

Helsinki

Vuorovaikutusraportti 2

Östersundomin osayleiskaava

Luonnosvaiheen vuorovaikutus, 28.1.2025

Sisällys

1. Vuorovaikutusraportin sisältö.....	5
1.1. Kaavoituksen eteneminen	5
2. Luonnosvaiheen vuorovaikutus: Kannanotot ja mielipiteet osayleiskaavaluonnokseen	7
2.1. Viranomaisten ja asiantuntijaviranomaisten kannanotot ja vastineet	7
2.1.1. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)	8
2.1.2. Uudenmaan liitto.....	13
2.1.3. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, HSY.....	19
2.1.4. Helsingin seudun liikenne (HSL)	20
2.1.5. Metsähallitus.....	22
2.1.6. Metsäkeskus.....	24
2.1.7. Kaupunginmuseo.....	26
2.1.8. Sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala	30
2.1.9. Kasvatuksen- ja koulutuksen toimiala	30
2.1.10. Helen Oy ja Helen Sähköverkko Oy.....	30
2.1.11. Fingrid Oy	33
2.1.12. Sipoon kunta.....	33
2.1.13. Helsingin satama	35
2.1.14. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (tukes).....	36
2.1.15. Itä-Uudenmaan Pelastuslaitos	38
2.1.16. Senaatti-kiinteistöt	38
2.1.17. Vantaan kaupunki.....	38
2.2. Yhdistykset ja seurät.....	39
2.2.1. Helsingin seurakuntayhtymä	39
2.2.2. Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry & Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry	40
2.2.3. Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa	46
2.2.4. Karhusaari-seura ry	48
2.2.5. Helsingin Seudun Kennelpiiri ry	50
2.2.6. Vuosaaren Koirakerho ry.....	51
2.2.7. Karhusaaren kiinteistöt Oy	52
2.2.8. Östersundom-seura.....	53
2.2.9. Sipoon saaristovaltuuskunta	55
2.3. Yritykset	56
2.3.1. DNA Tower Finland Oy.....	56
2.4. Yksityishenkilöiden mielipiteet teemoittain	57
2.4.1. Liikenne	58
2.4.2. Rakentamisen määrä, tehokkuus ja sijoittuminen	59

2.4.3. Luontoarvot ja ekologiset yhteydet	60
2.4.4. Virkistys	61
2.4.5. Suunnittelutyö	62
2.4.6. Työpaikka-alueet	63
2.4.7. Kulttuuriympäristö, maisema ja historia	64
2.4.8. Pitkittänyt kaavoitus tilanne	64
2.4.9. Asemakaavoitusohjelma ja täydennysrakentaminen	66
2.4.10. Vesihuolto ja sähkö	68
2.5. Mielenpitoet osa-alueittain	69
2.5.1. Karhusaari	69
2.5.2. Mustavuori ja Salmenkallio	70
2.5.3. Landbo, Ultuna	70
2.5.4. Puroniitty	71
3. Yhteenveto esittely- ja keskustelutilaisuuksista kaavaluonnosvaiheessa	72
3.1. Yhteenveto esittely- ja keskustelutilaisuuksista kaavaluonnosvaiheessa	72
3.2. Viranomaisneuvottelut ja yhteistyö	72
3.3. Muut neuvottelut ja tapaamiset	72
4. Liitteet	73

1. Vuorovaikutusraportin sisältö

Tähän vuorovaikutusraporttiin on koottu Östersundomin osayleiskaavan luonnosvaihetta koskevat mielipiteet sekä viranomaisten kannanotot. Raportissa esitetään myös luonnosvaiheeseen liittyneiden neuvotteluiden ja keskustelutilaisuuksien keskeiset asiat ja muistiot. Vuorovaikutusraportin aiempi versio koski aloitus- ja valmisteluvaihetta suunnitteluperiaatteisiin asti (Vuorovaikutusraportti, Östersundomin osayleiskaava, [Aloitus- ja suunnitteluperiaatteen vuorovaikutus 28.11.2023.](#))

Viranomaisten ja asiantuntijaviranomaisten kannanotot sekä yhdistysten ja seurojen mielipiteet on esitetty raportissa lyhentämättöminä (ilman johdantoa ja mahdollisia kuvia tai liitteitä). Yksityshenkilöiden mielipiteet ja muistutukset on koostettu raporttiin teeman tai alueen mukaan. Mikäli samaa asiaa on käsitelty useassa mielipiteessä, ei toiston välttämiseksi ole katsottu tarpeelliseksi tuoda raporttiin erikseen jokaista mainintaa. Ruotsinkieliset mielipiteet ja muistutukset on käännetty suomeksi, ja niihin on vastattu suomen kielellä. Mielipiteiden antajat on koodattu yksityishenkilöiden osalta tietosuojalain vaatimusten vuoksi. Vastineet saatuun palautteeseen annetaan osayleiskaavaehdotuksen yhteydessä.

Jäljennökset kaikista kaavan valmisteluajana saaduista mielipiteistä ja kannanotoista ovat nähtävissä Helsingin kaupungin kirjaamossa, käyntiosoite: Kaupungintalo, Pohjoisesplanadi 11–13, puhelimitse 09 310 13700 ja sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi.

1.1. Kaavoituksen eteneminen

Vireilletulo

- kaavoitus on tullut vireille vuonna 2022 kaupungin aloitteesta



Aloitusvaihe

- karttakysely alueen kehittämisenäkemyksistä 1.12.2021-9.1.2022.
- OAS nähtävillä 1.2.–28.2.2022
- nähtävilläolosta ilmoitettiin verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat> ja Helsingin uutisissa, Sipoon sanomissa ja Östra Nyland –lehdissä.
- mahdollisuus esittää mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta
- viranomaisneuvottelu



Valmisteluvaihe

- valmisteluvaiheen aluksi laadittiin vaihtoehtoisia skenaarioita alueen kehittämisen mahdollisuuksista ja maankäytön järjestämisestä
- skenaarioista järjestettiin asukastilaisuus/muu vuorovaikutus tavoiteaikataulun mukaan loppuvuodesta 2022 sekä verkkokysely 7.11.2022-6.12.2022.
- maankäyttöskenaarioista laadittiin vaikutusten arvioinnit sekä suunnitteluperiaatteet näiden pohjalta
- suunnitteluperiaatteiden vuorovaikutus järjestettiin syyskuussa 2023. Aineisto on ollut nähtävillä verkossa 4.-29.9.2023 hel.fi/ostersundom-kaava
- asukasilta Sakarinmäen koululla järjestettiin 13.9.2023
- Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi 28.11.2023 päivätyt osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet 19.12.2023 jatkosuunnittelun pohjaksi.

- kaavaluonnos laaditaan vuoden 2024 aikana ja käsitellään kaupunkiympäristölautakunnassa arviolta alkuvuonna 2025
- kaavaluonnoksen ja siihen liittyvän muun valmisteluaineiston nähtävilläolosta 30.9.-31.10.2024 ilmoitettiin verkkosivuilla <https://www.hel.fi/suunnitelmat> ja Helsingin uutisissa, Sipoon sanomissa ja Borgåbladet –lehdissä.
- asukasilta Sakarinmäen koululla osayleiskaavaluonnoksesta järjestettiin 7.10.2024 mahdollisuus esittää mielipiteitä, viranomaisilta pyydetään ennakkolausunnot
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille mielipiteen jättäneille, jotka ovat mielipiteen yhteydessä erikseen ilmoittaneet sähköposti- tai posti-osoitteensa
- kaavan valmistelun aikana saatuihin huomautuksiin vastataan vuorovaikutusraportissa, joka löytyy karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi/suunnitelmat>



Ehdotusvaihe

- kaavaehdotus laaditaan vuonna 2025 ja käsitellään kaupunkiympäristölautakunnassa arviolta loppuvuonna 2025
- kaavaehdotuksen julkisesta nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla <https://www.hel.fi/kaavakuulutukset> ja Helsingin uutisissa, Sipoon sanomissa ja Borgåbladet –lehdissä.
- mahdollisuus tehdä muistutus, viranomaisilta pyydetään lausunnot
- kaupunkiympäristölautakunnan päätöksistä lähetetään tieto niille muistutuksen jättäneille, joiden sähköposti- tai postiosoite ilmenee muistutuksesta
- muistutukset ja lausunnot sekä niihin laaditut vastineet käsitellään lautakunnassa



Hyväksyminen

- kaupunginhallitus käsittelee kaavaehdotuksen
- kaupunginvaltuusto hyväksyy kaavan
- tieto kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä lähetetään niille, jotka ovat sitä kirjallisesti pyytäneet kaavaehdotuksen julkisen nähtävilläolon aikana
- hyväksymistä koskevaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen
- hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan
- kaava tulee voimaan, jos hyväksymispäätöksestä ei ole valitettu tai valitukset on hylätty.



Kuva 1 Osayleiskaavan eteneminen

2. Luonnosvaiheen vuorovai- kutus: Kannanotot ja mieli- piteet osayleiskaavaluon- nokseen

Osayleiskaavaluonnos oli nähtävillä 30.9.2024-31.10.2024 välisen ajan Helsingin kaupungin verkkosivuilla. Mielenpitoet ja kannanotot osayleiskaavaluonnoksesta pyydettiin esittämään viimeistään 31.10.2024. Viranomaisten ja asiantuntijaviranomaisten kannanottoja luonnoksesta saatiin yhteensä 17 kpl, seurojen, yhdistysten ja yritysten mielenpitoet saatiin 10 kpl, yksityishenkilöiden mielenpitoet luonnoksesta saatiin yhteensä 45 kpl.

2.1. Viranomaisten ja asiantuntijaviranomaisten kannanotot ja vas- tineet

Viranomaisten ja asiantuntijaviranomaisten kannanottoja osayleiskaavaluonnoksesta saatiin seuraavilta tahoilta:

- Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)
- Uudenmaan liitto
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, HSY
- HSL Helsingin seudun liikenne
- Kaupunginmuseo
- Sosiaali- ja terveystoimiala
- Kasvatuksen ja koulutuksen toimiala
- Helen Oy ja Helen Sähköverkko Oy
- Fingrid Oy
- Sipoon kunta
- Helsingin satama
- Itä-Uudenmaan Pelastuslaitos
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)
- Senaatti-kiinteistöt
- Vantaan kaupunki
- Metsähallitus
- Suomen metsäkeskus

Viranomaisten kannanotot kaavaluonnoksesta kohdistuivat muun muassa raideliikenteeseen perustuvaan yhdyskuntarakenteeseen ja palveluihin, luonnon- ja kulttuuriympäristöjen suojeluarvoihin, vesihuoltoon, voimalinjoihin ja sähköverkkoon. Kantaa otettiin myös vaikutusarviointiin ja selvitysaineistoon.

Kannanotoissa esitetyt asiat otetaan huomioon kaavatyössä kaavan tavoitteiden mukaisesti.

2.1.1. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)

Maakuntakaava ja ajoitusmääräys

Alueen suunnittelua ohjaa Östersundomin alueen maakuntakaava, joka on saanut lainvoiman 2021. Osayleiskaavassa on annettu ajoitusmääräys, jonka ulkopuolelle jäävät mm. työpaikka-alueet (TP) ja asuntoalueet A-4.

Alueen toteuttamisessa tulee varmistaa, että ajoitusmääräyksen suunnitteluehto siirtyy osayleiskaavatasolta myös asemakaavoihin. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että maakuntakaavan raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue -merkinnänmääräys on otettu pääpiirteissään huomioon.

Östersundomin alueen maakuntakaavassa on osoitettu itsenäisiä työpaikka-alueita, joiden toteuttamista ei ole sidottu raideliikenteen ratkaisuun. Osayleiskaavassa työpaikka-alueiden sijaintia on tarkennettu idemmäksi. Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että ajoitusmääräyksen alainen maakuntakaavan taajamarakenne voi sisältää myös työpaikka-alueita. Kaava-aineistossa tulee avata yleiskaavan yleispiirteisyys huomioiden työpaikka-alueiden ajoitusta suhteessa joukkoliikennetarkaisuun sekä alueen vesihuollon kehittämiseen ja antaa tarvittaessa ajoitusta koskevat määräykset.

TP-alueet sijoittuvat moottoritien varteen, ja on oletettavaa, että näillä alueilla kulkutapa on ensisijaisesti henkilöauto. Varsinkin itäisimpien työpaikka-alueiden kulkutapajakaumaa on syytä harvita kaupungin ilmastotavoitteiden näkökulmasta. On kuitenkin hyvä, että työpaikka-alueiden sijoittuminen moottoritien reunoille suojaa ympäröivää asutusta moottoritien liikennemelulta.

Kaavaratkaisu sisältää laajasti A-4-asuntoalueita, joilla olemassa olevien pientaloalueiden täydennysrakentaminen on pyritty mahdollistamaan ennen sitovaa raideliikenteen toteuttamispäätöstä. Alueet sijoittuvat suunnitellun raideliikenteeseen tukeutuvan tiiviin yhdyskuntarakenteen reunoille. Osa alueista on jo nyt laajasti rakennettua, eikä vesihuollon kapasiteetti monin paikoin riitä laajaan täydennysrakentamiseen.

Kaupunki on laatinut näistä pientaloalueista Östersundomin (nykyisten pientaloalueiden) asemakaavoitusohjelman, jossa on tutkittu pientaloalueiden täydennysrakentamisen mahdollisuuksia ja vesihuoltoinfran laajennustarpeita rakentamisen eri vaiheissa. Asemakaavoitusohjelman mukainen ajallinen sitominen kuntainfran päivittämiseen olisi hyvä tutkia myös osayleiskaavassa ja sitoa alueiden kehitys vesihuollon päivittämiseen ajoittamismääräyksellä osayleiskaavassa.

On huomattava, että täydentäessä olemassa olevia pientaloalueita ennen raideliikennettä ja paikallisia palveluja perustuu näiden alueiden liikkuminen edelleen yksityisautoiluun ja pitkiin asiointimatkoihin. Joukkoliikenne ei välttämättä näyttäyty kilpailukykyisenä vaihtoehtona yksityisautoiluun tottuneille asukkaille raideliikenteen toteuduttuakaan, jolloin yksityisautoilusta kestäviin kulkumuotoihin siirtyminen tulee olemaan hidasta.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Osayleiskaavaluonnoksessa on tutkittu pikaraitiotiehen perustuvaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä ja tiivistämistä, jossa Östersundomin alueelle tavoitellaan 35 000–45 000 asukasta. Esi-tetty kaupunkirakenne perustuu jo olemassa olevien asuinalueiden tiivistämiseen ja laajentamiseen. Suunniteltu keskustatoiminto- ja asuinrakentaminen muuttaa väistämättä merkittävästi kaava-alueen luonnetta ja maisemarakennetta erityisesti Östersundomin, Sakarinmäen, Korsnäs-sin ja Karhusaaren alueilla. Samalla nykyisellään irrallinen Östersundom yhdistyy liikenteellisesti tiukemmin Itä-Helsinkiin ja kaava-alueella voidaan tarjota asukkaille kattavammat ja monipuoliset lähipalvelut sekä joukkoliikenne.

Kaavaratkaisussa on onnistuttu lisäämään suojelualueita ja säilyttämään merkittävästi lähivirkistysalueita osoittamalla rakentamista maakuntakaavassa esitettyä pienemmälle alalle. Näin hyvät ulkoilumahdollisuudet alueen vetovoimatekijänä säilyvät.

Karhusaareen osoitettu tiiviimpi asuinrakentaminen ja pikaraitiotie pirstaloivat tällä hetkellä yhtenäisen metsäalueen. Kaavaluonnoksessa on kuitenkin osoitettu virkistysalueet yhdistävä viheryhteystarve. Alue olisi hyvä asemakaavoittaa kokonaisuutena, jotta tämä yhteys toteutuu laadukkaana ja yhtenäisenä. Viheryhteystarvemerkinnän kaavamääräyksissä voidaan myös täsmentää viheryhteyden tavoiteltua laatua.

Kauppa ja palvelut

Osayleiskaavatyötä varten on laadittu luonnoksen palveluverkon vaikutusten arviointi. Selvityksessä on arvioitu, että koko alueelle suuntautuva alustava laskennallinen liikeyhtälö on kokonaisuutena noin 38 000 k-m². Laskennallisen arvion perusteella voidaan todeta, että Sakarinmäen ja Östersundomin keskusten asukasmäärät ja liikeyhtälöt, kussakin keskustassa noin 12 000 k-m², tarkoittaisivat kahta paikallista kaupan keskittymää tai vaihtoehtoisesti Sakarinmäen suurempaa keskittymää, jolloin kaupallisesta kokonaisuudesta saadaan mahdollisesti monipuolisempi ja asukkaille houkuttelevampi.

Molemmilla alueilla on kysyntää isolle päivittäistavaramyymälälle tai useammallekin, riippuen kaupan kokonaisverkosta ja kokoluokista. Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että maakuntakaavan ratkaisu puoltaa ajatusta Sakarinmäen monipuolisemmasta ja houkuttelevasta kaupallisten palveluiden keskittymästä, jolloin Östersundomin keskuksen kaupallinen rooli olisi paikallisempi. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että osayleiskaavan C-merkintä mahdollistaa vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumisen, maankäyttö- ja rakennuslain 71 c §:n mukaisesti. Tästä syystä kaavan jatkotyössä tulee arvioida, onko kaupan laatua tai määrää tarpeen rajata esitettyjen keskustojen alueilla.

Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että lähipalveluiden alue -merkinnän määräystä tulee tarkentaa siten, että kaupallisten palveluiden enimmäismäärä lähipalveluiden alueilla määritellään osayleiskaavamääräyksissä.

P-1 -alueiden osalta Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että vähittäiskaupan suuryksikön mahdollistava kaavamerkintä on KM. Mikäli alueelle on tavoitteena mahdollistaa maakuntakaavassa tarkoitettua tilaa vaativaa kauppaa yli 4000 k-m², tulisi se käydä ilmi alueen pääkäyttötarkoituksmerkinnässä.

Liikennejärjestelmä

Osayleiskaavan luonnoksessa on osoitettu raskaan liikenteen palvelualue. Uudenmaan ELY-keskus pitää ratkaisua hyvänä. Maantie 170 on nykyisin valtion maantie, mutta alueidenkäytön kehittyessä tulee asemakaavoittaa kaduksi.

Esitetty pikaraitiotieratkaisu sitoo toteutuessaan hyvin yhteen Östersundomin, Sakarinmäen, Uutunan ja Karhusaaren asuinalueet. Suunnitellut julkiset yhteydet ovat näiltä alueilta hyvät tai kohdalliset Itä-Helsinkiin ja pikaraitiolinjaa jatkettaessa potentiaalisesti myös Sipooseen. Satelliittikaupunginosana Östersundomin kestävyys kannalta olennaista on, että alueella on riittävät sisäiset yhteydet sekä paikalliset julkiset ja kaupalliset palvelut hyvillä sijainneilla, eikä palveluiden saatavuudessa tarvitse tukeutua laajasti ympäröiviin alueisiin.

Puroniityn ja Porvoonväylän itäisten työpaikka-alueiden liikenteellistä kytkemistä muuhun aluerakenteeseen ja raideyhteyksiin tulee tutkia tarkemmin. Väljä Puroniityn pientaloalue on raideliikenteeseen tukeutuvasta kaupunkirakenteesta irrallinen, eikä kaavaratkaisussa esitetty mitoitus huomioiden tukeudu riittävästi kestäviin kulkumuotoihin. Kestävien kulkumuotojen osuutta voi kasvattaa esimerkiksi parantamalla pyöräilyn edellytyksiä ja joukkoliikennettä. Turvallinen pyöräilyreitistö ja bussiliikenne Puroniitystä Sakarinmäkeen tukisi esitettyä paremmin Puroniityn suunniteltua täydennysrakentamista osoitetussa laajuudessaan.

Meluntorjunta

Kaavan tausta aineistoksi ei ole tehty melu- tai tärinäselvityksiä, jolla olisi selvitetty alueen melutasot nykyisellä maankäytöllä ja tulevalla maankäytöllä ja liikenneratkaisuilla ennustetilanteessa.

Melun ja tärinän haittojen kustannustehokkaan vähentämisen kannalta yleiskaava on merkittävin kaavavaihe, jossa erilaisia toimintoja voidaan sijoittaa toisiinsa nähden mielekkäästi. Lisäksi erityisesti asutuksen osalta melu ja tärinä tulisi huomioida asetettaessa eri alueille asukasmäärä/rakentamisen tehokkuus tavoitteita. Niillä voidaan oleellisesti vaikuttaa siihen, millaisia meluntorjuntatoimia on käytettävissä ja mahdollistetaan tuleville asukkaille mahdollisimman viihtyisä ja terveellinen elinympäristö ja laadukasta asumista.

Osa uusista asuinalueista on osoitettu nykyisten liikenneväylien melualueelle ja joiden alueiden kohdalla meluntorjunnan toteuttaminen tulee todennäköisesti olemaan vaativaa. Näiden osalta meluselvitys olisi tuottanut lisätietoa kaavaratkaisujen tekemiseen. Kaavassa on syytä harkita määräystä alueille, jotka on tarpeen suojata melulta. Rakennettu kulttuuriympäristö ja maisema voivat vaikuttaa tarvittavan meluntorjunnan toteuttamiseen.

Raideliikenteen sijoittaminen jo rakennettuun ympäristöön voi aiheuttaa haasteita melun ja tärinän osalta, etenkin jos vanhaa rakennuskantaa on tarkoitus säilyttää ratalinjausten läheisyydessä. Tämä tulee huomioida raidelinjoja suunniteltaessa.

Kaavassa on varattu asuinalueiden ympäristöön laajoja virkistysalueita. Tätä voidaan pitää positiivisena, jos voidaan varmistaa, että alueiden melutasot täyttävät melutason ohjearvojen vaatimukset tai ne voidaan suojata melulta. Osin voisi olla järkevämpää merkitä melualueet suojavirkealueiksi, mikäli alueita ole tarkoitus suojata ohjearvot ylittävältä melulta.

Vesihuolto

Maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n mukaan yleiskaavan laadinnassa on otettava huomioon mahdollisuudet vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla. Osayleiskaavaehdotuksen selostuksessa on tunnistettu vesihuollon kapasiteetin riittämättömyys.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että ennen kaavan toteuttamista tulee varmistua vesihuollon kapasiteetin riittävydestä. Uudenmaan ELY-keskus esittää, että koko kaava-alueella koskeviin määräyksiin kirjataan maininta vesihuollosta: Yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee varmistua vesihuollon saatavuudesta ja riittävydestä. Lisäksi vesihuollosta ehdotetaan määrättävän myös ajoitusmääräyksissä siten, että asuinalueiden ja työpaikka-alueiden toteuttaminen edellyttää varmistumista vesihuollon kapasiteetin riittävydestä.

Kaavaselostuksesta ei selviä, onko alueella viemäriverkoston ulkopuolisia asuntoalueita tai miten näillä alueilla hoidetaan jätevesien käsittely.

Mikäli keskitetty viemärinto ei ole mahdollinen, tulee jätevedet käsitellä rakennuspaikalla haja-asutusta koskevien jätevesisäädösten edellyttämällä tavalla. Kaikki jätevedet (myös harmaat) tulee ranta-alueilla käsitellä riittävän kaukana rannasta ja tulvariskikorkeuden yläpuolella.

Kaavassa on varaus uudelle maanlaiselle jätevedenpuhdistamolle, jolla vastataan pääkaupunkiseudun väestönkasvun ja jätevedenpuhdistamisen kapasiteetin kasvun tarpeisiin. Puhdistamolle tulee hakea ympäristölupa ympäristönsuojelulain (527/2014) 27 §:n sekä YSL:n liitteen 1 taulukon 2 kohdan 13d) mukaisesti.

Kaavaselostuksen mukaan osayleiskaavan toteuttamiseksi on lisättävä alueella toimivan siirtoviemäriin kapasiteettia. Siirtoviemäriin kapasiteetin riittävyys ja jätevesien johtaminen ja käsittely ympäristönsuojelulain mukaisesti tulee varmistaa ennen lisärakentamisen toteuttamista.

Ilmastovaikutukset

Kaavaratkaisu aiheuttaa merkittävää hiilivarastojen menetystä ja päästöjä. Vaikka osana suunnittelua eri skenaarioille on tehty ilmastovaikutusten arviointia, on kaavaratkaisun ilmastovaikutukset arvioitava sekä merkittäviä haitallisia ilmastovaikutuksia tulee estää tai toissijaisesti lieventää. Ilmastovaikutusten arvioinnissa ja huomioon ottamisessa tulee varmistaa ja arvioida, kuinka ratkaisu on linjassa Helsingin kaupungin hiilineutraalius - ja muiden kestävyystavoitteiden kanssa.

Ilmastovaikutusten kannalta ratkaisevin tekijä on yhdyskuntarakenne. Uusi rakentaminen tulee sijoittaa paikkoihin, joilla on olemassa olevaa infrastruktuuria, jonka elinvoimaisuutta suunnitelma vahvistaa. Rakentaminen tulee kohdistaa etenkin olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisälle taajamiin. Kyseinen kaavaratkaisu puolestaan laajentaa Helsingin yhdyskuntarakennetta, eikä tämä ole kestävää tai linjassa sitovien ilmastotavoitteiden kanssa.

Jotta kaavaratkaisu voi mahdollisesti olla linjassa sitovien ilmastotavoitteiden kanssa, tulee rai-
deliikenteen olla asumisen kannalta toimiva ennen asukkaita. Tämä tarkoittaa, että ilmastovaiku-
tusten kannalta raideyhteyden sitova toteuttamispäätös ei riitä. Lisäksi pelkkä yhteys Itäkeskuk-
seen ei riitä, vaan myös muun liikkumisen tulee perustua ensisijaisesti pyöräilyyn, kävelyyn ja
joukkoliikenteeseen. Alueen sijaitessa erillään muusta yhdyskuntarakenteesta ratkaisevaa ovat
matka-ajat ja vaihtojen määrä, jonka huomiointi puuttuu ilmastovaikutusten arvioinnista.

Ilmastovaikutusten arviointi on toteutettava kaavaratkaisun mahdollistaman toiminnan mukai-
sesti. Ei esimerkiksi voida olettaa, että ilmastovaikutuksiltaan paremmat vaihtoehdot toteutuvat,
ellei kaava niitä edellytä tai ohjaa. Esimerkiksi annetuilla tiedoilla on epätodennäköistä, että alue
olisi omavarainen sähkötuotannon suhteen. Yleiskaavamääräyksillä voidaan edellyttää mm
kiertotalousselvityksiä, massojen hyödyntämistä, uusiutuvien energialähteiden ja ylijäämäener-
gian käyttöä, tarkempia energiasuunnitelmia ja vähähiilistä esirakentamista.

On hyvä, että osana kaavatyötä on tunnistettu ilmastovaikutuksia (Skenaarioiden ilmastovaiku-
tukset 2022). Arviot perustuvat kuitenkin vahvoin oletuksiin esimerkiksi siitä, että alueen lii-
kenne vertautuisi Helsingin kaupunkiseudun ydinalueen henkilöautosuoritteeseen. Tämä ei pidä
paikkaansa pitkien välimatkojen ja rai-
deliikenteen myöhäisen ajoituksen takia. Arvioinnin mu-
kaan tavanomaisessa ratkaisussa (BAU) skenaariossa 2 kokonaispäästöt ovat yhteensä noin 3
000 000 t Co2 ekv. päästöjä. Tämä on enemmän kuin koko kaupungin Hinkulaskennan mukaiset
vuosipäästöt. Tavoitteellisen ratkaisun (min) vastaavat päästöt ovat merkittävästi pienemmät,
mutta silti kokoluokaltaan lähes kaupungin vuosipäästöjen suuruiset. Alueen toteuttamisen pääs-
töt asukasta ja työpaikkaa kohti ovat täten erittäin suuret. Ilmastovaikutukset ovat merkittävästi
pienemmät vertailevissa skenaariossa 5 ja 6, joita ei kuitenkaan suunnittelussa edistetä.

Hiilivarastojen muutoksen arvioinnissa on puolestaan tavoitteellisessa ratkaisussa (min) oletettu,
että puolet alkuperäisestä viheralasta säilyisi rakennetuilla alueilla. Tämä on paljon. Esimerkiksi
Hiilikartta-työkalu arvioi asuinalueille jäävän vain 8 % aiempaa maankäyttöä. Energiaselvityk-
sessä tuodaan esiin, että rakennettavia alueita voitaisiin käyttää ennen rakentamista aurinkovoi-
man tuottamiseen, jolloin menetetään alueen koko hiilivarasto ja tuleva hiilen sidonta. Alueiden
rakentaminen vaatii mittavaa esirakentamista ja uusia infraverkostoja, jolloin olemassa olevaan
säilyy vähän. On siis epätodennäköistä, että alkuperäistä viheralaa säilyisi merkittävästi raken-
netuilla alueilla.

