteena on kehittää saaresta monipuolinen virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan alue ja merellisen toiminnan keskus, ja maakuntakaavan merkintä on voitava tulkita niin, että se sallii tavoitellun kehittämisen.

Korjausehdotuksia maakuntakaava koskevaan selostukseen:

s. 31: "Raideyhteys voi olla metro tai muu raideyhteys kuten pikaraitiotie." Kaavassa osoitettu taajamarakenne perustuu metroon, kuten selostuksen muissa kohdissa kuvataan. Ehdotamme kyseisen lauseen poistamista.

s. 46: "Radan ympäristövaikutuksia arvioidaan myöhemmin myös YVA-menettelyssä." Ehdotamme lauseen poistamista, sillä YVA:n tarve tullaan arvioimaan uudelleen myöhemmin.



24.04.2017

Kaj/4

Selostuksessa useassa kohdassa puhutaan Östersundomin osayleiskaavasta. Kyseessä on Östersundomin yhteinen yleiskaava.

## Esittelijän perustelut

Esitys on kaupunkisuunnittelulautakunnan esityksen mukainen.

Vantaan kaupunginhallituksen on tarkoitus käsitellä lausuntoa maakuntakaavasta 24.4.2017 ja Vantaan kaupunginvaltuuston 8.5.2017.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Anni Sinnemäki

Lisätiedot

Hannu Hyttinen, kaupunginsihteeri, puhelin: 31036024  
hannu.hyttinen(a)hel.fi

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Otteet

### Ote

Uudenmaan liitto

### Otteen liitteet

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Tiedoksi

Kaupunkisuunnitteluvirasto

## Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 11.04.2017 § 169

HEL 2017-003386 T 10 03 00

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Östersundomin alueen maakuntakaavaehdotusta ja Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteistä Östersundomin yleiskaavaa on valmisteltu samanaikaisesti ja hyvässä yhteistyössä.

Maakuntakaavan ja yhteisen yleiskaavan keskeinen tavoite on yhteinen: itäisen, raideliikenteeseen perustuvan kasvuun avaaminen pääkaupunkiseudulle. Maakunta- ja yleiskaavaehdotukset vastaavat si-



sällöltään pääosin toisiaan. Molemmissa on tässä vaiheessa tarkasteltavana 2 vaihtoehtoa, jotka perustuvat eri metrolinjauksiin: pohjoiseen ja suoraan. Vaihtoehdot eroavat toisistaan vain kaava-alueiden länsiosassa, jossa erot koskevat metrolinjaa, siihen tukeutuvaa taajamarakennetta, joukkoliikenneyhteyttä sekä virkistysalueita ja viheryhteyksiä.

Yleiskaavan valmistelu etenee seuraavasti: vaihtoehtoja koskevat selvitykset ja vaihtoehtojen vertailu valmistuvat huhtikuussa, metron rakennettavuus- ja kustannus selvitys toukokuussa. Pääosa tuloksista on ollut tiedossa tätä lausuntoa valmisteltaessa. Helsingin näkökulmasta suora metro -vaihtoehto on tähänastisten selvitysten perusteella selkeästi parempi. Tavoitteena on, että Östersundom-toimikunta tekee kesäkuussa Helsingille, Vantaalle ja Sipoolle esityksen uudesta yleiskaavaehdotuksesta. Syksyllä kuntien lausuntojen perusteella päätetään kaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta.

Maakuntakaavan ja yhteisen yleiskaavan sisällöllistä vastaavuutta ajatellen maakuntakaavaehdotuksessa on joitakin kohtia, joiden osalta kaavamerkintöjen tulkinnan varmistaminen tai merkintöjen tarkentaminen on aiheellista.