Ilmastokestävyyden kannalta olemassa olevaa hiilivarastoa tulee säilyttää eikä uusilla istutuksilla
voida korvata menetyksiä. Hiilinielujen ja hiilivarastojen ylläpitämiseksi ja vahvistamiseksi raken-
tamista ei pidä osoittaa rakentamattomalle metsämaalle. Metsämaalle rakennettaessa aiheute-
taan metsäkatoa, jolloin menetetään olemassa oleva hiilivarasto sekä tuleva hiilensidontapotenti-
aali.

Arvioinnissa on myös useita epäselvyyksiä. Esimerkiksi esitetään, että alueen rakentamisesta
aiheutuisi seudullisia ilmastohyötyjä, eikä aineistosta selviä, mihin arvio perustuu. Päinvastoin,
alueen rakentaminen voi vaikuttaa olemassa olevaan kaupunkitilan käyttöön autojen määrän li-
sääntyessä kaupungissa. Kuvaajissa on syytä käyttää päästöjen yksikkönä tontteja (t Co2e) kilo-
tonnien (kt CO2) sijaan. Lisäksi arviointien tulee perustua parhaimpaan olemassa olevaan tie-
toon. Liikenne-ennusteiden tekemiseen YKR-vyöhykkeet eivät yleispiirteisyydessään ei ole pa-
ras väline.

Kaavaratkaisun ilmastovaikutusten arvioinnissa on erityisesti tarkennettava liikkumisen päästö-
vaikutuksia sekä alueellisia eroja. Esimerkiksi on huomioitava, että läntisen osan TP-alueen esi-
rakentamisen päästöt on arvoitu erittäin suuriksi ja usean muun alueen suuriksi. Myös esimer-
kiksi liikkumisen suhteen ja hiilivarastojen menetyksessä on alueellisia eroja.

Ilmastonmuutokseen sopeutumisen käsittely on yleisellä tasolla. Mittavan uudisrakentamisen, maankäytön muutoksen ja kaavan tavoitevuosien takia ilmastonmuutoksen etenemisen vaikutuksia tulee tarkastella lyhyellä ja pitkällä aikavälillä (esimerkiksi 30 vuoden ja 100 vuoden päästä).

Sulfaattimaat

Kaavaselistusta on tarpeen täydentää sulfaattimaita koskevalla tarkastelulla.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Toteutuessaan osayleiskaava mahdollistaa tehokasta rakentamista valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen (RKY) Östersundomin kartanon, Topeliuksen huvilan Villa Björkuddein ja Östersundomin kappelin läheisyyteen, mikä heikentää niiden ominaispiirteitä. Mainittuja ympäristöjä koskevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, joiden mukaan niiden arvot tulee turvata. Kohteiden nykytilanne - pitkälti luonnonmukainen ympäristö - on ollut staattinen pitkään, mutta muuttuu kaavaratkaisun myötä tehokkaasti rakennetuksi. Mainittujen kulttuuriympäristöjen varsinainen maankäyttö (PA/s, A/s) vaikuttaa sovelialta. Myös koko kaava-alueella koskevien määräysten mukaan valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt tulee huomioida. Määräyksellä on mahdollisuus yhteensovittaa uudisrakentamisen ja rakennetun kulttuuriympäristön välisiä ristiriitoja.

Östersundomin kartanon editse kulkevan Uuden Porvoontien uusi linjaus ja pikaraitiotien varaus muodostavat uuden liikenne-elementin, joka ei ole luonteenomainen nykyiselle ympäristölle. Raitiotien ja pääkadun luontevampi paikka olisi nykyisen Uuden Porvoontien linjauksessa, missä se pääosin kulkee muutoinkin. Kaavaselistuksen mukaan esitetyllä kaavaratkaisulla vältetään huono maapohja ja tulvaalue, minkä lisäksi raitiotie menee keskemälle rakennetta sekä kauemmaksi Natura-alueesta. Vaihtoehtoista linjausta Uuden Porvoontien varrella olisi silti syytä tutkia. Kulttuurimaiseman osalta sen vaikutusten pienentäminen asemakaavavaiheessa on tärkeää. Lisäksi ELY-keskus viittaa kulttuuriympäristöjen osalta aikaisemmissa kaavavaiheissa annettuihin lausuntoihin.

Luonnonsuojelu

Östersundomin osayleiskaavan Natura-vaikutusten osalta ELY-keskus ottaa yksityiskohtaisemmin kantaa myöhemmin toteutettavan luonnonsuojelulain 35 §:n mukaisen Natura-arvioinnin lausunnossa.

Uudenmaan ELY-keskus on osallistunut tiiviisti Östersundomin alueen kaavoituksen luonnonsuojelulain mukaiseen valvontaan ja ohjaukseen viimeisten vuosikymmenten aikana. Nähtävillä oleva yleiskaavaluonnos vastaa pääpiirteissään sitä tavoitetilaa, joka Uudenmaan ELY-keskuksella on alueen tulevasta maankäytöstä ollut aiemmillä yleiskaavakerroksilla. Aiemmin todettuja ongelmakohtia on ratkaistu nähtävillä olevassa kaavaluonnoksessa tarkoituksenmukaisella tavalla osoittamalla mm. Salmenkallion ja Talosaaren alueet laajalti luonnonsuojelualueiksi, osoittamalla tuleva täydennysrakentaminen pääosin tukeutuen olemassa olevaan aluerakenteeseen sekä pudottamalla yleiskaavan asukas- ja työpaikkatavoitetta.

ELY-keskus kannustaa yleiskaavan jatkosuunnittelun aikana Helsingin kaupunkia neuvotteluihin ympäristöministeriön kanssa esitettyjen kansallispuistoon rajautuvien suojelu-, lähivirkistys- sekä retkeily- ja ulkoilualueiden liittämistä Sipoonkorven kansallispuistoon. ELY-keskus yhtyy Helsingin kaupunginvaltuuston näkemykseen (17./205 §, 30.8.2023,) että Sipoonkorven kansallispuiston laajentaminen Helsingin nykyisin omistamille alueille on perusteltua ja tarkoituksenmukaista alueen maankäytön suunnittelun edetessä.

Hallituksen esityksessä Sipoonkorven kansallispuiston perustamisesta (HE 321/2010) on todettu, että perustettu kansallispuisto on pieni ja hajanainen ja tulevaisuudessa kansallispuistoa on tarpeen merkittävästi laajentaa. Kuten hallituksen esityksessä todetaan, kansallispuiston suunnittelujärjestelmä tarjoaa hyvät puitteet kasvavien virkistyskäyttöpaineiden ohjaamisessa kulutusta parhaiten kestäville alueille yhdessä ympäröivien alueiden maankäytön kanssa. Yleiskaavaluonnoksessa esitettävien sl-, vr- ja vl- alueiden osalta mahdollinen kansallispuistoon liittäminen ei ole ristiriidassa sen kanssa, että Östersundomissa on tarve osoittaa alueita ja reittejä myös asukkaiden päivittäiseen virkistymiseen sekä retkeilyyn ja leiriytymiseen. ELY-keskus näkee, että Sipoonkorven kansallispuiston laajentaminen Helsingin omistamille alueille Östersun-

domissa on yleiskaavan valmistelun yhteydessä asetettujen tavoitteiden mukaista sekä Östersundomin alueen vetovoimaa keskeisesti kasvattava tekijä tulevaisuudessa. Tämä mahdollisuus on syytä huomioida selostuksessa sekä muissakin aluemerkinnoissä kuin VR-1-alueella.

Yleiskaavan suunnittelualueella on kiitettävä osuus koko alueen pinta-alasta osoitettu luonnonsuojeluun sekä erilaisiksi viher- ja virkistysalueiksi. Luonnoksessa on kuitenkin edelleen muutamia kipupisteitä, joissa maankäyttöratkaisuja tulee uudelleen arvioida luonnonsuojelullisista näkökulmista. Yksi näistä on Knutersintien varteen osoitettu uusi lähipalveluiden keskittymä sekä A-1 ja A-2 korttelialueet. Erityisen ongelmallinen kohta on Landbon itäpuolinen A-1 alue. Landbon suunnittelun aluekeskuksen alueella sijaitsee nykytilassa luonnontilainen Korsnäsinpuron läntinen haara, uhanalainen lehtoluontotyyppi sekä korkeimman arvoluokituksen lintu- ja kääpä- ja lepakkorajauksia. Landbon ja Sakarinmäen lähikeskustojen etäisyys toisistaan on luonnoksessa vain kilometri ja yksi raitiotiepysäkinväli. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa on syytä uudelleen arvioida tarve sijoittaa Porvoonväylän pohjoispuolisille luontoarvoiltaan korkean prioriteetin metsäalueille uutta yhdyskuntarakennetta hajauttavaa rakentamista.

ELY-keskus kannattaa kaikkien esitettyjen luontovaikutusten lieventämiskeinojen toteuttamista etupainotteisesti ennen, kun raideliikennepäätöksen mukainen raskaampi rakentaminen alueella aloitetaan.

Jatkotyöskentely

Uudenmaan ELY-keskus esittää, että monipuolista eri viranomaistahoja osallistavaa työpajatyypistä työskentelytapaa jatketaan Östersundomin osayleiskaavaehdotuksen laadinnassa.

2.1.2. Uudenmaan liitto

Tiivistelmä

Helsingin Östersundomin osayleiskaavan keskeisenä tavoitteena on osoittaa uusi raideliikenteeseen perustuva yhdyskuntarakenne siten, että alueelle suunniteltavasta maankäytöstä ei aiheudu merkittäviä haitallisia vaikutuksia Natura-alueille. Osayleiskaavaluonnos on lainvoimaisen Östersundomin alueen maakuntakaavan periaatteiden mukainen. Lausunnossaan Uudenmaan liitto tuo esille, että alueen maankäyttö ja mitoitus tulee suunnitella kokonaisuutena raideliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi ja että raideliikenteen kannalta keskeisten alueiden toteuttaminen tulee kytkeä uuden raideliikennetyhteyden sitovaan toteuttamispäätökseen. Uudenmaan liitto kiinnittää huomiota myös ekologisen verkoston toimivuutta koskeviin ratkaisuihin sekä ylikunnallisen suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin tarpeisiin. Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Uudenmaan liitto näkee Helsingin Östersundomin osayleiskaavan erittäin merkittävänä kaavan laajojen vaikutusten takia ja pitää osayleiskaavaa tärkeänä maakuntakaavan ja Helsingin Yleiskaava 2016 tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kaavan valmisteluvaiheeseen on sisällytetty skenaariotarkastelu ja kaavaluonnosta on laadittu tiiviissä yhteistyössä eri tahojen kanssa, mikä on antanut hyvän pohjan kaavan etenemiselle.

Yhdyskuntarakenne

Osayleiskaavaluonnoksessa esitetään pikaraitiotiehen sekä oleviin taajama-alueisiin perustuvaa yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja kehittämistä, jossa Östersundomin alueelle mahdollistetaan 35 000–45 000 asukasta. Suunnittelualueen pinta-alasta noin kolmannes on osoitettu rakentamisalueiksi, kolmannes luonnonsuojelualueiksi ja kolmannes virkistysalueiksi. Kaavaluonnoksen kehittämisperiaatteet vastaavat pääpiirteissään maakuntakaavan periaatteita, joissa uusi taajamarakenne sidotaan raideliikenteeseen ja raideyhteyden toteuttamiseen, turvataan tärkeät ekologiset yhteydet, eikä heikennetä merkittävästi Natura-alueiden luonnonarvoja.

Östersundomin yhdyskuntarakenteen suunnittelua ohjaavat maakuntakaavan taajamatoimintojen alueen suunnittelumääräykset. Näiden määräysten lisäksi aluetta koskee raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen alueen suunnittelumääräys, jonka mukaan alueen maankäyttö on kuntakaavoituksessa suunniteltava ja mitoitettava raideliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi,

raideliikenneyhteyden suunnittelu ja alueen maankäyttö tulee kytkeä toisiinsa ja alueen toteuttaminen tulee kytkeä raideliikenneyhteyden sitovaan toteuttamispäätökseen. Sitovalla toteuttamispäätöksellä maakuntakaavassa tarkoitetaan joko valtion tai kunnan rahoituspäätöstä rakentamissuunnitelman laatimiseksi tai rakentamisen aloittamiseksi. Lisäksi tiivistettävän alueen kehittämisperiaatemerkinällä osoitetaan ne taajama-alueet, jotka tulee suunnitella ympäröivää maankäyttöä tehokkaampina, joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvina alueina.

Osayleiskaavassa on annettu ajoitusmääräys, joka ei koske mm. asunto-alueita A-4 eikä työpaikka-alueita (TP). Osayleiskaavassa on tuotu esille, että ennen raideliikennepäätöstä ja alueen laajempaa rakentamista tavoitteena on mahdollistaa nykyisten pientaloalueiden täydennysrakentaminen vuonna 2022 valmistuneen Östersundomin nykyisten pientaloalueiden asemakaavoitusohjelman mukaisesti. Tämä pientaloalueiden täydennysrakentaminen (asuntoalueet A-4) voisi mahdollistaa alueella noin 4 000–6 000 uutta asukasta ennen kuin laajempi rakentaminen sitovan raideliikennepäätöksen myötä voi alkaa. Lisärakentaminen edellyttää vesihuoltoverkoston kapasiteetin nosta.

Lisäksi työpaikka-alueet ja energiahuollon alueet, jotka eivät ole sidoksissa raideliikenteeseen, voivat toteutua ennen raideliikennepäätöstä. Samoin tavoitellaan alueen virkistysverkoston osittaista kehittämistä ennen laajempaa rakentamista.

Östersundomin nykyisten pientaloalueiden asemakaavoitusohjelmassa on määritelty erikseen täydennysrakentamisen alueet, jotka on mahdollista toteuttaa ennen Östersundomin osayleiskaavan voimaantuloa sekä alueet, jotka voidaan toteuttaa vasta voimaantulon jälkeen, mikäli osayleiskaava sen mahdollistaa. Osayleiskaavaluonnoksessa kaikki nämä alueet on osoitettu asuntoalue A4 -aluevarausmerkinnällä. Kaavamääräyksen mukaan alueita kehitetään pientalovaltaisen asumisen sekä sitä palvelevien toimintojen, lähipalvelujen ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien elinkeinotoimintojen alueina. Ensimmäisessä vaiheessa asemakaavoituksella tavoitellaan 1500–2000 uutta asukasta ja toisessa vaiheessa 500–4000 uutta asukasta. Asemakaavoitusohjelman mukainen toteuttaminen vastaisi yhteensä noin 10 % osayleiskaavaluonnoksen kokonaismitoituksesta.

Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan A4-alueiden yksityiskohtaisempi kaavoitus ja toteuttaminen ennen raideliikenneyhteyden sitovaa toteuttamispäätöstä on mahdollista, kunhan ratkaisu ei ole ristiriidassa maakuntakaavan keskeisten periaatteiden kanssa eikä vaaranna maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista. Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue -merkintä ja -määräys eivät liiton tulkinnan mukaan edellytä, että kaikki alueelle suunniteltu rakentaminen tulee kytkeä uuden raideliikenneyhteyden sitovaan toteuttamispäätökseen. Maakuntakaavan mukainen ratkaisu edellyttää kuitenkin, että alueen maankäyttö ja mitoitus suunnitellaan kokonaisuutena raideliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi ja että raideliikenteen kannalta keskeisten alueiden toteuttaminen kytketään uuden raideliikenneyhteyden sitovaan toteuttamispäätökseen.

Osayleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee selvittää ja varmistua siitä, että maankäytön mitoitus on riittävä turvaamaan raideliikenteen taloudellisesti kannattavan toteuttamisen ja riittävän palvelutason. Lisäksi jatkosuunnittelussa tulee kuvata, miten kestävää liikkumista voidaan tukea etenkin Puronniityn ja Ultunan täydennysrakentamisalueilla, jotka sijaitsevat kauempana tulevan raide liikenteen päävaikutusalueesta.

Liikenne

Maakuntakaavassa Östersundomin taajamarakenne tukeutuu metroon, joka on osoitettu seutuliiikenteen ratana Helsingin Mellunmäen metroasemalta Sipoon Majviktiin. Osayleiskaavan luonnoksessa joukkoliikenne perustuu pikaraitiotiehen Itäkeskuksesta Sipoon rajalle asti. Uudenmaan liitto toteaa, että raideyhteys voi toteutua osayleiskaava-alueella metron sijaan myös pikaraitiotienä.

Raideliikenteeseen tukeutuvaa taajamatoimintojen aluetta koskee seuraava suunnittelumääräys: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueen toteuttaminen tulee kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Maakuntakaavassa ei osoiteta asemien

tai pysäkkien sijaintia, mutta tiivistettävän alueen merkinnällä osoitetaan raideliikennevyöhykkeen ne taajama-alueet, jotka tulee suunnitella ympäröivää maankäyttöä tehokkaampina alueina.

Osayleiskaavaluonnoksessa joukkoliikenne perustuu pikaraitiotiehen Itäkeskuksesta Sipoon rajalle asti. Pikaraitiotie kulkee olemassa olevaa Porvoonväylää mukailleen. Lisäksi kaavassa osoitetaan pikaraitiotien yhteystarpeet Ultunaan ja Karhusaareen. Raideliikenteeseen tukeutuvat alueet on huomioitu osayleiskaavaluonnoksessa ajoitusmääräyksellä, jossa keskustatoimintojen alueiden, asuntoalueiden A-1, A-2, A-3 sekä keskustan palvelujen alueen P-1 toteuttaminen edellyttää raideyhteyden sitovaa toteuttamispäätöstä. Uudenmaan liitto tuo esille, että maakuntakaavan suunnittelumääräyksen ehto alueen toteuttamisesta tulee siirtyä osayleiskaavatasolta myös asemakaavoihin.

Maakuntakaavassa on osoitettu pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli ja joukkoliikenteen vaihtopaikka. Seudullisessa joukkoliikennejärjestelmässä poikittainen Vantaan pikaraitiotie tulee päättymään Mellunmäkeen. Uudenmaan liitto toteaa, että Östersundomin pikaraitiotiejärjestelmän tulee kytkeytyä seudun muuhun pikaraitiotie- ja metrojärjestelmään. Östersundomin joukkoliikennetarkaisun perustuessa pikaraitiotieratkaisuun kytkeytyy Söderkullasta ja Itä-Uudeltamaalta Helsingin keskustaan suuntautuva liikenne Itäkeskuksen maakunnalliseen liityntäpysäköintiin ja siihen tulee varautua Itäkeskuksen liityntäpaikkakapasiteetissa.

Uudenmaan liitto pitää hyvänä, että osayleiskaavassa varaudutaan raskaan liikenteen taukopaikkaan, joista pääkaupunkiseudulla on pulaa. Taukopaikan sijaitessa Porvoonväylän varrella liittymän suunnittelussa on tehtävä yhteistyötä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Uudenmaan liitto kannustaa jatkamaan yhteistyötä alueen suunnittelussa Vantaan ja Sipoon kuntien kanssa ja huomioimaan Sipoon kunnan yleiskaavatyön Östersundomin joukkoliikennetarkaisun kytkemiseksi Sipoon Majvikiin ja Söderkullan suuntaan maakuntakaavan liikennetarkaisujen mukaisesti.

Elinkeinot ja kauppa

Osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu laajat työpaikka-alueet Porvoonväylän etelä- ja pohjoispuolelle. Nämä työpaikka-alueet on tarkoitettu ympäristöhaittoja aiheuttamattoman tuotannon, muiden työpaikkatoimintojen ja varastoinnin alueiksi, ja ne voivat toteutua ennen sitovaa raideliikennepäätöstä.

Uudenmaan liitto toteaa, että Porvoonväylän työpaikka-alueiden TP -määräystä tulee täydentää siten, että alueet on tarkoitettu raideliikenteestä riippumattomille työpaikoille. Lisäksi kaavaselostusta tulee täydentää työpaikka-alueiden ajoittamista ja mahdollista vaiheistamista koskevalla tarkastelulla, erityisesti liittyen joukkoliikennetarkaisuun.

Voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu Sakarinmäen vähittäiskaupan suuryksikkö, jonka enimmäismitoitus on 100 000 k-m². Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan yksityiskohdaisemmassa suunnittelussa osoittaa sellaista merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppaa. Maakuntakaava ei rajoita kaupan laatua tai määrää Sakarinmäen keskustatoimintojen alueella.

Osayleiskaavan luonnoksessa Sakarinmäen palvelujen alue (P-1) täydentää Sakarinmäen keskusta-alueen erilaisilla tilaa vievillä toiminnoilla ja palveluilla, ei kuitenkaan päivittäistavaramyymälöillä. Osayleiskaavalla ei tavoitella vaikutuksiltaan seudullisesti merkittävää vähittäiskaupan suuryksikköaluetta vaan vastataan alueen paikalliseen palvelutarpeeseen.

Sakarinmäen ja Östersundomin keskustan liiketilatarpeeksi on osayleiskaavassa arvioitu 12 000 k-m². Osayleiskaavan mukaan molemmilla alueilla on kysyntää isolle päivittäistavaramyymälälle tai useammallekin, riippuen kaupan kokonaisverkosta ja kokoluokista.

Östersundomin C-alueella sekä osayleiskaavan A- ja TP-alueilla on voimassa maakuntakaavan taajamatoimintojen aluetta koskeva suunnittelumääräys, jonka mukaan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksikköjen koon alarajat ovat Helsingissä

- tilaa vaativan kaupan osalta 30 000 k-m²

- muun erikoistavaran kaupan osalta 10 000 k-m²
- päivittäistavarakaupan osalta 5 000 k-m²

Uudenmaan liitto toteaa, ettei kaavaselostuksessa eikä merkintöjä koskevissa määräyksissä tuoda esille kaupan paikallisuuden tai seudullisuuden rajoja. Alueilla, joissa osayleiskaava sallii vähittäiskaupan suuryksikköjen toteuttamisen, tulee suunnittelumääräyksissä esittää oikeusvaihteelliset seudullisuuden alarajat maakuntakaavaan tai selvityksiin perustuen. Sakarinmäkeen osoitetun palvelujen alueen suunnittelumääräyksessä tulee esittää vähittäiskaupan suuryksikköä koskeva enimmäismitoitus (100 000 k-m²).

Kulttuuriympäristö

Maakuntaakaavassa on osoitettu valtakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön alueet (RKY 2009) sekä kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt. Östersundomin kulttuurimaisemaan kuuluu Vanhan Porvoontien molemmiin puoliin levittäytyviä peltoaukeita sekä Östersundomin kartanoalue, jonka vanhimmat säilyneet rakennukset ovat pääosin 1800-luvulta.

Osayleiskaavan luonnoksessa valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävälle kulttuuriympäristön arvoja sisältäville alueille sallitaan vain vähän täydennysrakentamista. PA/s ja A/s -määräysten mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristö, maisema ja luontoarvot. Lisäksi koko kaava-alueella koskevat määräykset edellyttävät huomioimaan valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt ja maakunnallisesti merkittävät maisema-alueet ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet.

Osayleiskaavan vaikutusten arvioinnissa on todettu, että Östersundomin kulttuurimaisema säilyy pääsääntöisesti eheänä, mutta sen reuna-alueilla uusi rakentaminen muuttaa maisemaa. Tiiviin rakentamisen alueilla on joitakin maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaita rakennuksia ja rakennuskokonaisuuksia, jotka on huomioitava tarkemman suunnittelun tasolla. Uudenmaan liitto pitää osayleiskaavan määräyksiä riittävinä, jotta valtakunnalliset ja maakunnalliset kulttuuriympäristön arvot tulevat huomioituiksi.

Viherrakenne, ekologiset yhteydet

Östersundomin osayleiskaavaluonnoksessa osoitetaan laajasti yhtenäisiä viheralueita säilyttäviä merkintöjä. Osayleiskaava-alueen pinta-alasta 63 % on viheralueita, joista 34 % on nykyisiä tai rauhoitettavia suojelualueita ja 29 % muita virkistysalueita. Tämän lisäksi rakentamisen alueet tulevat sisältämään pienimittakaavaisia lähiviheralueita, joita ei osayleiskaavan tarkkuustasolla esitetä. Viheralueiden määrän lisäksi niiden saavutettavuus on luontohyötyjen kannalta oleellista. Kaavaselostuksen mukaan suurin osa kaava-alueen asukkaista sijoittuu alle 300 metrin etäisyydelle yleiskaavan laajemmasta viheralueesta.

Uudenmaan liitto pitää hyvänä, että luonnon arvojen ja ekologisten yhteyksien säilymiseen ja vahvistamiseen sekä saavutettaviin virkistysalueisiin on kiinnitetty yleiskaavassa erityisesti huomiota. On tärkeää, että viheryhteyksien epäjatkuvuuskohtia vahvistetaan esimerkiksi vihersilloilla ja metsittämällä.

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että maakunnallisen ekologisen verkoston kytkeytyneisyys turvataan suunnittelualueella ja alueelta sen ulkopuolelle, ja että yhteyksiä vahvistetaan heikentyneissä kohdissa. Ilmastonmuutokseen sopeutuminen lisää aiempaakin enemmän tarvetta toimiville ekologisille yhteyksille. Kaavaratkaisuissa tulee huomioida myös kasvava virkistyskäyttöpaine. Uudenmaan liitto pitää hyvänä, että viher- ja virkistysverkoston kehittämistä tavoitellaan jo etupainotteisesti ennen alueen laajempaa rakentamista. Toimiviksi ekologisiksi yhteyksiksi kehittyminen on tärkeää huomioida myös rakentamisen ajoittamisessa.

Maakuntakaavan viheryhteystarvemerkitöiden toteutettavaan leveyteen ja laatuun vaikuttavat heikentävästi yleiskaavaluonnoksessa osoitetut, maakuntakaavan muita ratkaisuja tukevat tiiviimmän rakentamisen alueet (mm. Östersundomin ja Sakarinmäen keskustat ympäristöineen). Näiden rakentamisalueiden ulkopuolisilla alueilla tulee sitäkin paremmin ottaa huomioon maakunnallisen ekologisen verkoston toimivuuden edellytykset.

Ekologisen verkoston kannalta heikentymistä nykytilanteeseen nähden kohdistuu etenkin Sakarimäen alueelle. Osayleiskaavassa osoitettu uusi rakentaminen ja uudet tieliikenteen yhteystarpeet kaventavat nykyisiä ydinalueiden välisiä pohjois-eteläsuuntaisia yhteyksiä Porvoonväylän ja Uuden Porvoontien välillä. Kaavaluonnoksessa on osoitettu työpaikka-alueita Porvoonväylän varteen alueelle, jossa on osoitettu myös pohjois-eteläsuuntainen ekologinen yhteys. Yhteydessä on jo kapeikko väylän vuoksi, joten on syytä perustella tarkemmin, miksi yhteyttä ei ole osoitettu leveämpänä, ja siten lajistolle todennäköisesti elinympäristöiltään monipuolisempana ja vähäisemmällä häiriöllä toimivana alueena väylän molemmin puolin. Maakunnallisen ekologisen yhteyden toimivuus edellyttää yleensä vähintään 500 metrin leveyttä, jotta käytävään kohdistuvalle reunavaikutukselle (ts. erilaiset häiriöt) herkemmatkin lajit pystyvät käyttämään yhteyttä.

Lisäksi Sakarimäen ja Östersundomin keskusten välille jäävä ekologinen yhteys on kaavaluonnoksessa osoitettu kapeampana kuin mitä häiriövaikutuksen välttäminen edellyttäisi. Myös tässä on syytä hakea ratkaisuja, joilla häiriölle herkemmän lajiston liikkuminen voisi olla mahdollista. Kyse on maakunnallisten tavoitteiden toteuttamista vaikeuttavista ratkaisuista, jolloin yhteyksiä heikentävien ratkaisujen perustelujen tulee liittyä maakunnallisiin asioihin, vaikutukset maakunta-kaavan tavoitteisiin tulee esittää ja heikennykset perustella.

Tavoitteena maakuntakaavan viheryhteystarvemerkinä on, että jos nykytilassa on jäljellä mahdollisuus maakunnallisena toimivaan, leveään yhteyteen merkinnän yleispiirteisesti osoittamalla alueella, pitää se säilyttää rakentamattomana. Jos on mahdollista vahvistaa yhteyttä muuta kautta, kuin maakuntakaavassa yleispiirteisesti merkityssä kohdassa, on vahvimpaan yhteyskohtaan aiheutettu heikentyminen korvattava mieluummin useamman kohdan kautta. Useampi kuin yksi kohta on tarpeen, koska yhteyden siirtymiseen ja nykytilassa tavoitetta heikompien kohtien toimivuuteen sisältyy epävarmuutta. Jos muuta sijaintivaihtoehtoa rakentamiselle ei ole ja osittaisen heikentymisen korvaaminen on mahdollista, niin paikallistakin muuta maankäyttöä voi suunnitella jonkin verran maakunnallisen yhteyden alueelle.

Osayleiskaavan vaikutukset tulee arvioida koko siltä alueelta, johon kaavalla on vaikutuksia tai jolla voi olla vaikutusta kaavan tavoitteiden toteutumiseen. Tämä koskee myös kaavassa osoitettuja ekologisen verkoston yhteyksiä ja yhteystarpeita, joista merkittävä osa on ylikunnallisia. Jos kaavan vaikutuksena arvioidaan maakunnallisen ekologisen verkoston heikentyvän joiltain osin, tulee perustella, miksi ratkaisuille ei ole ollut vaihtoehtoja.

Erityisesti läntisen, Vantaan ja Helsingin rajalla sijaitsevan Salmenkalliosta Vantaan Länsisalmen kautta pohjoiseen kulkevan ekologisen yhteyden kehittäminen metsäisenä ja riittävän laajana on tärkeää lajiston liikkumisedellytysten kannalta. Tämän yhteyden parantamisen vaihtoehtojen tarkastelua tulee täydentää. Maakunnallisten viheryhteyksien toteutumisen edellytykset tulee varmistaa naapurikuntien ja tarvittaessa valtion kanssa neuvotellen.

Luontoselvitysten täydentäminen kaava-aineistossa esitetyllä tavalla ja lisäksi tämän lausunnon asiat huomioon ottaen on tärkeää.

Vesihuolto

Maakuntakaavassa on osoitettu kaksi vaihtoehtoista sijaintia jätevedenpuhdistamolle. Osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu maanalainen jätevedenpuhdistamo toiselle maakuntakaavassa osoitetulle alueelle, Norrbergettiin. Kaavaratkaisu on tämän osalta maakuntakaavan mukainen ja vastaa maakunnallista tavoitetta varautua pääkaupunkiseudun väestönkasvun aiheuttamaan vesihuollon kapasiteetin kasvattamiseen ja turvaamiseen.

Kaavaluonnoksessa ei kuitenkaan ole osoitettu erillistä purkutunnelia puhdistamolta. Maakunta-kaavassa purkuyhteys on osoitettu jätevesitunnelin ohjeellisella linjauksella. Purkuyhteys on syytä ottaa jatkosuunnittelussa huomioon ja osoittaa linjaus kaavakartalla.

Maa-aineshuolto

Maakuntakaavassa on osoitettu EJ3 -merkinnällä alue, joka varataan louheen ja puhtaiden ylijäämämuiden käsittelyyn, varastointiin ja loppusijoitukseen. Merkinnän osoittaminen perustui Östersundomin yhteisen yleiskaavatyön yhteydessä laadittuihin selvityksiin. EJ3 -merkinnällä varauduttiin kaava-alueen toteuttamiseen liittyvään maamassojen hallintaan ja kierrätykseen.

Lausunnoilla olevassa kaavaluonnoksessa ei ole osoitettu aluetta maamassojen hallintaan, varastointiin ja käsittelyyn. Maa-aineshuoltoa koskevia määräyksiä ei sisälly myöskään koko kaava-aluetta koskeviin määräyksiin.

Maa-ainesten kierrätys vaatii paikallisia rakentamisen tukialueita, joilla on mahdollista käsitellä, jalostaa ja varastoida maa-aineksia, mutta jotka voivat olla myös väliaikaisia, rakentamisen aikaisia kierrätysalueita. Kestävien luonnonvarojen käytön ja massatasapainon kannalta maa-ainekset tulisi saada tehokkaasti hyödynnetyksi jo lähellä syntykohteita, koska pitkät kuljetusmatkan maankaatopaikoille lisäävät päästöjä ja kustannuksia. Uudenmaan liitto toteaa, että kiertotalouden ja ilmastotavoitteiden näkökulmasta olisi tärkeää, että kaavassa osoitettaisiin maamassojen kiertotaloutta tukevia ratkaisuja.

Ilmastovaikutukset

Helsingin tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030, nollata päästöt vuoteen 2040 mennessä ja olla hiilinegatiivinen sen jälkeen. Östersundomin laajamittainen rakentaminen ja siitä aiheutuvat päästöt realisoituvat aikaisintaan 2040-luvulla. Toisaalta alueen toteuttaminen jatkuu jopa neljä vuosikymmentä, joten sillä on merkittävä vaikutus Helsingin pitkän aikavälin ilmastopäästöihin.

Osayleiskaavan vaikutukset ilmastopäästöihin on arvioitu elinkaariperusteisesti huomioiden kaavan mukaisen uuden yhdyskuntarakenteen rakentamisen aikaiset sekä käyttövaiheen aikaiset ilmastopäästöt. Tehdyn arvion mukaan osayleiskaavan suurimmat ilmastopäästöt syntyvät esirakentamisesta ja rakennusten rakentamisesta. Toiseksi suurin päästövaikutus on hiilivarastojen pienenemisellä. Ilmastovaikutusten arviointiraportti ei sisällynyt lausuttavana olleeseen kaavaluonnokseen vaan valmistuu myöhemmin. Arvioinnin tulokset ja johtopäätökset tulee ottaa huomioon kaavaehdotuksen valmistelussa.

Uudenmaan liitto pitää erittäin tärkeänä, että Östersundomin alueen kaavoituksessa edistetään hiililineutraaleja energiaratkaisuja ja energiatehokkuutta toimintojen sijoittamisessa. Osayleiskaavassa tulee huomioida teknologian kehitys ja ohjata yksityiskohtaisempaa suunnittelua muun muassa uusiutuvien energialähteiden hyödyntämiseen ja vähähiiliseen rakentamiseen.

Osayleiskaavan ilmastovaikutukset ovat merkittäviä. Kaavaratkaisun valmistelussa on huolehdittava, että ilmastotavoitteiden ja -hyötyjen saavuttamista estäviä kehityskulkuja ei lukita. Kaavaratkaisussa tulee esittää ilmastovaikutuksia lieventäviä kaavamääräyksiä sekä arvioida niiden riittävyttä ja tehokkuutta.

Ilmastonmuutokseen sopeutumisen merkitys kasvaa pidemmällä aikavälillä päästövähennysten onnistumisesta riippumatta. Osayleiskaavassa on välttämätöntä huomioida ilmastonmuutokseen sopeutumisen tarpeet ja ilmastoriskit. Kaavaselostuksessa todetaan, että suunnittelualueella esiintyy merivesitulvia ja että alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huomioida tulvariskit sekä varautua mm. ilmastonmuutoksen aiheuttamien tulvien ja sään ääri-ilmiöiden, kuten myrskyjen, rankkasateiden ja taajamatulvien, yleistymisen vaikutuksiin tulvatilanteissa. Tulvariskien mahdollisuutta ei ole kuitenkaan otettu huomioon merkinnöissä ja määräyksissä. Tulvariskit on syytä ottaa huomioon kaavan jatkosuunnittelussa myös merkintöjen ja määräysten osalta.

Yhteenveto

Osayleiskaavassa esitetty yhdyskuntarakenteen kehittäminen tukeutuu raideliikenteen toteuttamiseen, mikä on maakuntakaavan mukaista. Uudenmaan liitto edellyttää, että maakuntakaavan suunnittelumääräyksen ehto alueen toteuttamisen sitomisesta raideliikenneyhteyden sitovaan toteuttamispäätökseen tulee siirtyä osayleiskaavatasolta myös asemakaavoihin.

Osayleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa nykyisten pientaloalueiden täydennysrakentaminen noin 2000-6000 uudelle asukkaalle ennen alueen laajempaa rakentamista. Myös työpaikka-alueet, jotka eivät ole sidoksissa raideliikenteeseen, voivat kaavaluonnoksen mukaan toteutua ennen raideliikennepäätöstä. Samoin tavoitellaan alueen virkistysverkoston osittaista kehittämistä ennen laajempaa rakentamista.

Osayleiskaavassa esitetty ratkaisu on linjassa maakuntakaavan tavoitteiden ja periaatteiden kanssa. Osayleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee kuitenkin selvittää ja varmistua siitä, että

maankäytön mitoitus on riittävä turvaamaan raideliikenteen taloudellisesti kannattavan toteuttamisen ja riittävän palvelutason. Porvoonväylän varteen osoitettujen työpaikka-alueiden kaavamääräystä tulee täydentää siten, että alueet on tarkoitettu raideliikenteestä riippumattomille työpaikoille. Lisäksi kaavaselistusta tulee täydentää näiden työpaikka-alueiden ajoittamista ja mahdollista vaiheistamista koskevalla tarkastelulla.

Maakuntakaavassa on osoitettu pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli. Uudenmaan liitto korostaa, että Östersundomin pikaraitiotiejärjestelmän tulee kytkeytyä seudun muuhun pikaraitiotie- ja metrojärjestelmään. Myös Sipoosta ja Itä-Uudeltamaalta Helsingin keskustaan suuntautuvan liikenteen kasvuun tulee varautua Itäkeskuksen liityntäpaikkakapasiteetissa. Uudenmaan liitto kannustaa jatkamaan yhteistyötä Vantaan ja Sipoon kuntien kanssa ja huomioimaan Sipoon kunnan yleiskaavatyön Östersundomin joukkoliikennetarkistuksen kytke-miseksi Sipoon Majvikiin ja Söderkullan suuntaan.

Kauppaa koskeissa kaavamääräyksissä tai selostuksessa ei ole kaikilta osin riittävän selkeästi määritetty kaupan paikallisuuden tai seudullisuuden rajoja. Alueilla, joissa osayleiskaava sallii vähittäiskaupan suuryksikköjen toteuttamisen, tulee suunnittelumääräyksissä esittää oikeusvai-kutteiset seudullisuuden alarajat maakuntakaavaan tai selvityksiin perustuen. Sakarinmäkeen osoitetun palvelujen alueen suunnittelumääräyksessä tulee esittää maakuntakaavan vähittäis-kaupan suuryksikköä koskeva enimmäismitoitus.

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että maakunnallisen ekologisen verkoston kytkeytyneisyys turvataan suunnittelualueella ja alueelta sen ulkopuolelle, ja että yhteyksiä vahvistetaan heikenty-neissä kohdissa. Osayleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee tarkastella ja perustella maakunnal-listen ekologisten yhteyksien turvaaminen erityisesti Porvoonväylän TP-alueiden välillä, Sakarin-mäen ja Östersundomin keskuksien välissä sekä Vantaan ja Helsingin rajalla sijaitsevan Sal-menkallion kautta kulkevan ekologisen yhteyden osalta. Maakunnallisten viheryhteyksien toteu-tumisen edellytykset tulee varmistaa naapurikuntien ja tarvittaessa valtion kanssa neuvotellen.

Osayleiskaavassa on maakuntakaavan mukaisesti osoitettu Norrbergettiin maanalainen jäteve-denpuhdistamo, jonka purkuyhteys on syytä ottaa jatkosuunnittelussa huomioon ja osoittaa lin-jaus kaavakartalla.

Osayleiskaavassa ei ole osoitettu aluetta maamassojen hallintaan, varastointiin ja käsittelyyn eikä maa-aineshuoltoa koskevia määräyksiä sisälly koko kaava-alueella koskeviin määräyksiin. Uudenmaan liitto toteaa, että kiertotalouden ja ilmastotavoitteiden näkökulmasta olisi tärkeää, että kaavassa osoitettaisiin maamassojen kiertotaloutta tukevia ratkaisuja.

Osayleiskaavan ilmastovaikutukset ovat merkittäviä. Kaavaratkaisussa tulee esittää ilmastovai-kutuksia lieventäviä kaavamääräyksiä sekä arvioida niiden riittävyttä ja tehokkuutta. Samoin il-mastonmuutokseen sopeutumisen tarpeet ja ilmastoriskit tulee huomioida esitettyä kattavammin esimerkiksi tulvariskien osalta. Ilmastovaikutusten arviointiraportin tulokset ja johtopäätökset tu-lee ottaa huomioon kaavaehdotuksen valmistelussa.

Lopuksi

Uudenmaan liitto näkee osayleiskaavan luonnoksen hyvänä pohjana alueen jatkosuunnittelulle ja kannustaa kaavatyössä edelleen eri

2.1.3. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, HSY

Lausunto

Vesihuolto

Osayleiskaavan toteuttaminen edellyttää Östersundomin alueen vesihuollon mittavaa kehittä-mistä. Jotta vesihuollon palvelutaso saataisiin nostettua osayleiskaavan toteuttamisen edellyttä-mälle tasolle ja toisaalta voitaisiin varmistaa palvelutason säilyminen nykyiselle asutukselle sekä lähitulevaisuudessa suunnitellulle pientaloalueiden täydennysrakentamiselle, on alueella tehtävä

merkittäviä vesihuoltoverkostojen kapasiteettia nostavia investointeja jo lähivuosien aikana. Vesihuollon toimintavarmuuden ylläpitäminen edellyttää vesihuollon järjestämisen tarkastelemista Östersundomin aluetta huomattavasti laajempaan kokonaisuutena.

Östersundomin alueella vesihuollosta huolehtii Sipoon Vesi. Mikäli alue on tarkoitus siirtää jollain aikavälillä osaksi HSY:n toiminta-alueita, on mahdollisen vesihuollon huolehtimisvelvollisuuden siirron näkökulmasta tärkeää, että alueen vesihuollon jatkokehittämisessä kaikki tekninen suunnittelu ja rakentaminen toteutetaan siten, että siirto HSY:lle on aikanaan teknistaloudellisesti helppo toteuttaa ja aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa asukkaille. Tulevaisuuden kannalta on siten tärkeää, että alueen vesihuoltoratkaisut ja eri tasoiset suunnitelmat tehdään yhteistyössä HSY:n kanssa.

2.1.4. Helsingin seudun liikenne (HSL)

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Östersundomin osayleiskaavaa ohjaa vuoden 2021 keväällä lainvoiman saanut Östersundomin maakuntakaava. Maakuntakaava sitoo alueen uuden maankäytön kehityksen raideyhteyden toteuttamiseen. HSL lausui syksyllä 2023 Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteista. Lausuntoa edelsi runsaahko yhteistyö alueen kaavoittajien ja liikennesuunnittelijoiden kanssa. HSL kokeekin yhteistyön olleen tähän mennessä kiitettävää Helsingin kaupungin suunnittelijoiden kanssa.

HSL:n lausunto Östersundomin osayleiskaavaluonnoksesta mukailee kannanottoa suunnitteluperiaatteista, sillä keskeiset suunnitteluperiaatteiden kannanottoa vaatineet ratkaisut ovat mukana myös yleiskaavaluonnoksessa.

Maankäyttö ja täydennysrakentaminen

Seudun yhteistä kehitysnäkemyksiä määrittävässä MAL 2023 -suunnitelmassa kestävä kasvu luodaan ohjaamalla uusi maankäyttö nykyiseen rakenteeseen. MAL 2023 -suunnitelmassa on osoitettu ensisijaisen rakentamisen vyöhykkeet, jotka laajuudessaan mahdollistavat maankäytön kehityssuunnitelmat pitkälle tulevaisuuteen. Östersundomin alue ei sijaitse maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä vaan on osa seudun pitkän aikavälin joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja edellyttäviä kasvusuuntia. Osayleiskaavaselostuksen mukaan Östersundomin rakentaminen tapahtuukin pitkällä aikavälillä, ja ainakin valtaosin MAL-tavoitevuoden 2040 jälkeen. Osayleiskaavaluonnoksessa esitetty toteutuspolku mukailee HSL:n näkemystä, jonka mukaan uusi maankäyttö tulisi sijoittaa MAL-suunnitelman ensisijaisille maankäytön vyöhykkeille ennen Östersundomia.

On tunnistettava, että Östersundomin osayleiskaava-alueen sijainti ja toteutusta määrittävät reunaehdot, kuten kestävyys sekä vaatimus raideyhteydestä ovat vaikeasti yhteensovittavissa. On myös tunnistettava, että osayleiskaava vastaa verrattain onnistuneesti sille asetettuihin tavoitteisiin. Tämä ei kuitenkaan täysin poista huolta alueen todennäköisestä seudun kokonaiskestävyyttä heikentävästä vaikutuksesta.

Östersundomin nykyisten pientaloalueiden asemakaavoitusohjelmassa on tutkittu alueen täydennysrakentamismahdollisuuksia. Täydennysrakentaminen mahdollistaisi 2000–6000 uutta asukasta jo ennen sitovaa päätöstä raideliikenteestä. Pientaloalueiden täydennysrakentaminen tukeutuu olemassa olevaan taajamarakenteeseen. Täydennysrakentaminen olemassa olevaan rakenteeseenkaan ei ole kuitenkaan ongelmallista. Kestävän liikkumisen edistäminen on haasteellista hajanaisessa ja löyhässä kaupunkirakenteessa, jota pientaloalueet ovat vielä täydennysrakentamisenkin jälkeen. Joukkoliikennepalvelun järjestäminen alueella on velvoittavaa mutta kannattamatonta, eikä hajanainen rakenne luo edellytyksiä vetovoimaisen ja kustannustehokkaan joukkoliikennepalvelun tuottamiselle. HSL toivoo yhteistyötä Helsingin kaupungin kanssa täydennysrakennettavien alueiden joukkoliikennepalvelun mitoitusta arvioitaessa asian tullessa ajankohtaiseksi.

Östersundomin maakuntakaava edellyttää raideliikennettä ja raideyhteyttä ennen maankäytön suurimittaista kehittämistä eikä HSL:n näkemyksen mukaan maankäyttöä tulekaan laajentaa olemassa olevan taajamarakenteen ulkopuolelle ennen sitovaa päätöstä raideyhteyden toteutuksesta. On huomioitava, että välivaiheeksi suunniteltu pientaloalueiden täydennysrakentaminen ei itsessään täytä osayleiskaavan tavoitteita kuin pieneltä osalta. Välivaiheen pitkittyessä syntyy kaupunkiseudulle ainoastaan lisää henkilöautoiluun perustuvaa kaupunkirakennetta.

Raitioliikenne Östersundomin joukkoliikennejärjestelmän runkona

Östersundomin suunnitteluperiaatteissa tutkittiin raideyhteydeksi pikaraitiotietä vaihtoehtoisin linjauksin sekä metrovaihtoehtoa. Valitulla raideyhteydellä on maankäytön määrän, muodon ja levinneisyyden lisäksi vaikutusta joukkoliikenteen järjestämisen kustannuksiin sekä houkuttelevuuteen. Osayleiskaavaluonnos esittää Östersundomin raideratkaisuksi Itäkeskuksen suunnasta Siiposeen asti jatkavaa pikaraitiotietä.

Raitiotie soveltuu raideyhteydeksi osayleiskaavaluonnoksen maankäyttöön. Se on operointikustannuksiltaan metroa kalliimpi mutta investointina pienempi sekä ylläpitokustannuksiltaan halvempi. Raitiotie kytkeytyy metroa huonommin ympäröivään joukkoliikennejärjestelmään mutta toisaalta tarjoaa paikallisella saavutettavuudellaan huomattavasti paremmat edellytykset Östersundomin alueen sisäisille matkoille. Matka-ajat raitioliikenteellä esimerkiksi Sakarinmäestä Östersundomin kautta Itäkeskukseen ovat nopeallakin raitiolinjalla arvioituna 20–25 minuuttia, josta jatkaminen joukkoliikenteellä esimerkiksi Helsingin keskustan suuntaan vaihtoinen kaksinkertaistaa matka-ajan.

Östersundomin osayleiskaavan selostuksen mukaan *”alueen kaavoituksella tavoitellaan kokonaiskestävyyttä, joka pitää sisällään taloudellisen, ekologisen, sosiaalisen ja kulttuurisen kestävyuden. Suunnittelussa huomioidaan kaupungin ilmastotavoitteet sisältäen ilmastomuutoksen hillinnän ja sopeutumisen.”* Vaikka raitiotien liikenteellistä toimivuutta ei ole vielä suunniteltu, on riskinä, että sen avulla Östersundomin alueelle ei saada toteutettua henkilöautoliikenteelle kilpailukyistä joukkoliikennevaihtoehtoa osayleiskaava-alueen ulkopuolisilla matkoilla. Tämä on kaavan tavoitteiden vastaista.

Östersundomin osayleiskaavan ja alueen asemakaavoituksen edellytyksenä on raideyhteys. Koskeeko raideyhteyden toteuttamispakko pelkästään Östersundom-Kappelin ja Sakarinmäki-Korsnäsin alueita, joille suurimmat maankäytön lisäykset keskittyvät? Osayleiskaavan mukaan raitioliikenneverkkoa on mahdollista haaroittaa Sakarinmäestä pohjoiseen ja etelään (pikaraitiotien yhteystarve -merkintä), mikäli maankäytön ratkaisut Ultunan ja Karhusaaren suunnilla raitioliikennettä perustelevat. Millä tavoin Karhusaaren ja Landbon/Ultunan suuntien maankäytön kehitys on kytketty raideyhteyden toteutukseen? Mahdollistaako osayleiskaavan raideyhteyden pikaraitiotie-merkinnän laajuinen toteutus myös näiden alueiden rakentamisen? Maankäytön palveleminen raitiotievarausten alueella ilman raitiotietä vaatii alueiden joukkoliikenteen järjestämistä bussiliikenteellä. Jos bussiliikenne järjestetään ainoastaan liityntänä ratikan varteen esim. Sakarinmäessä, muodostuu Karhusaaresta ja Ultunasta Östersundomin ulkopuolelle suuntautuvia matkoista monivaihtoisia ja epähoukuttelevia. Laajemmin palveleva mutta raitiotien kanssa rinnakkainen bussiliikenne taas on päällekkäistä palvelua. HSL haluaa olla mukana, kun alueen joukkoliikenteen kokonaisratkaisua suunnitellaan.

Östersundomin suunnitteluperiaatteiden yhteydessä laadittu joukkoliikenneratkaisujen vertailu aliarvioi HSL:n arvion mukaan operointikustannuksia. HSL arvioi raidevaihtoehtojen operointikustannukset skenaariosta riippumatta noin kaksinkertaisiksi alun perin HELMET-mallilla arvioituihin nähden. Keskeiset puutteet operointikustannuksissa johtuivat ennen kaikkea kalusto- ja varikkoinvestointien pääomakustannuksista. Pääomakustannukset ovat keskeinen osa raideliikenteen kustannusrakennetta, ja ne tulee sisällyttää vertaileviin operointikustannuslaskelmiin.

Pikaraitioliikenteen operointikustannukset sisältävät hankittavan kaluston lisäksi myös arvioidun varikkoinvestoinnin, koska Östersundomin pikaraitiotietä ei ole mahdollista eikä tarkoituksenmukaista yrittää sovittaa olemassa oleville tai suunnitelluille raitioliikenteen varikoille. Varikon olisi hyvä sijaita raidelinjauksen varrella ennemmin Östersundomissa kuin radan länsipäässä, sillä alueen maankäytölliseen jakaumaan perustuen raitioliikenne tulee alkamaan ja päättymään Östersundomista. Varikon sijainnilla on merkitystä liikennöintikustannusten suhteen liikenteen käynnistymiseen ja lopettamiseen liittyvien siirtymien takia. Mitä enemmän liikennöiviä yksiköitä sitä suurempi kustannusvaikutus.

Raitioliikennevarikoiden sijainteja on käsitelty yleiskaavoissa eri tavoin. Helsingin yleiskaavassa 2016 kantakaupungin raitiotievarikoita ei ole merkitty yleiskaavaan vaan joukkoliikenteen runkoverkko -teemakarttaan. Pikaraitiolinjan 15 varikkoalue Roihupellossa on samassa yleiskaavassa osittain yhdyskuntateknisen huollon aluetta ja osittain toimitila-aluetta. Merkintään voi Roihupellossa olla syynä viereinen tuolloin jo olemassa ollut Vartiokylän metrovarikko. Espoon yleiskaava 2060 -luonnoksessa on sen sijaan esitetty ohjeelliset joukkoliikenteen varikoiden paikat (merkintä jl). Vaikka Östersundomin osayleiskaavaluonnoksessa ei esitetäisi paikkaa raitioliikenteen varikolle, on varikon sijainti ratkaistava joko Östersundomin raitiojärjestelmän suunnittelun yhteydessä tai viimeistään alueen asemakaavoitusvaiheessa.

Joukkoliikenteen houkuttelevuus

Kestävä yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä Östersundomissa vaatii suuria investointeja joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen vetovoimaisuutta on tuettava mahdollisimman laajasti eri keinoin, jotta sen palvelutaso saadaan pidettyä riittävän kilpailukykyisenä ja liikenteen järjestämisen mahdollisimman kustannustehokkaana. Sijaintinsa vuoksi alueella on riski tukeutua voimakkaasti autoliikenteeseen ja suunnittelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota siihen, että kestävä liikkuminen olisi suhteessa houkuttelevampaa.

Osayleiskaavaluonnoksen vaikutusten arvioinnin mukaan: *Tie- ja katuverkossa keskeisimmät vaikutukset kohdistuvat Porvoonväylään ja Uuteen Porvoontiehen. Jatkosuunnittelussa on tärkeä varmistaa katuverkon riittävä kapasiteetti.* Mahdollinen autoliikenneverkon kapasiteetin kasvattaminen on ristiriidassa kestävien kulkumuotojen kilpailukykyyn edistämisen kanssa. Herkkystarkasteluissa tulisi huomioida mahdollisesti pysyvästi vähentynyt kansainvälinen idän liikenne.

Helsingin keskustan suuntaan pikaraitiotie sisältää vähintään yhden vaihdon ja raitiotien laajuudesta riippuen kaava-alueen reunoilta vaihtoja voi tulla useampia. Alueelle kaavailtu työpaikkamäärä on varsin pieni suhteessa asukasmääriin eli alueelta ohjautuu paljon työmatkaliikennettä toisaalle, mikä kasvattaa liikenteen kokonaissuoritteita. Moottoritieverkon nopea ja tehokas saavutettavuus Landbon ja Östersundomin eritasoliittymien kautta tekee henkilöajoneuvoliikenteestä seudulliselta saavutettavuudeltaan ylivoimaisen alueen sisäisiä tai Itäkeskukseen päättyviä matkoja pidemmällä matkoille.

Landbon eritasoliittymän parantaminen mahdollistaa Porvoonväylää käyttävän bussiliikenteen pysähtymisen liittymässä molempiin suuntiin. Tämä on hyvä muutos ja parantaa erityisesti Helsingin keskustan saavutettavuutta alueelta jo ennen raitiotien toteutusta. Pysäkkien houkuttelevuutta ja saavutettavuutta heikentää tosin moottoritiepäristöstä juontuva hajanainen sijainti. Houkuttelevuutta tulee jatkosuunnittelussa pyrkiä edistämään laadukkailla pysäkkiratkaisuilla ja hyvällä paikallisella saavutettavuudella.

Keskeinen Östersundomin raitiotievaihtoehdon menestyksen edellytys olisi, että Itä-Helsingistä muodostuisi vahvemmin omavaraisempi ja itsenäinen kokonaisuus. Joukkoliikennejärjestelmän puolesta edellytyksiä tälle on olemassa: Östersundomin pikaraitiotie olisi osa mahdollisesti hyvinkin laajaksi muotoutuvaa itäisten raitioteiden kokonaisuutta, johon kuuluisi myös liikenteensä jo aloittanut pikaraitiolinja 15 sekä Vantaan ratikka, jonka liikenteen on aiottu alkavan ennen vuotta 2029–2030. Pidemmällä aikavälillä myös jokeri-2 on mahdollinen. Östersundomin raitiotien kytkeytyminen muuhun raitioliikenteen suunniteltuun verkkoon sisältää mahdollisuuksia madaltaa joukkoliikenteen matkakynnystä joko tehokaiden vaihtojen avulla tai monipuolistamalla vaihdottomia yhteyksiä.

2.1.5. Metsähallitus

Metsähallituksen lausunto Östersundomin osayleiskaavan kaavaluonnoksesta

Metsähallitus hallinnoi kaava-alueella Sipoonkorven kansallispuistoa, joka rajautuu kaava-alueen pohjoisosiin, sekä Kapellvikenin luonnonsuojelualuetta alueen keskiosissa. Kapellvikenin luonnonsuojelualue on perustettu luonnonsuojelualueeksi asetuksella YmA 333/2021 ja alueella noudatetaan luonnonsuojelulain (LSL, 9/2023) 49–51 §:n mukaisia rauhoitusmääräyksiä. Valtaosalle

Kapellvikenin luonnonsuojelualueesta on em. asetuksessa asetettu liikkumisrajoitus 1.4.–15.7. väliselle ajalle.

Metsähallitus lausuu kaavaluonnoksesta maanhaltijana sekä valtion luonnonsuojelualueiden hoidon ja käytön suunnittelusta vastaavana viranomaisena.

Metsähallitus on tutustunut osayleiskaavaluonnokseen ja lausuu siitä seuraavaa:

Kaavassa Östersundomin alueella osoitetaan lisärakentamista, joka keskittyy asuin- ja työpaikkarakentamiseen. Kaavan toteuttaminen tulee rakentamisesta aiheutuvien elinympäristömuutosten ohella lisäämään merkittävästi myös ihmistoimintaa sekä mm. virkistyskäyttöä Östersundomin alueella. Kaava-alueelle sijoittuu lisäksi useita luonnonmonimuotoisuuden kannalta merkittäviä alueita sekä luonnonsuojelu- ja Naturaalueita.