- Yleiskaavan suora metro -vaihtoehto eroaa maakuntakaavassa esitetystä suorasta vaihtoehdosta. Yleiskaavan suoran vaihtoehdon lähtökohtana on Sipoonkorven ja Mustavuoren välille muodostettava laaja viher- ja ekologinen yhteys. Länsisalmen taajamarakenne on työn alla olevassa yleiskaavaehdotuksessa rajattu siten, että Westerkullan kulttuurimaisema-alue ja Sipoonkorven ja Mustavuoren välinen metsäinen yhteys yhdistyvät laajaksi viheraluekokonaisuudeksi, joka vastaa laajuudeltaan Haltialan ja Viikin viheralueita ja joka muodostaa uuden seudullisesti merkittävän kaupunkirakenteellisen vihersormen. Toisaalta samalla Länsisalmen tuleva rakentaminen liitetään mahdollisimman kiinteästi Östersundomin muuhun yhdyskuntarakenteeseen ja muodostetaan laaja yhtenäinen rakentamisalue hiukan etäämpänä raskaasti liikennöidyistä pääväylistä. Maakuntakaavan suora metro -vaihtoehdon ratkaisu poikkeaa yleiskaavasta viheryhteyksien ja taajamarakenteen sijainnin osalta, eikä kaavassa saavuteta edellä mainittuja merkittäviä kaupunkirakenteellisia etuja.
- Yleiskaavan metrovaihtoehtoja koskevat selvitykset ovat valmistuneet tai valmistumassa. Kaupan palveluverkkoselvityksen, liikennejärjestelmäselvityksen ja luontovaikutusten arvioinnin perusteella vaihtoehtojen välillä ei ole merkittäviä eroja. Natura-arviointien perusteella kumpikaan vaihtoehto ei aiheuta merkittäviä heikentäviä vaikutuksia. Taloudellisen arvioinnin alustavien tulosten perusteella suoran vaihtoehdon kaavaratkaisu on taloudellisesti parempi. Lisäk-



si suoran metrolinjauksen rakentamiskustannukset on alustavasti arvioitu yli 100 miljoonaa € edullisemmiksi.

- Maakuntakaavaprosessi kulkee hieman edellä ja yleiskaavassa vielä selvitetään tarkemmin suoraa vaihtoehtoa. Myös maakuntakaava voi hyödyntää yleiskaavan yhteydessä tehtyjä selvityksiä ja tarvittaessa tehdä niiden perusteella muutoksia kaavaan.
- Maakuntakaavaehdotusta voisi muuttaa yleispiirteisempään suuntaan antaen samalla enemmän joustoa yleiskaavalle ottaa huomioon selvityksissä ja suunnitelmassa esiin tulevat seikat. Tämä koskee esimerkiksi taajama-alueiden rajauksia ja erityisesti rata-merkinnän esittämistä suurempana Mellunkylän ja Östersundomin asemien välillä. Ratalinjausta ei näillä näkymin voida yleiskaavassakaan esittää maakuntakaavassa esitetyllä tarkkuustasolla, sillä linjan sijaintiin vaikuttavat asiat, joita ei vielä tässä vaiheessa ratkaista. Sijaintiin vaikuttaa esimerkiksi se, kulkeeko metro maan alla vai päällä, ja tämä kysymys voidaan ratkaista vasta yleiskaavaa tarkempien suunnitelmien perusteella.
- Maakuntakaavassa on osoitettu joukkoliikenteen vaihtopaikat. Joukkoliikenteen vaihtopaikan sijainti Porvoonväylällä tarkentunee tulevassa liikenneselvityksessä, jonka teettämisestä on alustavasti sovittu ELY:n, Helsingin ja Vantaan kesken. Myös Sakarinmäki tulee olemaan seudullisesti merkittävä vaihtopaikka (Porvoonväylä-Sakarinmäen metroasema), joten myös sinne olisi syytä lisätä merkintä.
- Edelliseen maakuntakaavaehdotukseen verrattuna on Helsingin näkökulmasta parannus, että suuret elinkeinotoimintojen alueet, jotka eivät ole kytköksissä raideliikenteeseen, on poistettu raideliikenteeseen tukeutuvasta taajamatoimintojen alueesta ja osoitettu omalla työpaikka-alueen merkinnällä. Edelleen on raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen alueen merkinnällä osoitettu alueita, jotka ovat yleiskaavatasolla raideliikenteen ja samalla taajamarakenteen toteuttamisesta riippumattomia yhdyskuntateknisen huollon alueita. Esimerkiksi yleiskaavassa au-merkinnällä osoitetut alueet on varattu ensisijaisesti aurinkoenergian tuotantoon, ja mahdollisen tuotantolaitoksen on oltava toteutettavissa raidepäätöksestä riippumatta. Kaavamerkintöjen erilaisuutta maakunta- ja yleiskaavassa voidaan tässä tapauksessa perustella maakuntakaavan yleispiirteisyydellä. Merkintöjen ristiriidattomuus on kuitenkin syytä varmistaa.
- Kaavakartalle tulisi merkitä suunniteltu Helsinki-Porvoo runkovesijohto (HSY).
- Porvoonväylän pohjoispuolelle Norrbergetiin osoitetun TP1-alueen sekä Porvoonväylän eteläpuolelle osoitetun Östersundomin taajama-alueen väliin on syytä osoittaa moottoriteliittyminen. Molemmiin