Metsähallitus on kaavan suunnitteluperiaatteista antamassaan lausunnossa (MH7000/2023, päiväys 29.9.2023) korostanut riittävien suojavyöhykkeiden merkitystä Östersundomin luonnonsuojelualueisiin kohdistuvien vaikutusten ehkäisemiseksi sekä ekologisten yhteyksien turvaamisen tärkeyttä erityisesti Sipoonkorven metsämantereen ja Suomenlahden rannikon välillä. Lisäksi Metsähallitus on lausunnossaan todennut, että kaavaprosessissa tulee huomioida kaavan yhteisvaikutus alueelle toteutetun Vuosaaren satamahankkeen kanssa, sekä tuonut esiin tarpeen huomioida Landbon ja Puroniityn metsäalueilla viime vuosina tehdyt uhanalaisten lajien havainnot.

Metsähallitus katsoo, että sen suunnitteluperiaatteista antamassa lausunnossa esiintuodut näkökohdat on huomioitu kaavaluonnoksessa pääosin hyvin. Kaavaluonnoksessa on myös huomioitu useat ongelmakohdat, joihin Metsähallitus kiinnitti lausunnoissaan huomiota alueen aikaisemmassa, korkeimman hallinto-oikeuden vuonna 2021 kumoamassa Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa. Luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet mm. Salmenkallion ja Talosaaren ympäristössä sekä Porvoon moottoritien (tie E18) pohjoispuolella esitetään kaavaluonnoksessa laajasti luonnonsuojelu- (kaavamerkintä SL), lähivirkistys- (VL) tai retkeily- ja ulkoilualueina (VR). Myös puskurivyöhykkeet suojelualueisiin vaikuttavat Metsähallituksen näkemyksen mukaan riittävältä, jolloin virkistyskäyttöpainetta suojelualueita kohtaan saadaan vähennettyä. Metsähallitus näkee lisäksi esitetyn tielinjauksen Karhusaareen hyvänä ratkaisuna, koska sillä autoilu saadaan ohjattua pois Karlvikin alueelta.

Suunniteltu pikaraitiotie on kaavaluonnoksessa linjattu kulkemaan Karlvikin kohdalla luoteeseen kohti Sakarinmäkeä. Tällä ratkaisulla on lisätty raitiotien etäisyyttä luonnonsuojelu- ja Natura-alueesta. Metsähallitus puoltaa esitettyä ratkaisua. Kaavaluonnoksessa Uuden Porvoontien (seututie 170) varteen esitetään edelleen toteutettavaksi seudullisia ranta- ja pyöräreittiä sekä vesi- ja jätevesijohtoja. Näiden sijainti tulee kuvata kaavaehdotukseen tarkemmin. Metsähallitus katsoo, että rakenteet tulee lähtökohtaisesti sijoittaa tien pohjoispuolelle, jolloin ne eivät edellytä rakentamista luonnonsuojelualueella.

Kaavaluonnoksessa Karlvikin ympäristöön esitetään voimakasta rakentamista, minkä vuoksi suojavyöhykkeet luonnonsuojelualueisiin sekä ekologiset yhteydet kutistuvat alueella melko kaapeiksi. Kaavan jatkovalmistelussa sekä alueen yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee varmistua siitä, että alueella säilyy sekä suojavyöhykkeiden että ekologisten yhteyksien kannalta riittävä määrä luonnonympäristöalueita. Lisäksi Metsähallitus huomauttaa, että kaavaluonnoksessa esitetyn raitioliikenneväylän vaikutus ekologisiin yhteyksiin on epäselvä. Mikäli liikenneväylät levenevät ja raiteet eristetään aidalla, voi se heikentää eläinten liikkumista ja edelleen ekologisen yhteyden toimivuutta. Raitiotien toteutustapaa tulee tarkentaa kaavaehdotukseen ja kaavan vaikutusten arviointiin.

Kaavan toteuttaminen lisää merkittävästi asutusta ja edelleen virkistyskäyttöä kaava-alueella. Metsähallitus katsoo, että kaava-alueelle olisi alueen yksityiskohtaisessa suunnittelussa perusteltua laatia erillinen viheraluesuunnitelma, jolla alueen virkistyskäyttöä ohjataan ja jolla pyritään edelleen ehkäisemään virkistyskäytön vaikutuksia luonnonsuojelualueisiin ja alueen luontoarvoihin. Kaava-alueen pohjoisosissa (erityisesti Landbon ja Ultunan alueet) viheraluesuunnitelmaa voitaisiin hyödyntää myös sovitettaessa yhteen uusien tai kasvavien asuinalueiden virkistyskäyttötarpeita Sipoonkorven kansallispuiston virkistyskäytön sekä kansallispuistoon jo toteutettujen

reittien ja palvelurakenteiden kanssa. Sipoonkorven kansallispuiston osalta virkistyskäytön ohjaus tulee suunnitella siten, että paikallisten asukkaiden on mahdollista löytää virkistyskäyttömahdollisuuksia myös kansallispuiston ulkopuolelta.

Kaavan toteuttaminen tulee lisäämään ihmistoiminnan häiriötekijöitä erityisesti Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien (FI0100065, SAC/SPA) Natura-alueen ympäristössä. Natura-alueen eteläpuolelle toteutettiin 2000-luvun alkupuolella Vuosaaren satama, joka lisäsi jo osaltaan häiriötekijöitä Natura-alueella. Metsähallitus katsoo, että kaavan vaikutusten arvioinnissa tulee erityisesti kosteikkolinnuston osalta huomioida alueelle jo toteutetut hankkeet sekä näiden mahdolliset yhteisvaikutukset suunnitellun kaavan kanssa. Helsingin kaupunki valmistelee parhaillaan hoito- ja käyttösuunnitelmaa Östersundomin lintuvesialueille. Suunnitelmassa on myös tunnistettu kaava-alueelle sijoittuvien lintuvesien hoitotarpeita. Metsähallitus katsoo, että kaavan kosteikkolinnustoon kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa tulee arvioida myös kosteikkolinnustoon kohdistuvien vaikutusten lieventämiseen ja kompensoimiseen esimerkiksi em. hoito- ja käyttösuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden avulla.

Kaavan vaikutuksista Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien sekä Sipoonkorven Natura-alueisiin on valmisteilla erillinen Natura-arviointi. Metsähallitus lausuu Natura-arvioinneista erikseen, kun ne valmistuvat.

2.1.6. Metsäkeskus

Suomen metsäkeskuksen lausunto

Suomen metsäkeskus kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto Östersundomin osayleiskaava-luonnoksesta. Metsäkeskus tarkastelee yleiskaavaa metsälain valvonnan ja kestäväan metsätalouteen perustuvien elinkeinojen edistämisen näkökulmasta.

Yleiskaavan valmistelussa on hyvä huomioida, että metsälakia (1093/1996) sovelletaan yleiskaava-alueilla vain maa- ja metsätalouteen ja virkistykseen osoitetuilla alueilla. Näillä alueilla sovelletaan mm. myös luonnonsuojelulain (1096/1996), vesilain (587/2011), ympäristönsuojelulain (527/2014) ja muinaismuistolain (295/1963) säädöksiä. Kun metsälakia ei sovelleta, vaikuttaa se myös muiden metsänkäyttöä ohjaavien lakien voimassaoloon, kuten lakiin metsätalouden määräämisestä kannustejärjestelmästä (1020/2023) (Metka) ja lakiin metsätuhojen torjunnasta (1087/2013) (metsätuholaki). Nämä lait ovat riippuvaisia metsälain soveltamisesta. Suomen metsäkeskus valvoo metsälainsäädännön noudattamista.

Alueilla, joilla metsälakia sovelletaan, metsälaki ohjaa metsien hoitoa ja käyttöä. Metsälain ohella metsien käyttöä säätelevät myös metsälain nojalla annettu valtioneuvoston asetus metsien kestävästä hoidosta ja käytöstä. Myös ympäristölainsäädännöllä on vaikutuksia metsätalouteen. Metsälaki asettaa metsien hoidolle ja käytölle vähimmäisvaatimukset. Vähimmäisvaatimuksissa säädetään muun muassa puun korjuusta, metsän uudistamisesta ja metsäluonnon monimuotoisuuden turvaamisesta.

Yleiskaavassa voidaan maankäytön suunnittelulla vaikuttaa hiilinielujen ylläpitoon, säilymiseen ja lisäämiseen. Suunnittelussa on syytä huomioida, että metsäalueita ei pirstota muulla maankäytöllä ilman erityisiä perusteita. Tärkeintä on eheän yhdyskuntarakenteen tukeminen, haja-asutuksen leviämisen rajoittaminen ja yhtenäisten metsätalousvaltaisten alueiden säilyttäminen. Näin turvataan myös ekologiset yhteydet ja viherverkostojen sekä virkistysalueiden kehittäminen luonnonarvot säilyttäen.

Kaavamerkinnot ja määräykset

Yleiskaavojen kaavamerkintöjen ja -määräysten tulkinta on aiheuttanut haasteita metsänhoitotoimenpiteiden toteutukselle kaava-alueilla. Maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden ja virkistysalueiden yhteydessä kaavamerkintöjen selkeyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Ympäristöministeriön julkaisussa Yleiskaavamerkinnät ja -määräykset, opas 11 todetaan, että ”Kaavamääräysten tulee olla selkeitä ja yksiselitteisiä, mielellään lyhyitä, mutta ennen kaikkea ymmärrettäviä. Muidenkin kuin kaavoituksen asiantuntijoiden on voitava saada selville, mitä oikeuksia ja velvoitteita merkinnöistä ja määräyksistä seuraa.”

Samassa oppaassa on kerrottu myös kaavamerkintöjen ja -määräysten osoittamisesta kaavakartan yhteydessä. Oppaassa ohjeistetaan, miten kaavamerkinnän kuvaus ja määräykset tulisi esittää. Määräykset tulisi jaotella niiden ohjausvaikutuksen mukaan suunnittelu-, rakentamis-, ja suojelumääräyksiin.

Suomen metsäkeskus lausuu, että kaavamerkintöjen ja määräysten selityksistä tulee selvittää, mistä määräyksestä on kyse. Metsäkeskuksen mukaan selkeä tapa esittää erilaiset kaavamääräykset seuraavasti:

Suojelumääräys: Tähän teksti, joka kertoo kielletyt toimenpiteet

Suunnittelumääräys: Tähän teksti, joka kertoo, mitä suunnittelussa on otettava huomioon.

Rakennusmääräys: Tähän rakennusmääräykset ja huomioon otettavat asiat.

Hyvä esimerkki selkeästä tavasta esittää kaavamerkinnät ja määräykset on Mäntsälässä suunnitteilla olevat Mäntsälän yleiskaava 2050 luonnoksen yhteydessä esitetyt yleiskaavamerkinnät ja määräykset. Linkki Mäntsälän aineistoon löytyy tästä: https://www.mantsala.fi/uploads/sites/2/2022/03/yleiskaavamerkinnat_ja_maaraykset.pdf

Lisäksi olisi tärkeää, että kaavamerkintöjen ja -määräysten oikeusvaikutukset kaavan osallisille, kuten viranomaisille ja maanomistajille avataan kaava-aineistossa esim. kaavaselostuksessa.

Kaavamerkinnät ja -määräykset

Maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden osoittaminen kaavassa

Östersundomin osayleiskaavaluonnoksessa ei ole osoitettu alueella maa- ja metsätalouskäyttöön.

Virkistysalue, V

Yleiskaava-alueella on esitetty laajoja alueita virkistysalueiksi ja näillä alueilla vaaditaan maisematyölupaa puunkaatoon. Suomen metsäkeskuksen näkemyksen mukaan metsäalueille, jotka ovat yksityisessä omistuksessa ei tulisi esittää maisematyöluva vaatimusta puunkaatoon. Yksityisten metsänomistajien alueita voi käyttää virkistäytymiseen jokaisen oikeuksilla rajoittamatta alueiden metsätalouskäyttöä. Näkemyksemme mukaan nämä alueet tulisi mieluummin esittää maa- ja metsätalousvaltaisina alueina, joilla on ulkoilun ohjaustarvetta (MU). Mikäli näille alueille kuitenkin esitetään virkistysalue aluevarausmerkintää, tulee virkistyskäytön paine selvittää tarkemmin ja keskustella alueiden käytöstä maanomistajan kanssa. Lisäksi merkinnän vaikutukset metsätalouden harjoittamiseen tulee arvioida.

Suomen metsäkeskus lausuu, että virkistysalueet, jotka ovat yksityisten maanomistajien omistamalla mailla muutetaan MU-merkinnöiksi ja niille ei esitetä toimenpiderajoitusta (maisematyöluva vaatimus).

Luonnonsuojelualue, SL

Luonnonsuojelualuevarauksia ei tule esittää sellaisille yksityisten metsänomistajien alueille, joille ei vielä ole perustettu luonnonsuojelulain mukaista luonnonsuojelualuetta. Näillä alueilla ei sovelleta metsälakia, mikä johtaa myös siihen, että alueella ei sovelleta lakia metsätuhojen torjunnasta. Tämä aiheuttaa monenlaisia haasteita esim. alueiden kirjanpainajatuhoriskin kannalta. Mikäli SL-alueille, joille ei ole perustettu luonnonsuojelualuetta iskee esim. myrskytuho ei maanomistaja ole velvollinen korjaamaan tuhopuita alueelta, tämä taas voi johtaa kirjanpainaja epidemiaan alueella. Koska lakia metsätuhojen torjunnasta ei alueilla sovelleta vaikuttaa tämä myös maanomistajien korvausvelvoitteisiin ja mahdollisuuksiin saada korvauksia. Näitä haasteita on avattu enemmän teoksessa Kirjanpainaja, suojelualueet ja kaavoitus (<https://erepo.uef.fi/bitstream/handle/123456789/23970/1608030565219748350.pdf?sequence=1&isAllowed=y>).

Myös toimenpiderajoitus SL-alueilla on metsäkeskuksen näkökulmasta haastava. Metsäkeskus muistuttaa, että Helsingin kaupunki voi joutua korvaamaan maanomistajille, jos lupa toimenpiteeseen mainituilla alueilla evätään eikä maanomistaja sen vuoksi voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen maataan, hänellä on oikeus saada kunnalta tai, jos alue on tarkoitettu tai osoitettu valtion tarpeisiin, korvaus vahingosta, joka hänelle siitä aiheutuu.

Lisäksi Suomen metsäkeskus toteaa, että suojelupäätösten tulisi perustua vapaaehtoisuuteen, niin kuin METSO-ohjelman periaatteisiin kuuluu (<https://metsonpolku.fi/tietoa-metso-ohjelmasta>), eikä kaavamääräyksiin. Kaavatyön yhteydessä tulisi siis keskustella niiden maanomistajien kanssa, joiden alueille ei vielä ole perustettu luonnonsuojelulain mukaista suojelualuetta, mutta on esitetty SL-aluevaraus.

Merkinnästä ei selviä, onko kyseessä suunnittelu-, rakentamis-, vai suojelumääräys.

Suomen metsäkeskus lausuu, että SL -alueita ei tulisi esittää sellaisille yksityisten maanomistajien alueille, joille ei vielä ole perustettu luonnonsuojelulain mukaista luonnonsuojelualuetta.

Suojelualue, S

Se mitä lausunnossamme kirjoitamme luonnonsuojelualueista, koskee myös S alueita.

Ekologinen yhteys

Kaavamerkinnän yhteydessä todetaan, että ”Yhteyksiä tulee kehittää luonnonolosuhteiltaan monipuolisina, puustoisina, jatkuvina ja riittävän leveinä sekä tarvittaessa”. Kaavan aineistosta ei selviä, mitä tämä tarkoittaa metsätalouden harjoittamisen kannalta ekologisen yhteyden alueella. Suomen metsäkeskuksen mukaan niillä alueilla, joilla on ekologisen yhteyden merkintä, metsätalouden harjoittamista tulisi ohjata metsälailla, mikäli alueella sovelletaan metsälakia.

Merkinnästä ei selviä, onko kyseessä suunnittelu-, rakentamis-, vai suojelumääräys.

Suomen metsäkeskus lausuu, että kaavamerkintään lisätään, että merkintä ei vaikuta metsätalouden harjoittamiseen alueella.

2.1.7. Kaupunginmuseo

Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelu on pyytänyt kaupunginmuseolta lausuntoa Östersundomin osayleiskaavan luonnoksesta. Museo tarkastelee hanketta kulttuuriympäristön ja maiseman sekä arkeologian vaalimisen näkökulmasta ja lausuu kantanaan seuraavaa.

Östersundomin osayleiskaavan keskeisenä tavoitteena on ratkaista alueen yleispiirteinen maankäyttö, osoittaa uuteen raideliikenneyhteyteen perustuva yhdyskuntarakenne sekä viher- ja vir-

kistysverkoston vahvistaminen. Keskeinen lähtökohta on, että alueelle suunniteltavasta maankäytöstä ei aiheudu merkittäviä haitallisia vaikutuksia Natura-alueille. Östersundomin osayleiskaavalla varaudutaan osaltaan Helsingin väestönkasvuun pitkällä aikavälillä sekä ratkaistaan alueen muut maankäyttötarpeet.

Alueesta tavoitellaan luonnonläheistä raideliikenteen pikkukaupunkia. Östersundomin uudisrakennettavasta osa-alueesta suunnitellaan vetovoimaista, toiminnallisesti monipuolista pikaraitiotiehen tukeutuvaa kaupunginosaa. Osayleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa alueella tulevaisuudessa monipuolinen asuminen sekä lisätä pientaloasumisen mahdollisuuksia Helsingissä. Samalla huomioidaan olemassa olevia pientaloalueita ja niiden kehittämisen mahdollisuuksia.

Suunnitteluperiaatteissa todetaan, että arvokkaat kulttuuriympäristökohteet ja luonnonmaisema ovat alueen identiteetti- ja vetovoimatekijä. Tämän johdosta arvokkaat kulttuuriympäristöt ovat osa uutta kaupunkirakennetta ja niiden ydinalueet ja ominaispiirteetsäilyvät. Lisäksi arvokkaita kulttuurihistoriallisia kohteita pyritään hyödyntämään myös osana virkistysverkostoa. Vaihteleva, monimuotoinen maisema, jylhät kalliot, merelliset näkymät ja tunnelma ovat alueen vetovoimatekijöitä, joihin kiinnitetään suunnittelussa huomiota.

Kaavaselostuksen vaikutusten arvioinnissa koskien rakennettua ympäristöä ja maisemaa todetaan; ”Osayleiskaavan mahdollistama uusi kaupunkimainen rakentaminen muuttaa alueen maisemakuva ja kaukomaisemia. Alueen kyläkuva ja rakennettujen alueiden hierarkia muuttuu uuden rakentamisen ja liikennejärjestelmän myötä. Avointa viljelymaisemaa säilyy laajemmin Sotungintien varrella, Talosaarella ja Östersundomin kartanon alueella. Rakentaminen kulttuuriympäristöjen ja -maisemien reuna-alueilla vaikuttaa kulttuuriympäristöjen eheyteen. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY) sijaitsivat uuteen kaupunkirakenteeseen nähden keskeisesti, ja paikoin uutta rakentamista sijoittuu niiden lähimaisemaan. Niiden yhteys avoimiin viljelymaisemiin ja merenlahdille kuitenkin säilyy. Myös RKY-alueita laajempi, maakunnallisesti merkittävä Östersundomin kulttuurimaisema säilyy pääsääntöisesti eheänä, mutta sen reuna-alueilla uusi rakentaminen muuttaa maisemaa. Tiiviin rakentamisen alueilla on joitakin maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaita rakennuksia ja rakennuskokonaisuuksia, jotka on huomioitava tarkemman suunnittelun tasolla. Näitä ovat Rödje-Fantsin talo, Björntorpin ja Massängstorpin torpat, Kuntokallion kurssirakennuskokonaisuus sekä Korsnäsbyggnaden uimahuone ja laituri. Arvokkaat rakennukset jäävät osaksi kaupunkiympäristöä. Niiden maisemallinen merkitys tulee arvioida ja huomioida tarkemman suunnittelun vaiheissa.

Osayleiskaava-alueen länsipuolella sijaitsee maakunnallisesti arvokas Westerkullan kartanon maisema-alue. Kehä III:n ja Itäväylän risteykseen osoitettu työpaikka-alue vaikuttaa maisema-alueelta aukeaviin näkymiin. Osayleiskaava-alueen eteläpuolella Sipoon saaristossa sijaitsee maakunnallisesti arvokas Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutuksen kulttuurimaisema. Alue on maakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä. Karhusaaren rakentaminen voi vaikuttaa Sipoon saariston Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutuksen maisemaan rantarakentamisen ja rantakasvillisuuden muuttumisen myötä.

Osayleiskaavan toteutumisella voi olla vaikutusta vedenalaiseen kulttuuriperintöön Karhusaaren uusien siltayhteyksien tai mahdollisen rantarakentamisen myötä. Jatkosuunnittelun yhteydessä on tällöin osayleiskaavan yleisen määräyksen mukaisesti huomioitava mahdollinen vedenalaisen kulttuuriperinnön inventointitarve.

Raitiotien tekniset varusteet ja kalusteet tulevat osaksi maisemaa ja ne voivat muodostua maiseman uusiksi kiintopisteiksi tai maamerkeiksi. Uusi kulkumuoto tuo kerroksellisuutta Uuden Porvoontien historialliseen tiemaisemaan. Silta Korsnäsistä Karhusaareen muuttaa Björkuddenin, Björntorpin, Widixin ja Korsnäsbyggnaden maisemaa ja näkymiä.”

Rakennettu kulttuuriympäristö ja maisema

Kaupunginmuseo tarkastelee alueen visiota, sen suunnitteluperiaatteita ja näiden toteutumista kaavaluonnoksessa, sekä suhteuttaa osayleiskaavaluonnoksen vaikutuksia oleviin ja tunnistettuihin kulttuuriympäristöihin. Koko kaava-alueita koskevissa määräyksissä todetaan, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen lisäksi maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät maisema-alueet

ja kulttuuriympäristöt ja niiden ominaispiirteet sekä muinaismuistolain nojalla suojellut kohteet. Suunnittelussa on sovittava yhteen kaavassa osoitettu maankäyttö sekä maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.

Jotta suunnitteluperiaatteiden tavoite kulttuuriympäristökohteiden identiteetti- ja vetovoimatekijyydestä ja niiden ydinalueiden ja ominaispiirteiden säilymisestä konkretisoituisi, tulisi osayleiskaavakartalle osoittaa laajemmin arvokkaita ja tunnistettuja kulttuuriympäristökohteita ja -alueita. Tämä konkretisoisi paremmin mahdollista jännitettä alueen tunnistettujen arvojen ja muutospaineiden suhteen. Vaikutusten arvioinnissa mainitut kohteet (Rödje-Fantsin talo, Björntorpin ja Massängstorp torpat, Kuntokallion kurssirakennuskokonaisuus sekä Korsnäsbyggnaden uimahuone ja laituri) tulee osoittaa kartalle indeksimerkinnällä /s, ja määräyksellä; ”alue, jolla ympäristö säilytetään. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristö-, maisema- ja luontoarvot”. Erityisen kriittisesti osayleiskaavan vaikutuksista kulttuuriympäristöön ja maisemaan museo suhtautuu Östersundomin kartanon RKY-alueen halki kulkevaan pääkatu- ja raitiotielinjaukseen.

Kaavoitusta ohjaavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Niiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioiminen kaavoituksessa. Östersundomin osayleiskaavan laatimisen kannalta eräs olennaisimpia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita on, että huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen arvojen turvaamisesta.

Esitetty pääkatu- ja raitiotielinjaus on selkeästi ristiriidassa alueen kulttuuriympäristö- ja maisema-arvojen kanssa. Tämän johdosta linjaus tulee siirtää pois RKY-alueelta.

Osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu Karhusaaresta pääkadun ja raitiotien yhteystarpeen siltayhteys Sakarinmäen keskustan suuntaan. Siltayhteyden mahdollistavassa suunnittelussa tulee huolellisesti huomioida Björkuddenin huvila-alue, joka on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että suunniteltu siltarakenne ja sen linjaus sopeutuvat Björkuddenin RKY-alueeseen sen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön arvot huomioivalla tavalla. Alueen kokonaisvaltainen maisema-analyysi mahdollistaa selvempien maisemallisten reunaehtojen laatimista siltahankkeelle, ja analyysi samalla tarkentaisi linjauksen sijoittelua. Museo esittää, että siltamerkintään lisätään tätä tukeva määräys.

Tämän lisäksi museo huomioi, että suunnitteluperiaatteissa nostetaan tunnelma alueen vetovoimatekijäksi, johon kiinnitetään suunnittelussa huomiota. Kaavaselostuksessa tulisi tarkemmin avata ja konkretisoida, mitkä ovat tarkemmat keinot ja tavoitteet mihin tällä pyritään.

Arkeologia

Arkeologisen kulttuuriperinnön vaalimisen näkökulmasta kaupunginmuseumuseo lausuu seuraavasti.

Aiemmassa OAS-lausunnossaan 'Kaupunginmuseon lausunto Östersundomin osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta' päivämäärältä 28.2.2022 kaupunginmuseumuseo on tuonut esiin alueen aiempaa arkeologista tutkimushistoriaa ja todennut, että alueella tulee suorittaa arkeologisen inventoinnin päivitys. Arkeologisen inventoinnin päivitystä on tehty alueella vuosina 2022–2023 kaupunginmuseon toimesta. Inventoinnin yhteydessä alueen tunnettuja kohteita, löytöpaikka ja mahdollisia muinaisjäänneksiä on tarkastettu sekä etsitty uusia kohteita. Historiallisten teiden osalta inventointiin ei ollut mahdollisuuksia, minkä johdosta tämän muinaisjäänneystyypin tutkimustilanne on edelleen puutteellinen Östersundomin alueella.

Ennen inventointia 2022–2023 Östersundomin osayleiskaava-alueelta tunnettiin kolmekymmentäkaksi (32) muinaisjäänne rekisteriin listattua muinaismuistolain rauhoittamaa kiinteää muinaisjäänne, yksi muu kulttuuriperintökohde, kaksi löytöpaikkaa sekä kuusi mahdollista muinaisjäänne. Inventoinnin 2022–2023 tuloksena Östersundomin osayleiskaava-alueelta tunnetaan 42 kiinteää muinaisjäänne, kaksi muuta kulttuuriperintökohdetta, yksi mahdollinen muinaisjäänne sekä yksi löytöpaikka. Kohteiden määrä lisääntyi siis hieman. Uudet kohteet painottuvat historialliseen aikaan. Joidenkin ennestään tunnettujen kohteiden aluerajauksiin tuli myös muutoksia maastossa tehtyjen havaintojen pohjalta.

Nyt tarkasteltavana olevassa osayleiskaava-alueen kaavaluonnosaineistossa arkeologista kulttuuriperintöä esittävää karttaa ei ole päivitetty ajan tasalle, vaan kohteiden paikkatiedot kuvaavat ennen inventointia 2022–2023 vallinnutta tilannekuvaa. Kartta tulisi päivittää ajan tasalle ja sen tulisi olla oikeusvaikutteinen. Kaavaluonnoksen selostusosan tekstissä mainitaan kuitenkin päivitykseen pohjautuva kiinteiden muinaisjäännösten määrä eli 42 kappaletta. Inventoinnista on julkaistu tutkimusraportti, johon on mahdollista tutustua.

Osa-alueiden suunnitelmista herää seuraavia ajatuksia. Osayleiskaavassa Östersundom–Kappelin alueelle on osoitettu keskusta-alueita C, sekä keskusta-alueita ympäröiviä monimuotoisia asuntoalueita A-1, A-2 ja A-4. Uuden asuntoalueet levittäytyvät Uuden Porvoontien pohjoisja eteläpuolille. Arkeologisen kulttuuriperinnön vaalimisen ja säilymisen näkökulmasta eteläpuolinen rakentaminen uhkaa muinaisjäännösalueiden säilymistä. Arkeologisen kulttuuriperinnön vaalimisen ja säilymisen näkökulmasta uutta rakentamista tulisi painottaa Uuden Porvoontien pohjoispuolelle.

Osayleiskaavassa Sakarinmäen ympäristö on merkitty C keskusta alue-merkinnällä. Keskusta-alueita ympäröivät asuinalueet A-1, A-2 ja uudet pientalovaltaiset alueet A-3, sekä A-4 -alueet. Tällä osa-alueella länsiosassa sijaitsee Östersundomin kartanon muinaisjäännösalue sekä Östersundom Lass-Bengts Skeppars – muinaisjäännösalue. Itäosassa, suunnittelun tarkentuessa tulee huomioida esihistorialliset röykkiökohteet Skogshyddan ja Massängen. Erityisesti jälkimmäinen näistä on hieno viiden röykkiön kokonaisuus, joista pohjoisimmat sijaitsevat aivan Uuden Porvoon tien laitamilla. Tässä uusi raitiotielinja tulisi sijoittaa Uuden Porvoontien pohjoislaidalle. Röykkiöiden ympäristö ja Villanella-nimisen kadun ympäristö tulisi rauhoittaa enemmän rakentamiselta.