puolin osoitettu uusi, seudullisesti merkittävä yhdyskuntarakenne, seututien läheisyys sekä maakuntakaavan poikkeuksellinen yksityiskohtaisuus puoltavat liittymän osoittamista. Yleiskaavan yhteydessä laadittu liikenneselvitys osoittaa, että liittymä ei vaikuttaisi merkittävästi liikenteen sujuvuuteen E18-tiellä. TP1-alueelle tavoitellaan seudullisesti merkittävää, esim. kiertotalouteen pohjautuvaa elinkeinotoimintaa. Alueen toteutuminen mahdollistaisi uusia innovaatioita ja parantaisi Helsingin seudun elinkeinoelämän edellytyksiä. Lisäksi sen etupainotteinen toteuttaminen houkuttelisi alueelle toimijoita ja asukkaita. Moottoriteliittymä on edellytys tavoitellun kaltaiselle elinkeinotoiminnalle.

- Maakuntakaavaehdotuksessa on osoitettu viheryhteystarve Uuden Porvoontien suuntaisesti Östersundomin kartanon ja Majvikin väliselle ranta-alueelle. Merkintää koskevassa suunnittelumääräyksessä todetaan mm., että viheryhteyden mitoituksessa on kiinnitettävä huomiota yhteyden merkitykseen ekologisen verkoston osana ja että olemassa olevat virkistykseen varatut tai siihen soveltuvat rakentamattomat alueet varataan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa mahdollisuuksien mukaan virkistyskäyttöön. Yleiskaavaehdotuksessa Sakarinmäen ja Majvikin metroasemien ympäristöt ovat osoitettu tiiviisti rakennettaviksi alueiksi, ja ne muodostavat Östersundomin kokonaisuudessa tärkeän merellisen kaupunginosan. Yleiskaavaehdotuksessa alueelle on esitetty seudullinen rantaraitti, jonka tavoitteena on olla urbaani ja merellinen virkistysreitti, ei kuitenkaan laajiston liikkumismahdollisuudet turvaava ekologinen yhteys. Maakuntakaavan viheryhteystarve -merkinnän mahdollisesta tulkinnanvapaudesta huolimatta olisi selkeämpää poistaa merkintä kyseiseltä osuudelta, tai korvata se virkistysyhteyttä merkitsevällä merkinnällä.
- Granön saari on osoitettu maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi. Östersundomin yleiskaavan tavoitteena on kehittää saaresta monipuolinen virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan alue ja merellisen toiminnan keskus, ja maakuntakaavan merkintä on voitava tulkita niin, että se sallii tavoitellun kehittämisen.

Korjausehdotuksia selostukseen:

- s. 31: "Raideyhteys voi olla metro tai muu raideyhteys kuten pikaraitiotie." Kaavassa osoitettu taajamarakenne perustuu metroom, kuten selostuksen muissa kohdissa kuvataan. Ehdotamme kyseisen lauseen poistamista.
- s. 46: "Radan ympäristövaikutuksia arvioidaan myöhemmin myös YVA-menettelyssä." Ehdotamme lauseen poistamista, sillä YVA:n tarve tullaan arvioimaan uudelleen myöhemmin.





24.04.2017

Kaj/4

- 
- Selostuksessa useassa kohdassa puhutaan Östersundomin osayleiskaavasta. Kyseessä on Östersundomin yhteinen yleiskaava.

Käsittely

11.04.2017 Ehdotuksen mukaan

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti käsitellä yleiskaavapäällikön esityslistan asian 1 ennen virastopäällikön esityslistan asiaa 3.

Esittelijä

yleiskaavapäällikkö  
Rikhard Manninen

Lisätiedot

Saija Miettinen-Tuoma, diplomi-insinööri, puhelin: 358931037374  
saija.miettinentuoma(a)hel.fi  
Ilkka Laine, projektipäällikkö, puhelin: 358931037055  
ilkka.laine(a)hel.fi