Landbo–Ultunan alueella on joitakin arkeologisia kohteita, painottuen alueen länsiosaan. Norrbergetin alueelle on osoitettu EN energiahuollon alue. Tällä alueella sijaitsee kivikauden asuinpaikka Gumböle Norrberget 1000030614 sekä inventoinnissa 2022-2023 havaittu uusi kiinteä muinaisjäännös Gumböle Norrberget kivrakenne 1000050376. Edellisistä hieman itään sijaitsee myös muu kulttuuriperintökohde Gumböle Storträsket metsätie 1000050377. Energiahuollon alue uhkaa kohteiden säilymistä. Tarkemmassa jatkosuunnittelussa kohteet on pyrittävä ottamaan huomioon.

Puroniityn osa-alueelta ei ole toistaiseksi tiedossa arkeologista kulttuuriperintöä, tosin Fingridin Anttila-Länsisalmen -voimajohtoalueen syksyllä 2024 suoritetun arkeologisen inventoinnin tuloksia ei ole vielä tiedossa.

Salmenkallio – Talosaari – Mustavuori-alueilla painottuvat luontoarvot, mutta myös näillä alueilla tulee huomioida menneisyyden varhaisin kerrostuma eli arkeologinen kulttuuriperintö. Alueella sijaitsee historiallisen ajan asuinpaikkakohteita sekä länsiosassa laaja Mustavuoren linnoitealue sekä kaivostoimintaan liittyviä arkeologisia kohteita.

P/s ja PA/s -alueiden tarkemmassa suunnittelussa on otettava huomioon myös alueilla sijaitseva arkeologinen kulttuuriperintö.

Suurimmat keskusta-alueet tulevat olemaan Sakarinmäki sekä Östersundomin keskusta. Nyt kaavaluonnoksessa esityllä osa-alueella Sakarinmäki– Korsnäs. Tehokasta rakentamista on suunniteltu uuden Porvoontien ympäristöön, alueelle, missä sijaitsee hieno röykkiökokonaisuus. Myös kohteiden ympäristö tulisi huomioida.

Jatkoselvitystarpeina ja tutkimuspotentiaalin näkökulmasta kiinnostavia ovat historialliset tied, erityisesti pois käytöstä jääneet tienrauniot. Alueella tulisi suorittaa historiallisten teiden arkeologinen inventointi. Inventoinnissa tulisikin kiinnittää erityistä huomiota alueen historiallisen tiestön säilyneisyyteen ja mahdolliseen suojelutarpeeseen. Esimerkiksi Sotungintien linjaus näkyy 1700-luvun kartoilla, mutta saattaa takautua vanhemmaksiin.

Kaavaluonnoksen selostusosan kappaleessa 5.3. tuodaan esille kaavan vaikutuksia maisemaan, kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen kulttuuriperintöön. Siinä todetaan, että 'Muinaisjäännökset on huomioitava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, mutta tiiviin rakentamisen tai voimakkaasti muuttuvan ympäristön alueilla suojaetäisyyksiä muinaisjäännökseen ei välttämättä

ole mahdollista noudattaa.’ Selostuksessa tuodaan myös esille kohteet, jotka sijaitsevat keskusta-alueella C sekä muilla asuinrakentamisen alueilla. Museo esittää, että jatkosuunnittelussa arkeologiset kohteet tullaan huomioimaan niin, että lähtökohtaisesti muinaismuistolain suojamien kiinteiden muinaisjäännösten päälle ei tulla osoittamaan maankäyttöä. Näin turvataan se, että ympäristön vanhin kerrostuma säilyisi muuttuvaan kaupunkirakenteeseen ja väestönkehitykseen liittyvistä muutoksista huolimatta.

Kaavaluonnoksen selostuksessa mainitaan, että alueen kaavoituksella tavoitellaan kokonaiskestävyyttä, joka pitää sisällään niin taloudellisen, ekologisen, sosiaalisen kuin kulttuurisenkin kestävyden. Kulttuurisen kestävyden tulee sisältää myös arkeologiset kerrostumat.

Vedenalaisperintö on huomioitu riittävällä tavalla kaavamääräyksen avulla.

2.1.8. Sosiaali-, terveys- ja pelastustoimiala

Ei lausuttavaa.

2.1.9. Kasvatuksen- ja koulutuksen toimiala

Kasvatuksen ja -koulutuksen toimiala lausuu, että kaavoituksen kanssa on tehty yhteistyötä, ja alueelta on varattava riittävästi tontteja asemakaavoitusvaiheessa.

2.1.10. Helen Oy ja Helen Sähköverkko Oy

Helen Oy:n ja Helen Sähköverkko Oy:n lausunto Östersundomin osayleiskaavan luonnoksesta Helen ja Helen Sähköverkko kiittävät mahdollisuudesta antaa lausunto Östersundomin osayleiskaavaluonnoksesta. Kaava-aineisto on laadukkaasti laadittu ja pohjautuu laajaan selvitysaineistoon. Kaavaprosessissa on hyvin huomioitu osallistuvan suunnittelun periaatteet.

Helenin tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä ja riippuvuutta fossiilisesta tuontienergiasta sekä lisätä energiaomavaraisuutta. Esimerkiksi kaukolämmön muuttaminen hiilineutraaliksi on kaupungin kannalta yksi merkittävimmistä ilmastotoistoista koko Suomen mittakaavassakin. Kaukolämmön energialähteiden osalta siirrymme sähköistyvään sekä entistä hajautetumpaan lämmöntuotantoon, jonka keskiössä ovat hukka- ja ympäristölämpöjä hyödyntävät lämpöpumput, sähkökattilat ja kestävästi tuotettu bioenergia. Vihreä siirtymä on hyvin pitkälle sähköistymisen murros, jossa sähkön tarve moninkertaistuu. Tarvitsemme uutta, puhdasta sähköntuotantoa vastataksemme sähköistyvän yhteiskunnan tarpeisiin. Helenin sähköntuotanto koostuu jatkossa pääosin tuuli-, aurinko-, vesi- ja ydinvoimasta. Sähköverkossa tuotannon ja kulutuksen on vastattava toisiaan joka hetki. Energian varastointi ja energiantuotannon sekä -kulutuksen joustavuus auttavat tasapainottamaan järjestelmää. Siksi niiden tärkeys kasvaa sääriippuvaisen tuotannon lisääntyessä. Vedyllä tulee olemaan merkittävä rooli energijärjestelmän joustavuuden lisäämisessä.

Osayleiskaava-alue on pääsääntöisesti Sipoon Energian jakelualueetta eli Sipoon Energia rakentaa alueen sähköasemat jakeluverkkoineen. Kuitenkin 110 kV suurjänniteasiakkaat voivat liittyä Helen Sähköverkon suurjännitteiseen sähköverkkoon.

Sähkön siirtotarve kasvaa Helsingissä uusiutuvan energian käytön, liikenteen sähköistymisen, käynnissä olevan energiamurroksen sekä hajautetun energiantuotannon myötä. Vaikka Helsingin sähköverkko on vahva, sähköverkkoinvestoinnit ja niiden maankäyttöllinen mahdollistaminen ovat edellytys vihreän siirtymän toteutumiselle kaupungin kasvaessa. Samalla sähkön toimitusvarmuuden merkitys kasvaa yhteiskunnan sähköistyessä. Puhtaan energian ja teollisuuden siirtymän investoinneista käydään merkittävää kansainvälistä kilpailua, ja Helsinki voi olla tässä menestyjä. Vähäpäästöisellä energialla ja valmiilla teollisuuden tonttivarannolla on mahdollisuus houkutella teollisuuden investointeja ja niiden mukana tulevia työpaikkoja, tuloja ja hyvinvointia.

Kohtuuhintainen ja puhdas energia sekä sähkön siirtoverkon riittävyys ja varmuus ovat Helsingin kaupungin elinvoiman perusta niin ihmisille kuin elinkeinoelämälle.

Östersundomin yleiskaavalla luodaan alueidenkäytön kehittymisen edellytyksiä pitkälle tulevaisuuteen. Kaavatyön aikana muuttunut maailmanpoliittinen tilanne edellyttää entistäkin huoltovarmempaa yhteiskuntaa. Lisäksi ilmastotoimien nopeuttamisen tavoitteiden saavuttamiseksi fossiilisista energialähteistä on irtauduttava nopeasti. Helen ja Helen Sähköverkko näkevät, **että Östersundomin osayleiskaavalla on merkittävä rooli Helsingin energiamurroksen ja energiantensiivisten investointien mahdollistajana.** Tarkoituksenmukainen maankäyttö Östersundomissa voi mahdollistaa kaupungin ilmasto- ja elinkeinotavoitteiden saavuttamisen. Tämä edellyttää uusia tilavaroja energian varastoinnin, tuottamisen ja siirtämisen mahdollistamiseksi. Energiamurroksen mahdollistaminen edellyttää riittäviä tilavaroja erityisesti suurta pinta-alaa vaativien (vedyntuotanto, konesalit, pienydinvoima) tuotantomuotojen mahdollistamiselle Helsingissä. Koska Helsingin lainvoimaisella yleiskaava-alueella vapaa tonttima on rajallista edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi, Helenillä on suuret odotukset Östersundomin osayleisaava-alueen osalta näiden maankäyttöisten tarpeiden huomioimiseksi. Kaava-alueesta kuitenkin vain 0,5 % on osoitettu energiatuotannolle ja tästä alueesta valtaosa on maankäytöllisesti sellaista, ettei se ole hyödynnettävissä olemassa olevan ja suunnitellun voimajohtoalueen rakentamisrajoituksen johdosta. Vaikka muille maankäyttömuodoille on mahdollista toteuttaa pienempimittakaavaista yhdyskuntateknistä maankäyttöä, on nimenomaisesti tarve erityisesti tilaa vaativille energiatuotantomuodoille Helsingissä huomattava.

Helsingin kaupunkistrategiassa 2021–2025 linjataan, että kaupungin asemaa yhtenä Euroopan parhaana innovaatioympäristönä, startup-keskuksena ja uusien elinkeinon kehontaan ja kehitetään. Samoin kaupungin elinkeinopoliittisissa tavoitteissa maankäytölle todetaan, että kaupunki panostaa määrätietoisesti valittuihin edelläkävijähankkeisiin esimerkiksi kiertotalous- ja energiaratkaisujen kehittämiseksi ja varmistaa näille maankäytölliset edellytykset. Vetyhankkeet ja pienydinvoimahankkeet (SMR) sopisivat hyvin tähän tavoitekokonaisuuteen. Tavoitteissa on myös linjattu, että kaupunki tavoittelee konesalien sijoittumista Helsinkiin niin, että datainfrastruktuurille luodaan hyvä pohja ja hukkalämmöt voidaan hyödyntää energijärjestelmässä. Näkemyksemme mukaan nämä tavoitteet konkretisoituvat heikosti ehdotetussa kaava- luonnoksessa.

Helen ja Helen Sähköverkko ovat huolissaan siitä, ettei esitetty kaavaratkaisu turvaa vihreän siirtymän ja hiilineutraalin energiatuotannon ja lämmöntuotannon tavoitteita ja tarpeita riittävällä tavalla. Varausten osalta on syytä huomioida erityisesti etäisyys olemassa olevaan kaukolämpöverkostoon, sähkönsiirron olemassa olevat ja suunnitellut yhteydet sekä liikenteelliset ratkaisut ja liittyminen tieverkkoon. Östersundomin kaava-alueen osalta Helenillä on aluetarpeita erityisesti vedyntuotannolle, konesaleille ja pienydinvoimalle (SMR). Kaavaratkaisun osalta toivomme joustavuutta erilaisten energiamuotojen asema- ja voimavarojen mahdollistamiseen. Maankäytöllisesti erityisesti kaava-alueen läntinen osa omaa merkittävän potentiaalinsa olemassa olevan kaukolämpöverkon läheisyyden ja sähköverkon infrastruktuurin johdosta. Vähemmän tilaa vaativat tarpeet ovat näkemyksemme mukaan yhteensovittavissa muiden kaavassa osoitettujen pääkäyttötarkoitusten yhteyteen.

Vedyn tuotanto: Vetytalouden potentiaali on tunnustettu kansallisella ja kansainvälisellä tasolla. Puhtaasti tuotetun vihreän vedyn käyttö on tulevaisuudessa merkittävässä roolissa hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Tällä hetkellä yli 99 % käytetystä vedystä tuotetaan fossiilisia polttoaineita reformoimalla, joka tuottaa hiilidioksidipäästöjä. Vety tarjoaa vaihtoehdon energian varastointiin ja energiantuotannon ja -kulutuksen vaihtelujen tasaamiseen ja siten mahdollistaa hiilidioksidivapaan sähköenergian lisäämisen energijärjestelmiin. Vedyllä on lisäksi huomattava rooli, kun teräs- ja kemianteollisuuden prosessit muuttuvat vähähiilisiksi. Vedyn tuotannossa vapautuu sivutuotteena lämpöä, jota voidaan hyödyntää hiilineutraalina kaukolämpönä. Östersundomin sijaintipaikkaan linkittyy Gasgridin suunnitelmat vetyputkiverkostosta. Kaavan osalta tulee varmistaa, että kaavamerkintä ja -määräys mahdollistavat teollisen mittakaavan vedyntuotannon asema- ja voimavaroittamisen. Pinta-ala vaatimus on noin 9 ha.

Konesalit: Tarve suuren mittakaavan konesaleille (hyperscaler) kasvaa, kun tekoälyä hyödynnetään kasvavassa määrin ja digitalisaation vauhti nopeutuu. Uusiutuvaa sähköä käyttävä datakeskus on hyvä lähde ympäröivässä yhteiskuntarakenteessa tarvittavalle lämmölle, koska huk-

kalämpö voidaan johtaa kaukolämpöverkkoon hiilineutraaliksi kaukolämmöksi. Konesalien toteuttamisen mahdollistamisen kannalta maankäytöllisesti tärkeitä lähtökohtia ovat riittävä tonttimaan pinta-ala, sähköliittymän läheisyys ja kapasiteetti, kaukolämpöverkoston läheisyys sekä toimivat liikennejärjestelyt.

Itäväylän liittymäalueen osalta esitämme tarkasteltavaksi vähintään läntisen työpaikka-alueen varaamista energiahuollolle/teollisuudelle. Tarkastelujemme mukaan alue olisi soveltuva mm. konesalille tai vedyntuotannolle. Konesalien osalta yleiskaavallinen toteuttamisjänne on kuitenkin liian pitkä. Konesalien osalta tulee tarkastella maakuntakaavan pohjalta etenemistä suoraan asemakaavoitukseen (esim. Itäväylän liittymäalue), koska tarve näille tonteille on akuutti. Pinta-ala vaatimus on noin 20 ha.

Pienydinvoima: SMR:n osalta tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisimmaksi alueeksi Östersundomin kaavaalueen osalta on tunnistettu Norrbergetin kallioalueet. Tämän alueen osalta Helen esittää tarkasteltavaksi yhteensovittamisen mahdollisuuksia jätevedenpuhdistamon varauksen kanssa sekä tietoa siitä, jos jätevedenpuhdistamon varaukselle ei olisi enää tarvetta. Helen jatkaa SMR:n osalta soveltuvien sijaintipaikkojen kartoitusta. Mikäli kaavalla ei ole mahdollista tarkastella SMR:n yleiskaavallisia toteuttamisedellytyksiä, Helen toivoo, ettei Östersundomin kaavaratkaisu estäisi tarpeettomasti mahdollisten potentiaalisten sijaintipaikkojen hankekohtaista yleiskaavoitusta/asemakaavoitusta pienydinvoimalle. Pinta-ala vaatimus on noin 12 ha.

Kaavaluonnoksessa ainoana energiahuollon alueena osoitetun aluevarauksen toteuttamista rajoittavat alueella olevat Fingridin ja Sipoon Energian voimajohdot ja niiden aiheuttama rakentamisrajoitusalue, Fingridin: voimajohtojen rinnalle suunnittelema uusi voimajohto sekä muinaismuistolailta suojeltu muinaisjäänös. Esitämme, että EN-alueetta laajennettaisiin pohjoiseen ja etelään Porvoonväylän eteläpuolelle, koska nykyisellä varauksella alue ei ole toteuttamiskelpoinen osoitetulla laajuudella ainakaan vedyntuotannolle. Helen ja Helen Sähköverkko pitää tärkeänä, että Fingridin olemassa olevan kantaverkon toimintaedellytykset ja sen kehittämisen edellytykset turvataan eikä maankäytön suunnitellut muutokset aiheuttaisi tarpeettomia kantaverkon siirtovaatimuksia. Fingridin verkon kehitys on ehdoton edellytys Helsingin vihreän siirtymän toteuttamiselle.

Esitämme jatkotyössä tarkasteltavaksi etenkin Norrbergetin alueen ja sen läheisyyden hyödyntämistä energiahuollon alueeksi. Maanalaisen yhdyskuntateknisen huollon alueen (et) ja Liikennealueen osalta (L-1) olisi toivottavaa tarkastella yhteensovittamisen mahdollisuuksia energiahuollon aluevarausten kanssa. Helen pitää hyvänä, että pääkäyttömuotojen rinnalla yleiskaava mahdollistaa yleismääräysten mukaisesti yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien toimintojen toteuttamisen. Myös ajoitusmääräys on Helenin kannalta tarkoituksenmukainen.

Pyydämme huomioimaan kaavassa seuraavat yhdyskuntatekniset yhteydet ja yhteystarpeet:

- Fingridin suunnitellun uuden voimajohdon osoittaminen
- Gasgridin vetyputkilinjan osoittaminen
- Maanalaisen yleiskaavan varaus Kilpilahti-Vuosaari tunnelista

Kaavaratkaisun lähtökohta ja tavoitteet liittyvät vahvasti alueen viher- ja virkistysverkon vahvistamiseen, Naturaalueiden suojeluperusteiden turvaamiseen ja luonnonsuojelualueiden kasvattamiseen. Näemme tavoitteet arvokkaiksi ja puollettavaksi, mutta näemme samalla, että oikeasuhteiset ja sijainniltaan harkitut energiatuotannon alueiden varaukset eivät ole ristiriidassa näiden tavoitteiden kanssa. Hiilineutraali energiatuotanto tukee myös luonnonarvoille annettuja tavoitteita vähintään väliillisesti sekä edistää ilmastonmuutoksen hillintään liittyviä alueidenkäytön tavoitteita. Näiden maankäyttömuotojen yhteensovittamisen edellytykset luodaan yleiskaavatasolla, ja tarkoituksenmukaisella maankäytöllisellä ohjauksella maankäyttömuodot ovat yhteensovitettävissä ainakin osalla kaava-alueesta.

2.1.11. Fingrid Oy

Kiitämme lausuntopyynnöstänne. Lausuiimme osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 22.2.2022. Toimme tuolloin esille, että kaavassa tulee ottaa huomioon Fingridin nykyisen 400 kV voimajohdon ohella kehittyvät voimajohtoyhteydet.

Fingrid on käynnistänyt ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) voimajohtoyhteydestä, joka sijoittuu Porvoon/Sipoon Anttilassa ja Vantaan Länsisalmessa sijaitsevien Fingridin nykyisten sähköasemien välille. Sipoon Pilvijärven ja Helsingin Landbon välillä tarkastellaan kolmea reittivaihtoehtoa (kuva 1). YVA-ohjelma on toimitettu yhteysviranomaiselle ja se kuulutetaan nähtäville marraskuun alkupuolella. Alustavan aikataulun mukaan voimajohtorakentamisen edellyttämät maastotutkimukset ja yleissuunnittelu tehdään vuosina 2026–2028. Voimajohtoyhteyden rakentamisen arvioidaan tapahtuvan vuosina 2028–2030.

Uusi voimajohtoyhteys Anttila-Länsisalmi olisi hyvä ottaa huomioon kaavakartalla omalla kaavamerkinnällään. Osayleiskaavan alueella reittivaihtoehdot sijoittuvat pääosin nykyisten voimajohtojen yhteyteen ja yleiskaava on luonteeltaan strateginen. Kuitenkin uuden voimajohdon merkinnällä olisi suuri informaatioarvo, sillä vaihtoehdot sijoittuvat voimakkaasti kehittyvän maankäytön alueelle. Alueella on tunnistettu tilankäytön haasteita (mm. Landbon kohta).

Toimitamme tarvittaessa tarkempia tietoja voimajohtoista ja niiden tilantarpeesta. Fingrid osallistuu mielellään kaavoitukseen lausuntojen antajana sekä muutoinkin keskusteluun maankäytön ja rakentamisen tarpeiden yhteensovituksista.

2.1.12. Sipoon kunta

Sipoon kunnan kannanotto Östersundomin osayleiskaavaluonnokseen

Sipoon kunta pitää Östersundomin osayleiskaavaluonnosta huolellisesti valmisteltuna ja näkee, että mikäli Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen mukainen maankäyttö toteutuu, on siitä myönteisiä vaikutuksia myös Sipoon kunnan puolelle sekä luo edellytyksiä ja mahdollisuuksia eteenkin Sipoonrannan ja muiden lähialueiden kehitykselle pitkällä aikavälillä, eteenkin Uuden Porvoontien varrella. Östersundomin osayleiskaavaluonnos mahdollistaa kuitenkin Östersundomin kaava-alueen Sakarinmäen keskusta-alueeseen kuuluvan Korsnäsin alueeseen läheisesti liittyvän Sipoon kunnan Sipoonrannan asemakaava-alueen kehittämisen ja laajentamisen. Tämä on mahdollista kuitenkin vasta raideliikennehankkeen toteuduttua. Raideliikenteen toteutus ajoittuu 2050-luvulle ja Sipoonrannan ympäristön asemakaavoitus ei ole tällä hetkellä ajankohtaista mutta Sipoon yleiskaavan 2025 päivitys on käynnissä (Sipoon yleiskaava 2050). Tämä mahdollistaa eteenkin Sipoonrannan alueen yleiskaavatasoisen jatkokehittämisen yhdenmukaistamisen Östersundomin osayleiskaavan ja Sipoon yleiskaavan 2050 välillä. Muilta osin Östersundomin osayleiskaava rajoittuu Sipoon kunnan puolella Immersbyn osayleiskaavaan, jota ei tällä hetkellä ole tarkoitus muuttaa tai kumota Sipoon yleiskaavan 2050 myötä.

Östersundomin osayleiskaavan lyhyen aikavälin vaikutukset Sipoon kunnan alueelle ovat vähäisiä. Yli kuntarajojen osoitetut ekologiset yhteydet- ja tarpeet ovat Sipoon kunnan näkökulmasta toimivia ja sijainnit perusteltuja. Sipoon kunta katsoo, että Ekologisten yhteyksien toimivuus on yhtenevä Immersbyn oikeusvaikutteisen osayleiskaavan kanssa. Samoin myös Puroniityn kohdalle osoitettu tieliikenteen yhteystarve on yhtenevä Immersbyn oikeusvaikutteisen osayleiskaavan kanssa. Sipoonrannan ja Uuden Porvoontien pohjoispuolelle on Östersundomin osayleiskaavaluonnoksessa osoitettu viheryhteystarve. Vastaavaa yhteystarvetta ei ole huomioitu Sipoon puolella Sipoon yleiskaavassa 2025. Sipoon kunta toteaa, että kuitenkin yhteystarve on sijainniltaan mahdollinen toteuttaa ja voidaan huomioida Sipoon yleiskaavan 2050 laadinnan yhteydessä.

Sipoon kunta näkee, että mahdollisuudet joukkoliikenteen lisäämiselle esim. runkobussilinjojen kautta sekä Östersundomin alueelle että Sipoon raja-alueilla on hyvä tapa mahdollistaa alueelle kevyempää kasvua ennen sitovaa raideliikenteen toteuttamispäätöstä.

Sekä Östersundomin osayleiskaavan yhteydessä että siihen tulevaisuudessa perustuvaan tarkempaan suunnitteluun eteenkin Sipoon kunnan Sipoonrannan alueen läheisyydessä on

Sipoon kunnan mukaan sekä järkevää että toivottua varsinkin yhdyskuntarakenteen yhteensovittamisen kannalta.

Sipoolla on Östersundomin alueella laajat vesihuollon verkostoalueet ja niihin liittyvä Östersundomin toiminta-alue. Sipoolle osoitettuun Östersundomin toiminta-alueeseen kuuluvat Landbon, Östersundomin, Karhusaaren ja Korsnäsin asemakaava-alueet. Sipoon Östersundomin vesihuollon verkostoalueeseen kuuluvat lisäksi asutut alueet Puroniityn, Sakarinmäen Östersundomin ja Talosaaren kaupunginosista. Helsingillä on vireillä Sipoon Östersundomin toiminta-alueen laajennus sen asutulle alueille, jolle on suunniteltu nykyisten pientaloalueiden asemakaavoitusta.

Östersundomin osayleiskaavassa suunniteltu tiivis kaupunkirakenne mahdollistaa tehokkaan vesihuollon toteuttamisen kohtuullisilla vesihuoltotaksoilla. Kustannustehokkuuteen vaikuttaa myös alueen toteutuksen nopeus ja sen edellyttämät kynnysinvestoinnit. Vesihuollossa pääperiaatteina ovat: Mitä tiiviimpi kaava-alue, sitä kustannustehokkaampi vesihuolto ja edullisemmat vesihuoltomaksut vedenkäyttäjälle. Mitä suurempi kynnysinvestointi suhteellisesti vedenkulutukseen nähden, sitä suurempi positiivinen merkitys kaava-alueiden nopealla toteutamisella on alueen vesihuollon taloudellisuuteen.

Sipoo on valmis toteuttamaan toiminta- ja verkostoalueensa vesihuollon Helsingin suunnitteleman yhdyskuntakehityksen ja vesihuoltolain mukaisesti. Sipoo on myös valmis laajentamaan toiminta-alueitaan. Sipoon nykyisistä toiminta-alueista erityisesti Karhusaaren kaupunginosa mahdollistaa raideliikenteen jälkeen tiiviin ja kustannustehokkaan vesihuollon toteuttamisen ja ylläpidon. Myös muut Sipoon toiminta-alueen osat ja laajennettaviksi suunnitellut alueet ovat taloudellisesti tehokkaita.

Tällä hetkellä vedenhankinnan ja jäteveden runkojohtojen kapasiteetteja tulee lisätä ennen uusien Östersundomin kaava-alueiden toteuttamista, kuten kaavaselostuksessa on todettu. Kapasiteetin lisääminen on suunniteltu toteutettavaksi HSY:n verkostosta Mellunmäestä. Östersundomin osayleiskaavassa onkin esitetty runkojohdoille runko yhteysvaraukset Helsinki-Sipoo jäteveden runkolinja ja Helsinki-Östersundom runkovesijohto, joiden mukaisesti uudet runkojohdot toteutetaan.

Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen merkitty maanalainen jätevedenpuhdistamo Norrbergetiin on suunniteltu alueelliseksi jätevedenpuhdistamoksi ja vastaa pääkaupunkiseudun väestön kasvun ja jätevedenpuhdistuksen kapasiteetin kasvun tarpeeseen. Puhdistamo on suunniteltu HSY:n tarpeita vastaavaksi. Pieneltä osalta suunniteltuun jätevedenpuhdistamoon johdettaneen sen toteuduttua pitkällä tulevaisuudessa myös Östersundomin jätevedet Östersundomin vesihuollosta vastaavan vesihuoltolaitoksen ja HSY välillä laadittavan sopimuksen mukaisesti.

Vesihuollon kehittämisessä on tärkeää, että Helsingin kaupunki ja Östersundomin vesihuollosta vastaava vesihuoltolaitos pitävät toisensa täysin tietoisena alueen kehittämisestä ja tekevät tiivistä yhteistyötä kohti yhteistä tavoitetta uusien kaava-alueiden toteuttamiseksi ja toteutetun vesihuollon ylläpitämiseksi. Helsingin ja Sipoon Östersundomin vesihuollosta vastaavan vesihuoltolaitoksen välistä yhteistyötä onkin tarpeen voimakkaasti kehittää. Helsingin kaupungin ja Östersundomin vesihuoltolaitoksen yhteistyö tulisi alkaa heti kaavoituksen alussa alueen vesihuollon esisuunnitelman osalta ja edelleen kaavaluonnoksen ja -ehdotuksen aikana yleis- ja toteutus suunnittelun osalta. Näin voidaan varmistaa joustava yhdyskuntakehityksen mukainen vesihuollon toteutus vesihuoltolain periaatteiden mukaisesti.

Tiivis yhteistyö on tarpeen aloittaa heti käynnissä olevan Sipoon Vedelle osoitettavan Östersundomin vesihuollon toiminta-alueen osalta. Osapuolten tulee sopia toiminta-alueen vesihuoltolain mukaisista edellytyksistä, jotta Sipoon Östersundomin vesihuoltolaitos pääsisi nopeasti ja sujuvasti lisäämään Östersundomin alueen vedenhankinnan ja jäteveden johtamisen kapasiteettia ja kaava-alueet voitaisiin toteuttaa Helsingin yhdyskuntakehittämisen tarpeiden mukaisesti. Östersundomin kaava-alueita lienee tarkoitus kehittää ennen raideliikenteen toteuttamispäätöstä täydennysrakentamalla nykyisiä pientaloasutuksia. Suhteellisesti suurten Östersundomin vesihuollon kynnysinvestointien takia Östersundomin vesihuollon toiminta-alueen vesihuollon kustannustehokkuuden kannalta olisi tärkeää, että nykyisetkin pientaloalueet

voitaisiin kehittää mahdollisimman nopeasti ja sujuvasti. Sipoo onkin jo sopinut Helsingin kaavoituksen kanssa Landbon kaava-alueen kehittämistä, mikä voidaan toteuttaa vielä nykyisten runkojohtojen kapasiteetin puitteissa.

2.1.13. Helsingin satama

Helsingin Satama Oy:n lausunto koskien Östersundomin osaleiskaavaluonnosta

Helsingin kaupunki laatii osayleiskaavaa Östersundomin alueelle. Östersundomin oikeusvaikutteinen yleiskaava ohjaa tulevaisuudessa alueen maankäyttöä ja rakentamista sekä turvaa alueen luontoarvot. Osayleiskaavalla varaudutaan osaltaan Helsingin väestönkasvuun pitkällä aikavälillä sekä ratkaistaan alueen muut maankäyttö-tarpeet. Osayleiskaavan merkittävien asuntoalueiden sekä keskustatoimintojen ja P-1- alueiden toteuttaminen edellyttää raideyhteyden sitovaa toteuttamispäätöstä. Ennen raideyhteyden toteuttamispäätöstä voidaan toteuttaa raideliikenteestä riippumattomia työpaikka- ja energianhuollon alueita.

Helsingin Satama on Suomen ulkomaankaupan pääsatama, joka on erikoistunut erityisesti yksiköissä, eli konteissa, rekoissa ja perävaunuissa kuljetettavaan tavarahan. Vuosaaren satama sijaitsee laadittavan osayleiskaavan rajapinnassa. Vuosaaren satamaan oli vuonna 2023 yhteensä 2 700 aluskäyntiä, joka tarkoitti 7,2 milj. tonnia yksiköityä tavaraa ja 335 600 matkustajaa. Vuosaaren satamaan tavaraliikenne kulkee rekka- ja perävaunuliikenteen sekä junaliikenteen kautta. Helsingin Satama suunnittelee ja toteuttaa parhaillaan laajaa kehittämissuunnitelmaa, jonka puitteissa keskustasatamien toimintoja keskitetään. Vuosaaren osalta kehittämissuunnitelman osana suunnitellaan Vuosaaren sataman laajennus tulevaisuuden rahtiliikenteen tarpeisiin. Helsingin Satama on tutustunut laadittuun osayleiskaavaluonnokseen. Helsingin Satama arvioi osayleiskaavan sisältöä suhteessa Vuosaaren tulevaisuuden kehittämissuunnitelmiin ja toteaa lausuntonaan alla olevan.

AFIR-asetus ja vihreän siirtymän kehittämishankkeet asettavat Vuosaaren sataman kehitykselle tulevaisuudessa viitekehysten

Rahtiliikenteen ja tavarasatamatoimintojen kehittämiseen vaikuttaa laajasti 2020- ja 2030-luvuilla erilaiset direktiivit, asetukset sekä lainsäädäntö, joka liittyy vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriin (AFIR) sekä vihreän siirtymän toteuttamiseen. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriin liittyen Helsingin Satamalle kohdistuu erilaisia vaatimuksia mahdollistaa uudet käyttövoimat niin alus- kuin kumipyöräliikenteessä. Erilaisiin energian ja vihreän siirtymän kehittämissuunnitelmiin liittyen satamatoimintoihin kohdistuu myös kehitystarpeita logistiikkatoiminnolle osoitettujen alueiden osalta, että sataman tausta-alueisiin liittyen.

Östersundomin osayleiskaavassa on Porvoonväylän yhteyteen osoitettu L-1-merkitä, joka on osoitettu raskaan liikenteen palvelualueeksi, joka palvelee tavaralogistiikkaa. Raskaan liikenteen taustapaikkana suunniteltu kohde on yksi useista AFIR-asetuksen mukaisista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria toteuttavia palvelualueita. AFIR-asetuksen mukaisia toimenpiteitä suunnitellaan niin satamien välittömään läheisyyteen, että merkittävien ulosmenoväylien varrelle. Osayleiskaavassa luodaan edellytykset palvelualueen sijoittumiselle ja Helsingin Satama pitää erityisen tärkeänä, että aluevarauksissa sekä niiden ympäristön suunnittelussa varmistetaan palvelualueen laadukas ja monipuolinen kehittäminen. Palvelualueelle on varmistettava toteutusedellytykset kymmenille latauspaikoille (400 kW – 1 MW) sekä tankkausmahdollisuudet vaihtoehtoisten polttoaineille, kuten eMetaanille sekä vedylle.

Erilaiset vihreän siirtymän ja uusiutuvan energian hankkeissa satama ja satamatoiminnot muodostuvat tärkeiksi logistisesta näkökulmasta. Useat vihreän siirtymän hankkeet edellyttävät erilaisia logistisia ja tuotannollisia tukialueita, joihin voi myös liittyä vaatimuksia turvaetäisyyksistä. Helsingin Satama tuo esille, että varsinaisen Vuosaaren satama-alueella tapahtuvan laivaustoitinnan lisäksi satamatoiminta edellyttää laajoja tausta-alueita ja logistiikka-alueita. Vuosaaren sataman välittömässä läheisyydessä on alueita, jotka ovat perinteisessä logistiikkakäytössä. Tämän lisäksi Helsingin Satama katsoo, että tulevaisuuden vihreän siirtymän monipuolisten ja vaikuttavien hankkeiden toteuttamisedellytysten varmistamiseksi tarvitaan myös uusia satamatoimintoja palvelevia tausta-alueita nykyisten lisäksi. Tausta-alueille sijoittuva toiminta voi olla vihreän siirtymän lastin olomuodon muunnoksiin ja välivarastointiin liittyvät tilatarpeet (esim. CO2

nesteytyslaitos), kierrätysenergian varastointi ja käsittely, IMO-lastin (vaarallisten ja haitallisten aineiden) välivarasto, eMetanolivarasto tmv.

Östersundomin osayleiskaavaluonnoksessa on esitetty Kehä III ja Itäväylän risteykseen työpaikka-alueita. Helsingin Satama tuo esille, että sijaintinsa puolesta alueelle olisi mahdollista sijoittaa yllä olevan mukaista toimintaa, jossa yhdistyy toimisto- ja logistiikkaterminaalitoimintoja. Työpaikka-alue sijoittuu olemassa olevan tavaraliikennettä palvelevan rautatien vieressä, joka olisi mahdollisesti hyödynnettävissä. Osayleiskaavan suunnittelun edetessä satama esittää, että TP-alueen toimintojen osalta huomioidaan satamatoiminnan tausta-alueet.

Vihreän siirtymän hankkeissa myös erilaiset putkikuljetusratkaisut satamaan ovat mahdollisia ja Helsingin Satama toteaa, että näkee koko kaava-alueen koskevan yleisen määräyksen ”*Alueille saa sijoittaa sellaisia liikennettä ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia toimintoja, tiloja, verkostoja ja laitteita, joista ei aiheudu haittaa pääkäyttötarkoitukselle*” hyvänä.

Vuosaaren satama Helsingin Sataman kehittämissuunnitelmassa

Helsingin Sataman kehittämissuunnitelmassa Vuosaaren sataman osalta suunnitellaan sataman laajentamista Helsingin Yleiskaava 2016 mukaisesti. Laajennuksen suunnittelu ajoittuu 2020-luvun toiselle puoliskolle ja toteutus vaiheittain tämän jälkeen. Sataman kokonaisliikenteen kasvuun varaudutaan kaikilla osa-alueilla (alusliikenne, junat, kevyt- ja raskas kumipyöräliikenne). Helsingin Satama on osa TEN-T verkostoa. EU-regulaatio edellyttää, että vuoteen 2030 mennessä Vuosaaren satamaan on rakennettava intermodaaliterminaali, joka mahdollistaa lastiyskiköiden tehokkaan siirtelyn eri kuljetusmuotojen (erityisesti rekka ja juna) välillä. EU pyrkii lisäämään junaliikenteen osuutta ja myös useilla satama-alueella toimivilla yrityksillä on kiinnostusta raideliikenteen kasvattamiseen. Raideyhteyden osa sijoittuu Östersundomin osayleiskaavan alueelle ja yhteydelle tulee varmistaa kehittämissuunnitelmat, kuten lisääntyvä liikenne sekä mahdolliset pistoraiteet.

Vuosaaren satamatoiminnan edellytys on toiminnan ympäristölupa. Ympäristöluvan ehtojen mukaan satamatoiminnasta aiheutuva melutaso ei saa asuin- ja loma-asutusalueilla sekä virkistysalueilla ylittää melun A-painotettuna ekvivalenttitasona (LAeq) ilmaistuna päiväaikaan (klo 7–22) 55 dB eikä yöaikaan (klo 22–7) 50 dB. Östersundomin osayleiskaavan yhteydessä laajoja alueita osoitetaan luonnonsuojelulle ja virkistykseen. Satama-alueen pohjoispuolelle osoitetaan A/s-alueita, jossa vähäinen täydennysrakentaminen sallitaan. Helsingin Satama tuo esille, että osayleiskaavan yhteydessä tulee meluvaikutusten arvioinnissa varmistaa satamatoiminnan kehittämismahdollisuudet myös tulevaisuudessa, erityisesti suhteessa luonnonnsuojelu- ja virkistysalueisiin, mutta tarpeen mukaan myös asutuksen osalta. Vuosaaren sataman koillisosissa sataman melumuurista merelle päin on asemakaavoituksessa voimassa oleva pistolaiturin rakentamista mahdollistava merkintä, jonka toteutus edellytykset tulee huomioida.

Lopuksi

Helsingin Satama toteaa, että Östersundomin osayleiskaavalla mahdollistetaan satamatoiminnan kannalta tärkeitä liitännäistoimintoja, jotka tukevat sataman kautta kulkevan liikenteen tulevaisuuden kehitystarpeita. Osayleiskaava luo myös edellytyksiä sellaisen maankäytön kehittymiselle, joka palvelee Helsingin Sataman nykyisiä ja mahdollisia uusia asiakkaita. Östersundomin alueella on potentiaalia mahdollistaa logistiikan ja työpaikkojen sekä vihreän siirtymän kannalta tärkeiden hankkeiden maankäyttötarpeet.

Helsingin Satama näkee, että Östersundomin osayleiskaavassa luodaan tulevaisuudelle maankäyttövarantoa, joka tulee tarpeeseen Vuosaaren sataman läheisyydessä olevien logistiikkatoimintojen alueen maankäyttövarannon rakentuessa valmiiksi.

2.1.14. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (tukes)

Asian kuvaus

Östersundomin osayleiskaavan tavoitteita ovat Helsingin väestönkasvuun varautuminen, kasvun ohjaaminen kestävästi, monipuolisen asuntotarjonnan lisääminen, rakennuspaikkojen tarjoaminen pientaloille ja pääkaupunkiseudun seuturakenteen tasapainottaminen idän suuntaan.

Osayleiskaavan suunnittelualueen länsipuolella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n Jätevoimala (Pitkäsuontie 10, Vantaa), joka on Tukesin valvoma vaarallisia kemikaaleja laajamittaisesti käsittelevä ja varastoiva tuotantolaitos. Tukes on myöntänyt luvan (Tukes 11799/03.01/2023) tuotantolaitoksen toiminnan muuttamiseksi (vaarallisen jätteen poltto) vuonna 2024. Muutoksen myötä tuotantolaitos on turvallisuusselvitysvelvollinen ja sen konsultointivähyke on 1,0 km (aiemmin 0,5 km). Jätevoimalan uudet toiminnot, joihin myös merkittävimmät onnettomuusriskit liittyvät, sijaitsevat jätevoimalan alueen itäosassa, lähimpänä suunnittelualueita.

Osayleiskaavassa on osoitettu asuntoalue (A-4) noin 600 m etäisyydelle jätevoimalasta (Landbo-Ultuna -osa-alueen länsiosa); tarkkaa etäisyyttä on karttapohjista vaikeaa mitata/arvioida. Kaavamerkinnän perusteella A-4 -alue osoitetaan pientalovaltaiselle asumiselle ja sitä palveleville toiminnoille sekä lähipalveluille.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on tutustunut yllä mainittuun lausuntopyyntöönne. Tukes antaa seuraavan lausuntonsa kemikaaliturvallisuuslainsäädännön näkökulmasta (390/2005).

Lausunto

- 1) Tukes ei puolla asuntoalueen sijoittamista tai asumisen merkittävää tiivistämistä Vantaan Energia Oy:n jätevoimalan konsultointivähykkeellä (1,0 km).
- 2) Kaavaselostukseen on päivitettävä Vantaan Energia Oy:n jätevoimalaa koskevat tiedot. Tuotantolaitos on turvallisuusselvitysvelvollinen ja sen konsultointivähyke on 1,0 km.

Lausunnon perustelut

Vantaan Energia Oy:n Jätevoimalan merkittävimmät onnettomuusriskit liittyvät myrkyllisiin kaasuihin, joita voi syntyä kemikaalijätepakkauksen hajoamisen, laiterikkojen, kemiallisten reaktioiden tai tulipalossa syntyvien savukaasujen aiheuttamana. Vakavimmissa onnettomuuksissa terveydelle vaaralliset pitoisuudet voivat ylittää noin 1 km etäisyydelle laitoksesta, tuulen alapuoliselle alueelle.

Jätevoimalan onnettomuuksien riskit on arvioitu riittävästi hallituksi, huomioiden olemassa oleva ja oikeusvaikutteisissa kaavoissa määritetty maankäyttö tuotantolaitoksen ympäristössä. Uudet asuinalueet tai asumisen merkittävä tiivistyminen muuttavat tai voivat muuttaa tätä arviota. Suuremmat asuinalueet lisäävät onnettomuudelle mahdollisesti altistuvien määrää, ja täten lisäävät potentiaalia suuronnettomuuksille.

Tukes muistuttaa myös suuronnettomuusvaaraa omaavia laitoksia koskevista valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, joiden mukaan:

- 1) Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.
- 2) Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.

Lisätietoja

Jätevoimalan toiminnan laajentumista koskeva Tukesin päätös (Tukes 11799/03.01/2023) on lausunnon liitteenä. Päätöksestä on valitettu hallinto-oikeuteen. Toiminnan aloittamiselle muutoksenhausta huolimatta on annettu lupa.

2.1.15. Itä-Uudenmaan Pelastuslaitos

Ei lausuttavaa.

2.1.16. Senaatti-kiinteistöt

Mielipide Östersundomin osayleiskaavaluonnoksesta

Senaatti-kiinteistöt on valtiovarainministeriön hallinnonalalla toimiva valtion liikelaitos, jonka tehtävänä on mm. huolehtia valtion kiinteistövarallisuudesta ja tuottaa valtion toimijoille tilapalveluita sekä huolehtia em. edunvalvonnasta. Senaatti-kiinteistöt esittää mielipiteenään Helsingin kaupunkiympäristön toimialalla valmistelussa olevasta Östersundomin osayleiskaavaluonnoksesta seuraavaa:

Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei sijaitseva Senaatti-kiinteistöjen hallinnoimia kohteita tai maa-alueita. Senaatti-kiinteistöt haluaa kuitenkin nostaa esiin varautumistarpeen tulevista valtiotarpeista, jotka ovat tarkoituksenmukaista huomioida jo yleiskaavatasolla.

Helsingin asema Suomen pääkaupunkina ja maan väestörikkaimman alueen, pääkaupunkiseudun, ydinalueena asettaa vastuulliselle maankäytön suunnittelulle lisävelvoitteita. Alueiden käyttöä suunniteltaessa on syytä tarkastella myös yhteiskunnan kannalta sellaisten välttämättömien toimintojen sijoittamista, mitkä eivät sisälly tavallisesti tutkittaviin palvelutarpeisiin ja yleisimpiin käyttötarkoituksimerkintöihin. Tällaisia voivat olla esimerkiksi Rikosseuraamuslaitoksen ja Maahanmuuttoviraston erilaiset tarpeet. Em. toimintojen sijoittaminen edellyttää usein pinta-alaltaan suuria alueita, minkä lisäksi ne saattavat asettaa läheisten alueiden maankäytölle rajoitteita. Taroituksenmukaisin hetki varautua näihin tarpeisiin on yleiskaavallisen tarkastelun aikana.

Edellä kirjoitetun mukaisesti esitämme, että kaavatyön yhteydessä selvitetään laajoja yhtenäisiä alueita vaativan valtiotoiminnan sijoittamisedellytykset Helsingissä sekä Östersundomin osayleiskaavan suunnittelualueella. Keskustelemme mielellämme jatkosuunnittelun yhteydessä mahdollisista tarpeistamme sekä niille asetetuista reunaehdoista.

2.1.17. Vantaan kaupunki

Vantaan kaupungin lausunto Östersundomin osayleiskaavaluonnoksesta

Östersundomin yleiskaavaluonnosta on laadittu yhteistyössä naapurikuntien kanssa. Kaavaluonnoksen laadinnassa on näin pystytty ottamaan huomioon kuntien rajalle sijoittuvia yhteisiä asioita, mm. ekologisia yhteyksiä. Vantaan kaupunki kiittää yhteistyöstä ja sen kuluessa esiin tuotujen asioiden huomioon ottamisesta.

Östersundomin osayleiskaavassa alueen visiona on luonnonläheinen raideliikenteen pikkukaupunki. Joukkoliikennetarkaisu perustuu pikaraitiotiehen, joka kulkee Itäkeskuksesta Östersundomiin pääosin Uutta Porvoontietä pitkin. Ratkaisulla on vaikutusta myös Vantaan puolella Länsisalmen alueen kehittämiseen, koska Länsisalmen maastonmuotojen ja luontoyhteyksien takia maankäytön kehittäminen pikaraitiotiehen tukeutuen on haastavaa. Yhteistyötä kaupunkien välillä on joka tapauksessa tarpeen jatkaa seudullisen pikaraitiotieverkoston kehittämisen osalta.

Vantaan yleiskaavassa on varauduttu maakuntakaavan mukaisesti metron. Metron ja metroaseman jäädessä pois alueelta Vantaan Länsisalmeen ei ole mielekäästä osoittaa voimakasta rakentamista lähitulevaisuudessa.

Vantaan yleiskaavaan on merkitty liikenneyhteytenä Pitkäsuontien jatke Porvoonväylän pohjoispuolelle. Östersundomin kaavaluonnoksessa on osoitettu tälle jatkona tieliikenteen yhteystarve Norrbergetin alueelle. Yhteystarpeen tullessa ajankohtaiseksi sen suunnittelua on syytä jatkaa yhteistyössä olennaisten toimijoiden välillä.

Östersundomin osayleiskaavaluonnokseen on merkitty liikennealueena raskaan liikenteen palvelualue. Vantaan kaupunki näkee tämän erittäin hyvänä ratkaisuna, koska palvelualueille on todettu suuri tarve pääkaupunkiseudulla.

Luonto, maisema ja virkistys

Ekologinen yhteys, jonka jatkuvuus on osoitettu himmeällä viivalla myös Länsisalmessa Vantaan puolella, on maakuntakaavan (Uusimaa-kaava 2050) osoittamassa sijainnissa. Vantaan voimassa olevassa yleiskaavassa tällä kohtaa on luonnonsuojelualuetta ja retkeily- ja ulkoilualuetta.

Vantaan kaupunki toivoo, että hyvä yhteistyö jatkuu yleiskaavan jatkotyöstössä.

2.2. Yhdistykset ja seurat

2.2.1. Helsingin seurakuntayhtymä

Esitämme mielipiteenämme seuraavaa:

1) Hautausmaa-alueen rajaus

Hautausmaalla sijaitsee Helsingin seurakuntayhtymän vanhin kirkko. Se on rakennettu 1750-luvulla. Östersundomin kirkkoja hautausmaa kuuluvat Östersundomin arvokkaaseen kulttuurimaisemaan, joka on yhtenäisenä säilynyt kartano- ja viljelymaisema.

Kirkon ja hautausmaan alueella ei voida mielestämme käyttää merkintää A-4 eli pientalovaltainen asumisalue. Virkistys- ja viheralue -merkintä sopii mielestämme hautausmaan alueen luonteeseen.

2) Hautausmaan laajennustanne

Osayleiskaavassa tulee huomioida hautausmaan laajennustanne. Laajennusalueesta on jo käyty merkittäviä keskusteluja Helsingin kaupungin kanssa. Tavoitteena on, että maanvaihto/maakauppa saataisiin toteutettua vuoden 2025 aikana. Nykyisen hautausmaan laajennusalue ei saa jäädä A-4 -alueen eli pientalovaltaisen asumisalueen merkinnän sisään.

Alla on kuva alustavasta hahmotelmasta nykyisen hautausmaan laajennusalueeksi. Mahdollinen laajennusalue on rasteroitu sinisellä vinoviivalla ja se sijoittuu hautausmaan jatkeeksi. Nykyisellä kyseinen alue on virkistysaluetta.

3) Liikenne- ja ekologiset yhteydet

Hautausmaa-alueen reunaan on esitetty seudullista rantareittiä, sen sijaintia ei osayleiskaava tasolla pystytä tarkasti kommentoimaan. Rantareitin sijoittelussa tulee huomioida hautausmaan mahdollinen laajennusalue sekä reitin sijoittuminen kirkon ja hautausmaan käytön ja -toimintojen sekä alueen kunnossapidon näkökulmasta.

Osayleiskaavassa on myös esitetty rautatien ja seudullisen pyöräreitin rakentamista alueen keskelle. Saavutettavuuteen rautatien mahdollisilta pysäkeiltä Östersundomin kirkkoon ja hautausmaalle tulee myös huolehtia. Ylipäätään pidämme sitä hyvänä, että kirkon sekä hautausmaan tavoitettavuus ja saavutettavuus tulevaisuudessa paranevat.

Hautausmaan alapuolella on Kapellvikenin luonnonsuojelualue, joka on merkittävä lintuvesistö ja lehtoalue. Suojelualan ja hautausmaan välissä kulkee merkittävä ekologinen yhteys, joka tulee säilyttää ja huomioida myös hautausmaan laajennusalueen suunnittelussa sekä puiden ja kasvillisuuden sijoittamisessa alueelle.

2.2.2. Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry & Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Mielipide Östersundomin osayleiskaavaluonnoksesta

Östersundomin osayleiskaavaluonnos on ollut nähtävillä mielipiteitä varten. Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ovat tutustuneet kaavamateriaaliin sekä tehneet useita maastokäyntejä suunnittelualueella.

Helsingin kaupunkisuunnittelussa ja poliittisessa päätöksenteossa on jo melko pitkään ollut yleisenä pyrkimyksenä, että uusi rakentaminen pyritään luontoalueille rakentamisen sijaan sijoittamaan pääosin nykyisen kaupunkirakenteen sisään täydennysrakentamisena. Östersundomin osayleiskaavaluonnos poikkeaa tästä hyvästä periaatteesta jyrkästi. Koska Östersundomissa on ennestään hyvin vähän täydennettävissä olevaa rakennettua ympäristöä, lähes kaikki uudisrakentaminen tulisi sijoittumaan nykyisille luontoalueille.

Östersundom tulee nähdä myös luonnonsuojelun mahdollisuuksien kautta. Östersundom on alue, jonka avulla Helsinki voisi päästä Kunmingin-Montrealin maailmanlaajuisen luonnon monimuotoisuuskehityksen 30 prosentin suojelutavoitteeseen, sillä siellä on tarjolla riittävän laajoja alueita. Luonnos Helsingin luonnonsuojelualueohjelmasta jää Östersundomissa hajanaiseksi. Kansallisen kaupunkipuiston, kunnianhimoisen luonnonsuojelualueohjelman ja Östersundomin riittävän suojelun avulla Kunmingin-Montrealin tavoitteet ovat Helsingissä saavutettavissa.

Alueen luontoarvot eivät mahdollista esitetyn laajuista rakentamista. Jatkovalmistelussa lisärakentaminen on ohjattava täydennysrakentamisena jo rakennettujen alueiden yhteyteen ja asukasmitoitusta laskettava merkittävästi. Rakentamisen vähentäminen edellyttää myös liikennejärjestelmän uudelleenarviointia.

Yleisiä huomioita

Suunnitteluperiaatteiden jälkeen tehty kaavoitustyö kohti nyt esillä olevaa osayleiskaavaluonnosta on valitettavasti edennyt suuntaan, jonka suunnitteluperiaatteiden luonnoksessa kritisoimamme epämääräisyys mahdollisti: ehdotettu uusi mittava rakentaminen ei huomioi Östersundomin poikkeuksellisia luontoarvoja lähimainkaan riittävästi.

Osayleiskaavaan valittu pikselihin perustuva lähestymistapa ei sovellu muuttavan maankäytön ja säilyttävän maankäytön välisen rajan määrittelyyn. Esitystapaa on näiltä osin tarkennettava, jotta kaavan vaikutuksia arvokkaisiin luontokohteisiin ja ekologisiiin yhteyksiin olisi mahdollista arvioida riittävällä tarkkuudella. Muuttavan maankäytön erilaisten varausten keskinäiseen rajaan pikseliesitys sopii.

Syksyllä 2023 nähtävillä olleiden suunnitteluperiaatteiden laatimisen ja kommentoinnin jälkeen käytettävissä olevat luontotiedot Östersundomin luontoalueiden runsaista arvoista ovat täydentyneet merkittävästi. Uudet kääpäselvitykset, joiden yhteydessä tehtiin runsaasti havaintoja myös muusta uhanalaisesta lajistosta, antavat syytä arvioida uudelleen suunnitteluperiaatteissa tehtyjä alustavia linjauksia luontokohteiden osalta hyvin toisella tavalla kuin kaavaluonnoksessa nyt on tehty. Valtaosa alueista, joilta on uusissa selvityksissä tunnistettu merkittäviä luontoarvoja, sijoittuu luonnonsuojelualueohjelman luonnoksen suojelukohteiden ulkopuolelle sekä osin kaavaluonnoksen osoittamille rakentamisalueille. Kääpä tiedot ovat vasta verrattain äskettäin ilmestyneet julkiseen luontotietojärjestelmään, ja ne osoittavat Östersundomin metsien olevan Helsingin kärkiluokkaa.

Östersundomin luontoarvot ovat huomattavat myös koko Uudenmaan mittakaavassa ja liittyvät monilta osin erityisesti laajojen ehyiden metsäkokonaisuuksien säilymiseen alueella. Kaavaluonnoksen sekä uusien luontotietojen valossa on selvää, ettei aiottua asukasmäärää voi kaavoittaa alueelle ilman, että sen poikkeukselliset luontoarvot kärsivät huomattavasti. Suunnitellun rakentamisen aiheuttaman korkean luontoarvon metsäalan supistumisen vaikutukset tulee ottaa huomioon myös Sipoonkorven Natura-alueella koskevassa Natura-arviossa.

Koko kaava-alueen kattava viherkaava kannattaa ehdottomasti tehdä ennen osayleiskaavasta päättämistä, koska sen avulla pystytään tarkasti määrittelemään säästettävät tärkeät luontokohteet ja eritasoiset ekologiset yhteydet. Viherkaava auttaa myös luomaan kunnianhimoista, ympäristöystävällistä rakennettua ympäristöä, jossa paikalliset ekologiset yhteydet ja luonnon monimuotoisuus ulottuvat kortteleihin, pihoihin, puistoihin ja kaduille.

Ongelmalliset kohdealueet

Osayleiskaavaluonnoksessa osoitetaan rakentamista useille luontoarvoiltaan merkittävillä metsäisillä alueilla, joiden arvosta olemme huomauttaneet jo aiemmissa mielipiteissämme.

Uusien kääpäselvitysten myötä on rajattu yhdeksän uutta arvokasta kääpäaluetta, joista ei ole ollut tietoa kaavahankkeen aiemmissa vaiheissa. Arvoluokkien osalta on syytä huomata, että selvityksissä käytettiin selvästi aiempaa tiukempia kriteereitä. Luontoarvot alueilla ovat siis selvästi merkittävät. Tulokset korostavat entisestään kaavaluonnoksen ongelmakohtia: valtaosa luontoarvoiltaan merkittäviksi todetuista alueista sijoittuu luonnonsuojelualueohjelmaluonnoksen suojelukohteiden ulkopuolelle sekä osin kaavaluonnoksen rakentamisalueille.

Uusista kääpäalueista **Rödjan-Konungskärrin metsiä** (arvoluokka I, 56,98 ha) uhkaa kaavaluonnoksessa rakentaminen ja lisääntyvä kuluminen. Alueelta löytyi kartoituksessa merkittävää uhanalaislajistoa. Laajahko metsäalue on suurelta osin luontoarvoiltaan arvokasta, vanha puustoistakin metsää METSO-kohteineen ja useine uhanalaisine luontotyyppeineen.

Edellä mainitun alueen länsiosassa, Porvoonväylältä Uudelle Porvoontielle ulottuvan **Korsnäsinpuron kanjonimaisessa laaksossa**, on erilaisten lehtoluontotyyppien ja kasvillisuusarvojen tihentymä, joka on myös maisemallisesti merkittävä. Kaavaluonnos esittää siellä rajua luontoarvojen tuhoamista. Purolaaksoon on merkitty ekologinen yhteystarve Hältingträskiltä merelle. Uusi purojen laadullinen luokittelujärjestelmä, jossa kyseinen puron osuus määritellään luonnonympäristön kaupunkiuomaksi ja muokatun ympäristön kaupunkiuomaksi, häivyttää puroalueen tärkeät luontoarvot kuten

- Korsnäsinpuron luonnontilaisimman kohdan heti Porvoonväylän eteläpuolella
- I-luokan uhanalaisen ja silmälläpidettävän luontotyyppin (havumetsävyöhykkeen purot ja pikkujoet: Korsnäsinpuron alajuoksu) Porvoonväylältä Sakarinmäen koulun kohdalle
- huomattavan arvokkaan purovarren kasvillisuuskohteet
- I arvoluokan kallionaluslehdon, joka on vaarantunut luontotyyppi sekä
- tuoreita runsasravinteisia lehtoja.

Kaavaluonnoksen esittämä – kapeimmillaan mahdollisesti noin 100 metriä leveä – puroa myötäilevä puistoalue virkistyskäyttöineen todennäköisesti hävittäisi suuren osan edellä mainituista luontoarvoista. Vaadimme, ettei Korsnäsinpuron laaksoon rakenneta mitään Knutersintien itäpuolella. Myös Rödjanin kallioalue tulee säilyttää nykyisellään purolaakson yläpuolella. Tiesyhteystarpeesta purolaakson poikki on niin ikään luovuttava.

Toista uutta kääpäaluetta, **Gumbölen metsät** (arvoluokka I, 84,01 ha), uhkaa kaakkois-, etelä-, lounais- ja länsireunoilta rakentaminen sekä pohjoisosaa L-1-alue, joka on merkitty myös huolestuttavan lähelle Gumbölen Porvoonväylän lehtoa. Kääpäalueena Gumbölen metsät on Helsingin kääpäkartoitushistorian ennätys indikaattorilajien lukumäärässä.

Gumbölen metsäkokonaisuuden kaakkoispuolella **Krogarsin metsiköt** (arvoluokka II, 14,50 ha) uhkaavat jäädä pahoin rakentamisen alle. Stora Dammenin luontoarvoiltaan huomattavaan purolaaksoon liittyvänä etenkin Krogarsin metsiköiden koillisosa on säästettävä. Asuntoalue A-2 leikkaa ehdottomasti liikaa kuvastusta kokonaisuudesta, joka on osa myös tärkeää ekologista yhteyttä. Merkintä tulee korjata poistamalla vähintään yksi pikselirivistö A-2-varauksen pohjoisreunasta.

Edellä mainitusta alueesta pohjoiseen, moottoritien toisella puolella, kaavaluonnos esittää Siipoonkorven lounaisnurkkaan, arvokkaaseen metsään merkittävästi rakentamista ja häiriötä. Lännen maanalaisen yhdyskuntateknisen huollon alueen varauksen vaatima tiesyhteys, turhan iso energiahuollon alueen varaus sekä mahdollisesti myös maanalaisen rakentamisen maan päälle

kohdistuvat sivuhaitat pirstovat tarpeettoman paljon Sipoonkorven metsämantereen lounaisnurkan hienoja metsiä. Sipoonkorven lounaisnurkan metsätuhoa tulee vähentää poistamalla mahdollisimman paljon maankäyttöä **Norrbergetin arvoluokan I kääpääalueelta**. Tämä onnistuu su-pistamalla energiahuollon alueen varausta lännessä ja pohjoisessa, siirtämällä tieliikenteen mer-kintä etelämmäksi sekä laajentamalla virkistys- ja suojelualueita laajemmiksi.

Landbon itäpuolella asuinalue- ja työpaikka-aluevarauksia on harvinaisen hienossa metsässä **Ringberga-Kurängenin arvokkaan kääpääalueen** rajauksen sisällä. Arvometsiä jää asuin-aluevarauksen alle myös Puroniityntien lähellä vuonna 2022 rajatun Stormossenin arvoluokan I kääpääalueen rajauksen sisälle. A-1 rajausta tulee supistaa.

Uusi kääpääalue, **Skinnarskogin metsät** (arvoluokka I, 35,68 ha), on kaavaluonnoksessa jää-mässä merkittäviltä osin rakentamisen alle (TP-merkintä). Pitkälti luonnontilaiselta metsäalueelta löytyi kartoituksessa uhanalaisen kääpälajiston lisäksi myös uhanalaisia sammallajeja sekä esi-merkiksi Helsingille ja Uudellemaalle uusi laji, pikkukennokääpä (VU).

Karhusaaressa uusia kääpääalueita on kaksi: **Karhusaaren metsät** (arvoluokka II, 30,18 ha) sekä **Kasaberget** (arvoluokka II, 10,31 ha). Kokonaisuuden kohtalo näyttää kaavaluonnoksessa heikolta. Pääosa alueen arvokkaista metsistä on erilaisten rakennus- ja pikaraitiotievarausten alla.

Pikaraitiotien haaroittamisesta Karhusaareen ja Landbon suuntaan tulee luopua. Näistä Karhu-saareen toteutettava yhteys olisi luonto- ja kulttuuriympäristövaikutuksiltaan erittäin vahingollinen ja Landbon haara levittäisi tiivistä asutusta merkittävältä osin arvokkaille luontoalueille kohti Si-poonkorven kansallispuistoa ja rajoittaisi kansallispuiston laajentamismahdollisuuksia etelään. Uuden tiedon valossa raiderakentamista ylipäänsä tulee harkita uudestaan.

Kun kaava-alueelle suunnitellaan uusia ulkoilureittejä ja ulkoilijoita palvelevia rakenteita, Porvoonväylän pohjoispuolella sijaitsevat metsät, etenkin erämainen koillisosa, tulee jättää rau-haan herkästi häiriintyvien lajien suojaiseksi elinympäristöksi.

Ekologiset yhteydet

Kaavaluonnoksen selostuksen mukaan ekologiset yhteydet toteutetaan riittävän leveinä. Luon-noksessa eräät runkoyhteydet ja alueelliset yhteydet ovat kuitenkin paikoin liian kapeita ollak-seen ekologisesti toimivia sekä reunavaikutukselle ja kulumiselle alttiita. On myös huomattava, että pikaraitiotie leventää yhteyksien katkoskohtia Uuden Porvoontien kohdalla entisestään. Seu-raavassa mainittuja yhteyksiä on levennettävä huomattavasti.

Ekologisessa runkoyhteydessä, joka myötäilee Östersundominpuroa, yhteys olisi kapeimmillaan noin 100 m pikselien joustovara huomioiden. Kyseessä on tärkeä osa viherkäytävää eteläisten Natura-alueiden ja pohjoiseen jäävän Sipoonkorven metsämantereen välissä. Purolle, jonka luontoarvot reunametsineen ovat merkittäviä, on ehdottomasti jätettävä nykyinen, metsäinen suoja-alue sekä huomioitava sen kohdalla myös itä-länsisuuntainen ekologinen yhteys Porvoon-väylän eteläpuolella. Puron reunat ja metsäinen ympäristö tulee säilyttää luonnontilaisena ilman virkistyskäyttöä.

Puroniityntien poikki kulkevien ekologisten yhteyksien laadusta ja leveydestä tulee huolehtia. Myös Uuden Porvoontien tuntumaan Dagsverksbergetin arvokkaan geologisen alueen kohdalle on tärkeää jättää poikittainen paikallinen ekologinen yhteys. Puroniityntien eteläpään I arvoluokan lähdelehto on rajattava ulos rakentamisesta.

Porvoonväylän eteläpuolelle väylän tuntumaan tulee osoittaa toimivat poikittaiset ekologiset yh-teydet. Luonnokseen merkityt esteet, ennen muuta TP-pikselit, tulee poistaa Landbon ja Hälting-bergetin kohdalla sekä Puroniityntien itäpuoleiselta alueelta. Vähintään TP-alueita on kavennet-tava niin, että elinvoimainen poikittainen yhteys säilyy. Itä-länsisuuntainen yhteys, tai enemminkin luonnon ydinalueiden ketju, Porvoonväylän eteläpuolella on ollut koko kaavaprosessin ajan merkitykseltään aliarvioitu.

Alueellinen ekologinen yhteys Landbon ja Ultunan uusien A2 ja A1 alueiden välillä on kapeimmillaan 100 m leveä. Tiiviisti rakennettujen alueiden keskellä kapean yhteyden ekologi-nen laatu on väistämättä heikko. Tarvetta leveämmälle ja elinvoimaiselle yhteydelle on myös

siksi, että Ultunan pohjoisosaan kaavailtu leirintäalue ja muut virkistystoiminnot heikentävät pohjoista runkoyhteyttä.

Kaikki kaava-alueen purot tulee nähdä ekologisina yhteyksinä. Myös puroeliöstön säilyttäminen ja elvyttäminen on tärkeää. Siksi purojen varsilla tulee säilyttää leveä, luonnontilainen metsäinen suojavyöhyke, vähintään 50 m puron kummallakin puolella. Kannatamme lämpimästi, että vihersillat rakennetaan heti, kun se on mahdollista. Tällöin eläimet tottuvat niihin ennen muuta rakentamista – kuten myös luontovaikutusten arviointiraportissa ehdotetaan. Vihersiltojen suunnittelussa ja toteutuksessa on tähdättävä mahdollisimman hyvään käytettävyyteen ja houkuttelevuuteen eri lajien kannalta. Myös eläimille tarkoitettuja alikulkukäytäviä on syytä suunnitella lisää ja kunnostaa vanhoja sekä Porvoonväylällä että muilla teillä.

Haluamme vielä muistuttaa, että Fingrid suunnittelee kaava-alueen poikki kulkevaa uutta 400 kilovoltin Anttila-Länsisalmi -voimajohtolinjaa, jonka YVA-prosessi on parhaillaan käynnissä. YVA-hankkeen seurantaryhmälle esitellyssä YVA-ohjelmaluonnoksessa esitettiin Östersundomin osayleiskaava-alueelle kaksi linjausvaihtoehtoa. Näistä toinen kulkisi Puroniitystä Landbohon kulkevan nykyisen voimajohtolinjan vieressä ja siitä edelleen Länsisalmeen moottoritien varressa. Toinen linjaus kulkisi moottoritien varressa koko kaava-alueen halki. Puroniityn ja Landbon välillä osayleiskaavan SL-alueen läpi kulkeva, useiden kymmenien metrien leventyksiä nykyisiin johtokäytäviin aiheuttava uusi voimajohto hävittäisi luontoarvoja ja pirstoisi arvokkaita metsäalueita entisestään. Vastaavasti moottoritien suuntainen voimajohtoaukean leventyminen heikentäisi pohjois-etelä-suuntaisia ekologistia yhteyksiä entisestään.

Helsingin kaupungin on osaltaan edistettävä haitattomimman reittivaihtoehdon valitsemista ja haittojen mahdollisimman tehokasta lieventämistä voimajohtolinjan YVA-prosessissa. Sipoonkorven kansallispuiston läpi kulkeva reittivaihtoehto on YVA:ssa esitetty siltä osin kulkemaan nykyisen linjan kanssa samoissa pylväissä, joita korotettaisiin. On perusteltua vaatia vastaavaa yhteispylväsratkaisua myös osayleiskaavan SL-alueelle, mikäli tämä reittivaihtoehto valitaan. Voimajohtolinjan aiheuttamat lisäheikennykset ekologistiin yhteyksiin erityisesti moottoritien rinnalla on huomioitava myös kaavatyössä ja pyrittävä kompensoimaan parantamalla yhteyksien määrää ja laatua voimajohtoaukean ulkopuolella.

Luonnonsuojelualuevarausta edellyttävistä luontokohteista

Listasimme OAS-vaiheen mielipiteessämme keskeisiä luonnonsuojelualuevarausta edellyttäviä luontoalueita. Perusteluja kohteiden luontoarvoista löytyi mielipiteemme liitteestä. Osayleiskaavaluonnoksessa listan kohteista osa on huomioitu suojelualueiksi, osaa ei ole huomioitu lainkaan ja osalle kohdistuu rakentamisuuhkia.

Seuraavien arvokkaiden luontoalueiden suojelemiseen on kiinnitettävä huomiota jatkosuunnittelussa:

- **Kasaberget-Kantarnäsbergetin alue** on kaavakartalla osoitettu luonnonsuojelualueeksi. Tämä on pääosin kunnossa, mutta myös alueen kallioselänteiden 13–15 hehtaarin laajuinen koillisosa tulisi olla mukana rajauksen sisällä. Nyt se on merkitty retkeily- ja ulkoilualueeksi.
- **Ribbingön metsä** Ribbingintien pohjoispuolella on merkitty luonnonsuojelualueeksi. Tämän alueen rajaaminen vaatii täydentämistä. Vaikka noin 2/3 tien pohjoispuolesta on suojelualuevarausta kaavaluonnoksessa sekä luonnonsuojelualueohjelmassa, niin loput alueesta on kapealti retkeily- ja ulkoilualueita sekä lounaassa myös kolmisen hehtaaria asuntoaluevarausta.
- **Marbackenin alue** on kaavaluonnoksessa luonnonsuojelualuetta, mutta sitä ei tulisi tarkastella pelkkänä mäkenä vaan tien jakamana kaksiosaisena metsäisenä alueena. Vuonna 2022 rajattu arvoluokan I kääpäalue on rajattu kaksiosaisena tien kummallakin puolella. Täten myös tien kaakkoispuolen retkeily- ja ulkoilualueen tulisi olla luonnonsuojelualuetta.
- **Talosaaren metsät** on osoitettu luonnonsuojelualueeksi niin kaavaluonnoksessa kuin luonnonsuojelualueohjelmassakin. Tämä on hyvä, mutta Husön tilan palvelujen alueen alle jää pohjoisessa ja luoteessa kuitenkin 1,5 hehtaaria metsää, joka sopisi osaksi tulevaa luonnonsuojelualuetta.

- **Östersundominlahden tärkeän lintualueen** Natura 2000 -rajaukseen kuulumattomien osien pohjoisosissa on kaavakartalle merkitty asuinrakentamisalueita. Vaikka asuinrakentamista on vain Långörintien itäpäässä, niin lintualueen poikki ja kylkeen rakennettavat pikaraitiotiet Östersundomin kartanon itäpuolella lintualueen pohjoisosassa synnyttäisivät suuria ongelmia. Lisäksi Svinvikenin eteläpuolella Karhusaaren länsiosan ulkoilureitti kulkisi vääjäämättä joko häiriten arvokkaan lintualueen reunaa ja/tai tärvellen siihen suoraan liittyvän arvokkaan metsäalueen länsireunaa.

- **Karhusaaren arvokkaimmille metsille** ei kaavaluonnoksessa ole merkitty juuri mitään suojelumerkintöjä, vaikka uudet kääpäselvitykset korostavat alueen metsäkokonaisuuksien luontoarvoja. On erittäin ongelmallista, että pääosa alueen arvokkaista metsistä on erilaisten rakennus- ja pikaraitiotievarausten alla ja vähäisempi osa virkistysaluetta.

- **Gumbölen kallioalueille ja lampareille** ei kaavaluonnoksessa ole merkitty lainkaan suojelualuumerkintöjä, ainoastaan viheryhteys. Valtaosa keskeiset metsäluontoarvot kattavasta, uudesta 84 hehtaarin kääpäalueesta on retkeily- ja ulkoilualuetta tai lähivirkistysaluetta, mutta kaakkois-, etelä-, lounais- ja länsireunassa on asuinrakentamista mahdollistavia varauksia sekä pohjoisessa Porvoonväylän eteläpuolelle asti ulottuvaa liikennealuevarausta. Gumbölen metsän arvokkaimmat osa-alueet pitäisi saada suojelualuevarauksiin.

- **Stora Dammenin ja Östersundomipuron varret sekä lähialueet** on luonnoksessa jätetty suurimmalta osin lähivirkistysalueiksi (VL). Lisäksi puron suuntaisesti kulkee ekologisen yhteyden merkintä. Vain pieni osa puronvarresta on luonnonsuojelualuetta S-1. Alueen merkittävät luontoarvot edellyttävät selvästi suurempaa suojelualuetta. Helsingin luonnonsuojeluohjelmaluonnoksessa on esitetty hieman osayleiskaavaluonnosta suurempi suojelualue, joka on kaavaankin ehdoton minimi. Vuosien 2022 ja 2023 kääpäselvitysten tiedot Stora Dammenin puronvarresta sekä Krogarsin metsiköiden pohjoisosasta osoittavat kuitenkin perustelluksi selvästi laajemman noin 12 hehtaarin suojeluvarauksen, jota tuemme.

- **Immersbackan lehto** on osoitettu luonnonsuojelualueeksi. Vähintään maakunnallisesti arvokkaan luontoalueen keski- ja pohjoisosa on kaavaluonnoksessa suojeluvarausta ja mukana myös suojelualueohjelmassa, mutta muutama hehtaari etelässä on rajattu virkistysalueeksi. Suojelualuevarausta tulisi laajentaa etelässä vähintään linkkimastoille vievälle tielle saakka. Alueella on hienoa lahoppuustoista kangasmetsää sekä tien varressa sekapuustoinen ojikko, joka kuuluu suojelualueeseen jo yksin puronvarteen liittyvän sijaintinsa takia.

- **Edustavimmalle osalle Rödjan-Kattrumpanin alueen** METSO-kohteista ja luontotyypeistä tulisi rakentamisalueen sijaan osoittaa suojelumerkintöjä. Vuoden 2023 luontoselvitykset antavat lisätukea suojelumerkinnän käytölle alueella. Nyt luonnoskartalla arvokkaista metsistä arviolta 2/3 on virkistysaluevarausta ja loput 1/3 asuin-, työpaikka- ja palvelujen aluetta. Lisäksi alueen länsilounaisosan poikki kulkee tieliikenteen yhteystarvemerkitä. Myös kaavaluonnoksessa ehdotettu Sakarinmäen massiivinen lisärakentaminen kohdistaisi kohtuutonta haittaa alueelle lisääntyneen virkistyskäytön muodossa.

- **Norrbergetin ja Landbon välinen luonnontilaisen kaltaisten metsien keskittymä** on luonnoksessa merkitty osittain luonnonsuojelualueeksi. Suojeluvarausta pitäisi laajentaa sekä kaavassa että suojelualueohjelmassa länteen siten, että Storträsketin laskupuro riittävine suoja-vyöhykkeineen olisi suojelurajauksessa mukana. Sipoonkorven lounaisnurkan metsätuhoja tulee vähentää poistamalla mahdollisimman paljon maankäyttöä Norrbergetin arvoluokan I kääpäalueelta ja laajentaa virkistys- ja suojelualueita.

- **Hältingträsk-Hältingbergetin alueella** on kaavaluonnoksessa luonnonsuojelualueita, mutta suojelualuetta tulee laajentaa lammen etelä- ja itäpuolella poistamalla kaakossa työpaikka-aluevarausta sekä Puroniityntien länsipuolelta asuinaluevarausta ja supistamalla lounaassa työpaikka-alueen varausta sen itäreunasta.

- **Långkärrsberget-Puroniityn metsät ja suot** ovat luonnoksessa niin ikään suojelualueita. Ongelmallista on kuitenkin se, että arvokkaita metsiä on jätetty suojeluvarauksen ulkopuolelle toista sataa hehtaaria etelässä Hältingträskin itä-, etelä- ja lounaispuolella sekä Långkärrsbergetin lou-

nais- ja länsipuolella. Karkeasti arvioiden noin 2/3 näistä on kaavaluonnoksessa ulkoilu- ja virkistysaluetta, mutta etenkin lännessä Degermossan suunnalla asuinaluevarauksia ulottuu liiaksi itään.

Kulttuuriympäristöt

Osayleiskaavaluonnoksen kartalla ehdotetaan uutta ja osin korttelitehokkuudeltaan hyvinkin intensiivistä asuinrakentamista valtakunnallisesti merkittävälle rakennetulle kulttuuriympäristölle Östersundomin kartanon lähialueelle sekä pikaraitiotierataa RKY-alueen läpi Uuden Porvoontien pohjoispuolella. Kartanon lähialueelle kaavaluonnoksessa esitetty mittava asuinalueen ja raitiotieyhteyden rakentaminen pilaisi RKY-alueen ja vaikuttaisi myös huomattavan haitallisesti Östersundomin ainoan laajemman kulttuuriympäristökokonaisuuden tunnistettuihin yleisiin maisemallisiin arvoihin.

Kaavatyön yhteydessä teetetystä kulttuuriympäristöjen vaikutusarvioinnissa todetaan hyvin määrittävien paikkojen herkkyys lähiympäristössä ja ympäröivässä maisemassa tehdyille harkitsemattomille muutoksille. Uudenmaan liiton rajaaman maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön alue kokoaa suppeaa RKY-alueerajausta paremmin arvokohteet lähiympäristöineen Östersundomin kulttuurimaiseman kokonaisuudeksi, joka toimii samalla ohjeellisena vähimmäissuojavyöhykkeenä mahdolliselle lähiympäristön muuttamiselle. Kannatamme Uudenmaan liiton rajauksen noudattamista.

Edelleen vaillinaiset luontoselvitykset

Osayleiskaavaluonnoksen materiaalissa on mukana uusina selvityksiä Alustava luontovaikutusten arviointi -raportti sekä Östersundomin osayleiskaavan ekologisen verkoston selvitys. Molemmat ovat luonteeltaan kokoavia esityksiä, eivät varsinaisesti uusia luontoselvityksiä. Natura-arviointi on tekeillä.

Merkittävin puute luontoselvityksissä on yhä se, ettei kaava-alueella ole vielä tehty kattavaa luontotyyppiselvitystä, jossa tunnistetaan ja arvotetaan myös uhanalaiset ja silmälläpidettävät kangasmetsäluontotyytit sekä kalliometsät. Erityistä huomiota tulee kiinnittää erilaisten lehtoluontotyyppien aikaisempaa kattavampaan tunnistamiseen. Kartoituksen osana tulee myös tunnistaa yhtä kasvillisuuskuviota laajemmat, usein monia erilaisia luontotyyppiä sisältävät luontotilaisien kaltaiset tai muuten arvokkaat luontokohteet. Lisäksi olennaista on arvioida näiden sekä jo aikaisemmin arvokkaiksi todettujen luontokohteiden mahdollinen maakunnallinen merkitys käyttäen Uudenmaan liiton kriteeristöä.

Kaava-alueen luontokohteet tulee arvottaa yhdenmukaisilla kriteereillä siten, että satojen kohteiden joukosta saadaan poimittua esiin valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti erityisen arvokkaat sekä paikallisesti arvokkaat kohteet. Myös METSO-selvitys tulee uusina koko hankealueen metsäisissä ympäristöissä käyttäen vuoden 2016 kriteereitä. Tietoja kerättyä ja kohteita arvotettaessa on kiinnitettävä huomiota myös vähintään maakunnallisesti arvokkaiden luontoalueiden kriteeristön kannalta tärkeän tiedon keräämiseen.

Muiden puuttuvien luontoselvitysten osalta viittaamme viime vuonna antamaamme mielipiteeseen suunnitteluperiaatteiden luonnoksesta.

Matelija- ja sammakkoeläinkartoitusta 2022 tulee täydentää muun muassa arvokkaiden alueiden rajausten kohdalla. Kohderaporteissa on huomautuksia lisäselvitystarpeesta. Kartoituksiraportti tulee liittää kaava-aineistoon.

Luontoselvitysten laatimista ei voi jättää asemakaavavaiheeseen, koska luontoalueiden turvaamisen kannalta yleiskaavan ohjaava vaikutus on keskeinen. Mitä aiemmassa kaavatyön vaiheessa riittävät selvitykset laaditaan, sitä helpompaa on välttää luonnolle vahingollisten maankäyttöratkaisujen mahdollisuus tulevaisuudessa.

Lopuksi

Olemme aiemmin antaneet laajan mielipiteen liitteineen osayleiskaavan osallistumis- ja

arviointisuunnitelmasta helmikuussa 2022 sekä toisen kannanoton maankäyttöskenaarioista saman vuoden joulukuussa. Syksyllä 2023 toimitimme mielipiteen Östersundomin suunnitteluperiaatteiden luonnoksesta. Kannanotossa moitimme maankäytöltään määrittelemättömien ja kartalla valkoiseksi jätettyjen alueiden laajuutta suunnittelualuekartalla sekä havaitsimme edelleen useita vakavia puutteita aluetta koskevissa luontoselvityksissä. Lisäksi järjestimme 18.4.2024 Luontoalueet Östersundomin kaupunkisuunnittelussa -keskustelutilaisuuden Keskustakirjasto Oodissa. Tapahtumassa tuotiin esille useita kriittisiä näkökohtia Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluun liittyen.

Haluamme lopuksi vielä painottaa, että Östersundomin luontoarvot ovat huomattavat koko Uudenmaan mittakaavassa ja liittyvät monilta osin laajojen ehyiden metsäkokonaisuuksien säilymiseen alueella. Kaavaluonnoksen sekä uusien luontotietojen valossa on selvää, ettei aiottua asukasmäärää voi kaavoittaa alueelle ilman, että sen poikkeukselliset luontoarvot kärsivät huomattavasti. Osayleiskaavaluonnos on nykyisessä muodossaan myös kaupunginvaltuuston vuonna 2021 hyväksymän kaupunkistrategian vastainen. Strategiassa linjataan, että Helsingin arvokkaimmille luontoalueille ei osoiteta rakentamista.

Vaadimme, että kaavan jatkovalmistelussa lisärakentaminen ohjataan täydennysrakentamisena jo rakennettujen alueiden yhteyteen ja asukasmitoitusta lasketaan merkittävästi. Rakentamisen vähentäminen edellyttää myös liikennejärjestelmän uudelleenarviointia.

2.2.3. Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa

Mielipide Östersundomin osayleiskaavaluonnoksesta

Yleistä

Nähtävillä ollut Östersundomin osayleiskaavaluonnos osoittaa alueen maankäyttösuunnitelmiin eräitä parannuksia ja lisää konkretiaa maankäytön suunnittelun aiempiin vaiheisiin nähden. Osayleiskaavoituksen tavoitteena on edelleen osoittaa raideliikenneyhteyteen perustuva yhdyskuntarakenne ja vahvistaa viher- ja virkistysverkostoa siten, että maankäytöstä ei aiheudu haitallisia vaikutuksia Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien Natura-alueelle. Osayleiskaavan mukaisen maankäytön toteuttaminen on hyvin pitkäaikainen prosessi: suunniteltu yhdyskuntarakentaminen Östersundomin keskustan ja Sakarinmäen alueille on kytketty sitovaan raideliikennepäätökseen, ja koko osayleiskaava-alueen rakentaminen voisi kaavaselostuksen mukaan valmistua 2080-luvulla.

Kaavaluonnos sisältää kannatettavia ja konkreettisia parannuksia, kuten laajojen suojelualueiden osoittaminen yhtäältä Salmenkallion ja Talosaaren ympäristöön ja toisaalta Porvoon moottoritien pohjoispuolelle Sipoonkorven seudulle sekä esimerkiksi pyytä hyödyttävien metsäisten yhteyksien osoittaminen ja kehittäminen suunnittelualueen etelä- ja luoteisosiin. Alueen suunnittelun maankäytön perimmäinen ongelma on tästä huolimatta yhä ennallaan. Osayleiskaavan 35 000–45 000 asukkaaseen mitoitettu tavoite on alueen merkittävien luontoarvojen säilymisen kannalta syvän ongelmallinen, ja näin voimakasta uudisrakentamista on mahdotonta toteuttaa Östersundomin alueen pesimälinnustoa, arvokkaita metsäalueita ja viheryhteyksiä vakavasti vaarantamatta. Katsomme, että Östersundomin alueen suunniteltua maankäyttöä tulee edistää pikemmin nykyisten rakennettujen alueiden täydennysrakentamisen suuntaan. Lisäksi huomioimme, että tällainen pienimuotoisempi maankäyttö paitsi turvaa Natura-alueen suojelun perusteena olevien lintulajien elin-, pesimä- ja levähdysmahdollisuudet alueella ja osayleiskaavan herkän metsälinnuston yhtenäisen, mahdollisimman häiriöttömän elinympäristön, myös auttaisi yksittäisenä toimen osaltaan hyvin voimakkaasti Helsingin kaupunkia kansainvälisten sitoumusten saavuttamisessa. COP15-kokouksen joulukuussa 2022 hyväksymän Kunmingin-Montrealin maailmanlaajuisen luonnon monimuotoisuuskehityksen tavoitteen I alatavoitteiden 1, 2 ja 3 sekä tavoitteen II alatavoitteen 12 saavuttaminen helpottuisi merkittävästi Östersundomin voimakkaasta yhdyskuntarakentamisesta luopumalla. Muistutamme, että Suomi on sitoutunut sopimuksen tavoitteisiin, ja sekä sopimus että kansallinen strategia koskevat myös Helsingin kaupunkia.

Linnustovaikutukset

Ekologisten yhteyksien turvaaminen ja vahvistaminen on esitetty kaavaluonnosvaiheessa selkeästi konkreettisemmin kuin suunnitteluperiaatteiden kohdalla, ja tästä valmistelu ansaitsee kiitoksen. Osayleiskaava-alueen metsälinnustosta etenkin pyy ja töyhtötiainen tarvitsevat kyllin leveitä ja yhtenäisiä metsäisiä käytäviä, joita pitkin ne voivat siirtyä alueiden välillä. Toimivat metsäyhteydet ovat käytännössä välttämättömiä myös erittäin uhanalaiselle hömötiäiselle. Tärkeimpiä yhteyksiä näiden metsälintujen kannalta ovat pohjoiseteläsuuntaiset yhteydet eteläisen osan Natura-alueiden ja pohjoisosan Sipoonkorven seudun ja Sipoonkorven Natura-alueen metsien välillä. Näiden yhteyksien esittäminen on täsmentynyt hieman suunnitteluperiaatteista, mutta leveyden riittävyys arviointi on pikselipohjaisesta yleiskaavakartasta vaikeaa. Maininta riittävästä leveydestä, puustoisuudesta ja yhteyksien kehittämistarpeesta on kirjattu sitoviin kaavamääräykseen, mutta ekologisten yhteyksien tosiasiallisesti riittävän leveyden määrittäminen täytyy esittää kaavaprosessin edetessä siten, ettei yhteyksien toimivuudesta jää epävarmuutta. Alueen eteläosan poikittaiset yhteystarpeet ovat kannatettava ja tarpeellinen lisäys, ja hyödyttävät mainituista lajeista etenkin pyytä.

Porvoon moottoritie, Uusi Porvoontie ja alueelle suunniteltu pikaraitiotielinjaus kaventavat jo valmiiksi paikoittain riittämättömiä ekologisia yhteyksiä, ja tämän lisäksi suunnitelmassa on asianmukaisesti huomioitu Fingridin voimajohtohanke Länsisalmesta Anttilaan. Kaupungin tulee vaikuttaa voimajohtohankkeeseen johdonmukaisesti siten, että valittava linjaus ei tule osaltaan lisäämään eristyisyyttä ja heikentämään yhteyksiä. Kannatamme lämpimästi osayleiskaavahankkeen etenemissuunnitelmaa siinä, että viheryhteyksien rakentaminen ja ekologisen verkoston vahvistaminen aloitetaan mahdollisimman pian ja riippumatta mahdollisesta pikaraitiotiepäätöksestä.

Esitimme vuonna 2023 Östersundomin suunnitteluperiaatteita koskevassa mielipiteessämme, että pikaraitiotien selvitettävät yhteystarpeet Sakarinmäen keskuksesta etelään kohti Karhusaarta ja pohjoiseen Landbon ja Ultunan suuntaan tulee poistaa. Nämä yhteystarvelinjaukset ovat kuitenkin yhä sellaisenaan mukana osayleiskaavaluonnoksen kaavakartassa. Toistamme sen vuoksi aiemmin esittämämme vaatimuksen: yhteydet rikkoisivat toteutuessaan Östersundomin lintuvesien ja Sipoonkorven seudun maakunnallisesti arvokkaiden lintualueiden yhtenäisyyttä ja kytkeytyneisyyttä ja heikentäisivät alueiden linnustollista arvoa, ja niistä tulee luopua.

Toistamme myös lämpimän kannatuksemme osayleiskaavassa esitetyille suojelualueille. Metsämantereen yhtenäisyyden säilyttämiseksi ja ekologisten yhteyksien turvaamiseksi mahdollisimman laajat suojelualuevaraukset toimivat parhaiten, ja kannatamme voimakkaasti Salmenkallion ja Talosaaren sekä Sipoonkorven seudun alueen suojelualueita esitetystä laajuudessaan. Östersundomin lintuvesien ympäristö on kaavaselostuksen mukaan huomioitu kaavaratkaisussa lisäämällä virkistysalueita ja suojavyöhykkeitä arvokkaiden merenlahtien ympärille. Karlvikin pohjoispuolelle suunnitteluperiaatteissa esitetty rakentaminen on kaavaluonnoksessa täsmentynyt alueen ominaispiirteiden mukaiseksi vähäiseksi täydennysrakentamiseksi (kaavamerkintä A/s). Kaavamerkinnän mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huomioitava alueen kulttuuriympäristö-, maisema- ja luontoarvot. Voimakas rakentaminen Karlvikin pohjoispuolelle olisi haitallista etenkin kurjelle, joten vähäistä täydennysrakentamista koskeva täsmennys on tervetullut. Myös A/s-alueen pohjoispuolelle on kaavakartassa osoitettu viher- ja virkistysalue puskuriksi voimakkaamman asuinrakentamisen alueen (kaavamerkintä A2) ja lahden välille. Pidämme tätä hyvänä, mutta suojavyöhykkeen riittävyys ja asuinrakentamisen vaikutukset kurkeen ja muihin Natura-alueen suojelun perusteena oleviin lajeihin tulee arvioida kattavasti tekeillä olevassa Natura-arviossa. Muistutamme tässä yhteydessä myös erityisesti siitä, että luontodirektiivin (NDir 92/43/ETY) 6 artiklan 4 kohdan mukaisesti Natura-alueiden suojelutavoitteista voidaan poiketa ainoastaan vaihtoehtoisten ratkaisujen puuttuessa. Kaavoituksen yhteydessä olemassa olevia vaihtoehtoisia ratkaisuja ovat esimerkiksi asukastavoitteen pienentäminen tai kaavoitettavan kerosalan vähentäminen. Näin ollen Natura-verkoston ja yksittäisten Natura-alueiden keskeisten ekologisten yhteyksien säilyttämisen ja turvaamisen tulee olla luontodirektiivin 10 artiklan mukaisesti alueen luontoa muuttavan maankäytön lähtökohtana.

Asukastavoitteen ohella muutosta ei osayleiskaavaluonnoksen myötä ole tullut osayleiskaava-alueen metsäpinta-alan supistumisen (yhä n. 25 % nykyisestä) tai virkistyskäyttöpaineen lisääntymisen suhteen. Näitä osatekijöitä ja haitallisia luontovaikutuksia on hankalaa erottaa toisistaan, sillä ne nivoutuvat kiinteästi yhteen. Suunnitteluperiaatteiden yhteydessä esitetyn kattavan linnustovaikutusten arvioinnin mukaan virkistyskäyttö kasvaisi esitetyn maankäytön mukana nykytilanteeseen verrattuna n. 20–40-kertaiseksi. Tämä on niin suuri muutos virkistyskäyttöpaineessa

ja virkistyskäytön aiheuttamassa häiriövaikutuksessa, että se johtaisi kulunohjauksesta huolimatta laajojen alueiden heikentymiseen tai elinkelvottomuuteen häiriöherkkää metsälinnustoa ajatellen. Häiriövaikutus kuitataan aineistossa lyhyellä maininnalla siitä, että Uuden Porvoontien eteläpuolella kasvava virkistyskäyttö voi häiritä mm. pyytä ja kalasääskeä Talosaassa. Suunnittelusta maankäytöstä aiheutuvan virkistyskäytön häiriövaikutukset tulee jatkossa tunnistaa asianmukaisesti. Hyvin suurella todennäköisyydellä lisääntynyt virkistyskäyttö johtaisi mehiläishaukan, huuhkajan ja kalasääsken katoamiseen alueen pesimälinnustosta ja heikentäisi merkittävästi metsäkanalintujen, metsätiaisten ja tikkojen elinmahdollisuuksia alueella. Kaavahankkeen suunnittelun ja toteutumisen vuosikymmenten mittainen aikataulu ei poista tarvetta arvioida haittavaikutuksia riittäviin selvityksiin ja parhaaseen luonnontieteelliseen tietoon sekä kaavoitusta ohjaavaan lainsäädäntöön nojaten.

Lopuksi

Osayleiskaavaluonnos tuo konkretiaa Östersundomin luontoarvoiltaan poikkeuksellisen alueen maankäytön suunnitteluun, ja nähtävillä ollut aineisto sisältää paljon tervetulleita ja kannatettavia kehitysehdotuksia. Suunnittelualueen laajemman kehityksen suhteen kaavahanke kuitenkin etenee yhä huolestuttavaan suuntaan: alueen asukasmäärätavoite on edelleen liian suuri, jotta sen edellyttämää maankäyttöä voitaisiin kestävästi yhteensovittaa osayleiskaava-alueen luontoarvojen kanssa.

Östersundomin alueen kaavoitus sisältää paljon mahdollisuuksia myös Helsingin kaupungille, mikäli asetelmaa tarkasteltaisiin uudelleen ja asukastavoitetta säädettäisiin selkeästi pienemmäksi täydennysrakentamisen, laajojen suojelu- ja viheralueiden sekä ekologisen verkoston vahvistamisen suuntaan. Vuorovaikutus ja osallistaminen prosessin aikana on ollut toimivaa, josta esitämme kiitoksemme. Jatkosuunnittelussa tulee kuitenkin pyrkiä Östersundomin alueen luontoarvojen konkreettiseen turvaamiseen.

Toistamme mielipiteen lopuksi keskeiset vaatimuksemme Östersundomin osayleiskaavoituksen osalta:

- asukastavoitetta tulee pienentää merkittävästi alueen merkittävien luontoarvojen turvaamiseksi ja Natura-verkoston ja Natura-alueiden välisten keskeisten ekologisten yhteyksien turvaamisen tulee olla keskeinen lähtökohta alueen maankäytön suunnittelussa
- ekologisten yhteyksien tosiasiallinen riittävyys tulee esittää jatkosuunnittelussa siten, ettei yhteyksien toimivuudesta jää epävarmuutta
- pikaraitiotien yhteystarpeista Sakarinmäen ja Karhusaaren sekä Sakarinmäen ja Landbon sekä Ultunan välillä tulee luopua
- Östersundomien lintulahtien suojavyöhykkeiden riittävyttä ja asuinrakentamisen vaikutuksia suojeluperusteisiin lajeihin tulee arvioida kattavasti Natura-arviossa
- kaupungin tulee vaikuttaa Fingridin Anttila–Länsisalmi-voimajohtohankkeeseen ja varmistaa, että hankkeessa tulee valituksi vähiten elinympäristöjen pirstoutumista ja ekologisten yhteyksien kapenemista aiheuttava vaihtoehto
- suunnittelusta maankäytöstä ja virkistyskäytön lisääntymisestä aiheutuvat häiriövaikutukset sekä Natura-alueen linnustoon että osayleiskaava-alueen metsälinnustoon tulee tunnistaa ja arvioida asianmukaisesti

2.2.4. Karhusaari-seura ry

Östersundomin osayleiskaavaluonnos

Karhusaari-seura ry:n mielipide Östersundomin osayleiskaavan luonnoksesta 30.9.2024

Östersundomin suunnittelusta yleisesti

Karhusaari-seura pitää Östersundomin osayleiskaavan etenemistä hyvänä asiana, sillä alueella ollut pitkä rakennuskielto on heikentänyt alueen ja palveluiden kehittymistä. On hyvä, että luonnoksessa ei ole enää pidetty natura- ja luonnonsuojelualueita rakentamista vaikeuttavana tekijänä, vaan valttikorttina on rakentaa ainutlaatuinen aikaisempaa maltillisemmin rakentuva asuinmiljö, jossa säilytetään arvokasta luontoa. Haluamme muistuttaa Östersundomin erinomaisesta

sijainnista pääkaupungissa lähellä keskustaa, kuitenkin monimuotoisen luonnon ympäröimänä, jossa rakentaminen tulee pitää pientalovaltaisena. Näin alue tarjoaa sekä Helsingissä asuville että pääkaupunkiseudulle muuttaville houkuttelevan asuinympäristön ja turvaa alueen arvokkaan luonnon. Pientalojen tulee olla tulevaisuudessakin ensisijainen asumismuoto Östersundomissa. Suunnitelman mukainen asukkaiden määrä 35 000 - 45 000 on kuitenkin liian suuri. Asukasluvun tulisi olla maksimissaan 30 000, kun kaavaluonnoksen keskeinen tavoite on se, että alueen arvokas luonto halutaan säilyttää.

Raideliikennevaihtoehdoksi valittu pikaraitiotie on realistinen vaihtoehto palvelemaan Östersundomin aluetta. Se mahdollistaa hyvät palvelut, työpaikkojen luomisen ja alueen asukasluvun kasvamisen.

Karhusaaren suunnittelusta

Vaikka nyt kyseessä on koko Östersundomia koskeva osayleiskaavaluonnos, haluamme muistuttaa, että rakentaminen Karhusaareissa on jo käynnissä ja saaren pohjoisosan asemakaavan muutos on vireillä.

Alueen **vesi-infrastruktuuri** on jo nykyisellään kapasiteettinsa äärirajoilla ja sen riittävyys tulee varmistaa tulevassa kaavassa. Myös **liikennejärjestelyt** vaativat kehittämistä jo ennen rakennusaikana lisääntyvää raskasta liikennettä ja asutuksen lisääntymistä. Karhusaari-seura pitää tärkeänä, että Karhusaaresta pohjoiseen suuntautuvan uuden katu- ja siltayhteyden suunnittelu käynnistetään mahdollisimman pian yleiskaavan tultua voimaan. Nykyinen yhteys Karhusaarentietä pitkin Uudelle Porvoontielle on tulvaherkkä ja kapea siltayhteys jo nykyisellään riittämätön.

Suunniteltu pikaraitiotie, jossa Karhusaareissa sijaitisi vain kaksi pysäkkiä, ei palvele kunnolla Karhusaaren asukkaita. Nykyiseen bussiliikenteeseen verrattuna etäisyydet lähimmälle pysäkillä jopa kasvavat. Karhusaarentien ja Karhutorpantien risteyksessä tulisi ehdottomasti olla pysäkki. Vaihtoehto pikaraitiotielle on suunnitella joustava liityntälinja bussiliikenteelle, mikäli näin lähikäiset pysäkit eivät sovi pikaraitiotien luonteeseen. Lisäksi ehdotamme pikaraitiotiepysäkin lisäämistä Karhusaarentien ja Uuden Porvoontien risteykseen.

Karhusaaren suunnittelun yleisenä tavoitteena toivomme edelleen olevan toiminnallisesti monipuolinen merellinen pientalokaupunki, jossa säilytetään alueen arvokkaat luontokohteet, hyvät virkistysmahdollisuudet ja vehreän huvilakaupunginosan imago. Saaren suunniteltu lähes 6 000 asukkaan lisäys nykyiseen (n. 400 asukasta) verrattuna on siten kohtuuttoman suuri. Karhusaaren maapinta-alaan suhteutettuna suunniteltu tavoiteasukasmäärä on yli kaksinkertainen koko suunnittelualueeseen verrattuna ja myös huomattavasti suurempi kuin Helsingin keskimääräinen neliökilometrille kohdistuva asukasluku (Karhusaaren kaavarungon selostusosan mukaan).

Esitämme, että osayleiskaavaluonnoksessa kaavamerkinnän A-1-alueita Karhusaareissa voitaisiin A-1-merkinnän sijasta kaavoittaa A-2-merkinnällä, jolloin aluetta kehitetään tiiviisti rakennettujen pientalojen ja/tai alueen **luonteeseen sopivien kerrostalojen** monipuolisena alueena.

Karhusaaren merkittävimmät virkistys- ja viheralueet ja kallioiset lakialueet on kaavaluonnoksessa säilytetty ja muitakin luontokohteita on hyvin huomioitu. Saaren ympäristön vesialueet etenkin mantereen puolella ovat kuitenkin pahasti ruovikoituneet ja umpeenkasvaneet ja uhkakuvana on, että Karhusaari ei enää tulevaisuudessa ole saari. Vapaat vesialueet ovat keskeisen tärkeitä sekä vesilinnuston (vrt. Helsingin Östersundomin lintuvesien hoito- ja käyttösuunnitelma vuosille 2024-2033) että merellisen virkistyskäytön (mm. melontareitit ja pienveneily saaren ympäri) kannalta. Vesialueiden kunnostaminen ja ennallistaminen tulee ottaa huomioon valmis-teilla olevassa Östersundomin osayleiskaavassa.

Karhusaarelaisille tärkeän, saaren asukkaita palvelevan pienvenesatamatoiminnon toivotaan jatkuvan Skadaholmenilla. Östersundomin viher- ja virkistysuunnitelman taustaraportin luonnoksessa on esitetty Skadaholmenia merellisen Östersundomin uutena keskuksena, johon on ideoitu mm. uima- ja melontaranta, koirapuisto sekä kahvilatoimintaa. Melontakeskukselle on jo suunniteltu Karhusaaren asemakaavatyön yhteydessä toista sijaintia, ja saaren asukkaat ovat ehdottaneet koirapuistoa Karhusaaren nykyisen urheilukentän yhteyteen.

Skadaholmenia kehitettäessä tulee erityisesti ottaa huomioon saaren hyvin säilynyt luonnontila, jota arvostetaan. Skadaholmenin asettaminen koko suunnittelualueen merelliseksi keskukseksi olisi sen luonnon kannalta kestävämpi. Saaren sijainti, pieni koko sekä kulutukselle altis kangasmaasto eivät tue suuren ihmismäärän liikkumista alueella. Lisäksi suuren väkimäärän liikkuminen 'pussinperällä' sijaitsevalle Skadaholmenille olisi haasteellista järjestää samoin kuin tarvittava pysäköintialue. Kaavassa tulisikin vielä perusteellisesti selvittää myös muiden mahdollisten ranta-alueiden osoittamista virkistyskäyttöön, jolloin paine yhtä ranta-alueetta kohden ei muodostuisi kohtuuttomaksi.

2.2.5. Helsingin Seudun Kennelpiiri ry

Mielipide: Östersundomin osayleiskaavaluonnos tulisi muuttaa

Östersundomin koirametsän (jäljempänä Koirametsä) kaavoituksessa olisi syytä huomioida seikkoja, joita ei ole huomioitu osayleiskaavaluonnoksen selostuksessa, joka on päivätty 30.9.2024.

Östersundomin Koirametsä on noin 50 hehtaarin alue Helsingin kaupungin omistuksessa, joka sijaitsi Sipoon kunnassa vuoteen 2009. Sinä vuonna valtioneuvosto päätti liittää 5000 hehtaaria käsittävän alueen Lounais-Sipoosta Helsinkiin. Koirametsä sisältyi kyseiseen alueeseen. Tämä on oleellinen taustatieto, kun päätetään Koirametsän kohtelusta liitetyn alueen kaavoituksessa.

Koirametsä on ollut pääkaupunkiseudun koiranomistajien käytössä vuosikymmeniä.

Julkisena palveluna se on merkittävä, koska koiria voidaan ulkoiluttaa ilman hihnaa siten, että vain 1.3.–19.8. välisenä aikana niiden pitää olla välittömästi kytkettävissä. Koirien hyvinvoinnin kannalta ulkoilutus tällä alueella on erityisen hyvä, koska alueella on vaihtelevaa maastoa, jossa on metsäisiä kallioita ja niiden välillä kosteikkoja ja pehmeää metsäpohjaa tiheässä metsässä. Koirat saavat lajille luontaisia virikkeitä enemmän ja laadukkaammin kuin taajamakortteleissa ja koirapuistoissa.

Osayleiskaavan luonnoksen valmisteluvaiheen vuorovaikutuksessa on kirjattu, että alueella sijaitsevalle koirametsällä on merkitystä koko kaupungin kannalta. Tämä on puutteellinen kirjaus, koska alue on ollut Sipossa vuoteen 2009. Alue on ollut merkittävä koirien ulkoilutusalue paljon laajemmin kuin vain helsinkiläisille ennen vuotta 2009 eikä käyttö ole muuttunut sen jälkeenkään. Päinvastoin, kun koronapandemian aikana oli matkustusrajoituksia niin kansallisesti kuin kansainvälisesti Koirametsässä kävi niin paljon ihmisiä koirineen kauempaakin, että autot eivät mahtuneet metsän pysäköintipaikalle edes arkena. Käyttöaste oli vielä etätyövaiheessa huomattavan korkea kevääseen 2024 saakka. Vastaavia tilanteita varten olisi erityisen suotavaa, että pääkaupunkiseudulla Koirametsän koko pysyisi lähes nykyisellään. Kun tilanne on normaali, on käyttöaste korkea, koska Koirametsä on ainoa laatuaan Uudenmaan alueella. Käyttö ei rajoitu helsinkiläisiin käyttäjiin.

Arvioiden mukaan noin 15–20 % pääkaupunkiseudun talouksista omistaa koiran. Tämä tarkoittaa noin 300.000–400.000 tuhatta asukasta (2,0–2,1 asukasta per talous). Kaupunkiympäristöön rakennetut koirapuistot täydentävät asukkaiden palveluverkostoa: niiden rakentamis- ja ylläpito-kustannukset ovat kuitenkin suuret suhteessa niiden tarjoamiin liikuntahyötyihin verrattuna Koirametsään. Koirametsän virkistyskäyttö vahvistaa luontosuhdetta ja ulkoileminen monipuolisessa maastossa tuottaa terveyshyötyjä sekä koiranomistajille että koirille. Koirametsä on mahdollistanut pääkaupunkiseudun asukkailla ympärivuotisen liikunnan, joka ei aiheuta alueen teiden säänmukaisen ylläpidon lisäksi kustannuksia. Nykyinen käyttö ei ole muokannut luonnontilaista metsää: alue on myös marjastajien ja sienestäjien aktiivisessa käytössä.

Koirametsän käyttöaste vaikuttaa tämän kokoiselle alueelle hyvin soveltuvalta. Arkisin kävijämäärät ovat painottuneet aamuun ja myöhäiseen iltapäivään, viikonloppuisin kävijämäärät ovat tasaiset aamusta iltaan. Koirametsän kävijöiden viestintäryhmässä (Facebook) on 3,9 tuhatta jäsentä. Vaikka arvioisimme vain 1/3 olevan metsän nykyisiä satunnaisia tai aktiivisia käyttäjiä: määrä tuntuu varsin hyvältä pääkaupunkiseudulla sijaitsevalle ulkoilukohteelle.

Kaavaluonnoksessa ei ole huomioitu yllä esitettyjä näkökohtia riittävästi alajaksossa “7.8 Osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet”. Siinä todetaan, että jatkosuunnittelussa pyritään Koirametsän käytön säilyttämiseen nykyisellään. Heti sen jälkeen todetaan, että mikäli tämä ei ole mahdollista, etsitään alueelta korvaava, mahdollisimman laaja ja nykyisen tyyppinen koirien ulkoiluttamiseen ja kouluttamiseen soveltuva alue (s. 74). Tämän jälkeen todetaan, että kaavaratkaisu mahdollistaa koirametsän käytön jatkumisen, tosin tulevaisuudessa alueen rakennuttua pienempänä ja aidattuna. (s. 75)

Tässä ei kerrota miten pieneksi aiotaan kaavoittaa Koirametsä suhteessa nykyiseen 50 hehtaariin. Edellä esitettyjen seikkojen perusteella olisi syytä jo suunnitteluperiaatteissa tuoda esille, että aluetta ei tulisi pienentää merkittävästi.

Erityisen ongelmalliselta alueen suunnittelu näyttäytyy kartassa nimellä: Virkistyskeskuksen vetovoimakohteet (Liite 7 Viher- ja virkistysverkoston suunnitelma, josta alla on Koirametsän osa). Kartassa on vihreällä merkitty lähivirkistysalueella Koirametsä-symboli. Vihreällä merkitty alue on merkittävästi pienempi kuin nykyisessä käytössä oleva Koirametsän alue. Moottoritien viereinen niitty ja siihen rajoittuva lehtikuusi- ja sekametsä on rajattu Koirametsän ulkopuolelle. Koirametsän alue kapenee siten paljon sen lounaispäässä Sakarinmäen koulun itäpuoleisella kalliolla. Tämä tarkoittaa, että puro kallon alapuolella ei enää kuuluisi Koirametsään. Lämpimässä säässä täällä moni on päästänyt koiransa viilentymään.

Huolestuttava merkintä on lisäksi koulun itäpuolella merkitty päävirkistysreitti alueen keskelle. Reitti on vedetty keskelle Koirametsän aluetta halki kalliosta maastoa. Jotta reittiä pystyisi vetämään, joudutaan muokkaamaan maastoa. Ei ole esitetty miten kyseinen reitti vaikuttaisi aitaukseen. Koirametsän toimivuus heikkenisi merkittävästi, jos aitaukset menevät reitin molemmin puolin. Ei ole ollenkaan toimiva ratkaisu, että muut kuin koirakot kulkevat Koirametsän halki tällaisella pääreitillä. Koirametsä toimii nykyisin juuri sen takia, että on tilaa kulkea koiransa kanssa ilman, että vastaan tulee paljon muita ulkoilijoita. Reitti Koirametsän keskellä katkaisisi yhtenäisen alueen.

2.2.6. Vuosaaren Koirakerho ry

Mielipide: Östersundomin osayleiskaavaluonnos tulisi muuttaa

Östersundomin koirametsän (jäljempänä Koirametsä) kaavoituksessa olisi syytä huomioida seikoja, joita ei ole huomioitu osayleiskaavaluonnoksen selostuksessa, joka on päivätty 30.9.2024.

Östersundomin Koirametsä on noin 50 hehtaarin alue Helsingin kaupungin omistuksessa, joka sijaitsi Sipoon kunnassa vuoteen 2009. Sinä vuonna valtioneuvosto päätti liittää 5000 hehtaaria käsittävän alueen Lounais-Sipoosta Helsinkiin. Koirametsä sisältyi kyseiseen alueeseen. Tämä on oleellinen taustatieto, kun päätetään Koirametsän kohtelusta liitetyn alueen kaavoituksessa.

Koirametsä on ollut pääkaupunkiseudun koiranomistajien käytössä vuosikymmeniä. Julkisenä palveluna se on merkittävä, koska koiria voidaan ulkoiluttaa ilman hihnaa siten, että vain 1.3.–19.8. välisenä aikana niiden pitää olla välittömästi kytkettävissä. Koirien hyvinvoinnin kannalta ulkoilutus tällä alueella on erityisen hyvä, koska alueella on vaihtelevaa maastoa, jossa on metsäisiä kalliota ja niiden välillä kosteikkoja ja pehmeää metsäpohjaa tiheässä metsässä. Koirat saavat lajille luontaisia virikkeitä enemmän ja laadukkaammin kuin taajamakortteleissa ja koirapuistoissa.

Osayleiskaavan luonnoksen valmisteluvaiheen vuorovaikutuksessa on kirjattu, että alueella sijaitsevilla koirametsillä on merkitystä koko kaupungin kannalta. Tämä on puutteellinen kirjaus, koska alue on ollut Sipossa vuoteen 2009. Alue on ollut merkittävä koirien ulkoilutusalue paljon laajemmin kuin vain helsinkiläisille ennen vuotta 2009 eikä käyttö ole muuttunut sen jälkeenkään. Päinvastoin, kun koronapandemian aikana oli matkustusrajoituksia niin kansallisesti kuin kansainvälisesti. Koirametsässä kävi niin paljon ihmisiä koirineen kauempaakin, että autot eivät mahtuneet metsän pysäköintipaikalle edes arkena. Käyttöaste oli vielä etätyövaiheessa huomattavan korkea kevääseen 2024 saakka. Vastaavia tilanteita varten olisi erityisen suotavaa, että pääkaupunkiseudulla Koirametsän koko pysyisi lähes nykyisellään. Kun tilanne on normaali, on

käyttöaste korkea, koska Koirametsä on ainoa laatuaan Uudenmaan alueella. Käyttö ei rajoitu helsinkiläisiin käyttäjiin.

Arvioiden mukaan noin 15–20 % pääkaupunkiseudun talouksista omistaa koiran. Tämä tarkoittaa noin 300.000–400.000 tuhatta asukasta (2,0–2,1 asukasta per talous). Kaupunkiympäristöön rakennetut koirapuistot täydentävät asukkaiden palveluverkostoa: niiden rakentamis- ja ylläpitokustannukset ovat kuitenkin suuret suhteessa niiden tarjoamiin liikuntahyötyihin verrattuna Koirametsään. Koirametsän virkistyskäyttö vahvistaa luontosuhdetta ja ulkoileminen monipuolisessa maastossa tuottaa terveyshyötyjä sekä koiranomistajille että koirille. Koirametsä on mahdollistanut pääkaupunkiseudun asukkaille ympärivuotisen liikunnan, joka ei aiheuta alueen teiden säänmukaisen ylläpidon lisäksi kustannuksia. Nykyinen käyttö ei ole muokannut luonnontilaista metsää: alue on myös marjastajien ja sienestäjien aktiivisessa käytössä.

Koirametsän käyttöaste vaikuttaa tämän kokoiselle alueelle hyvin soveltuvalta. Arkisin kävijämäärät ovat painottuneet aamuun ja myöhäiseen iltapäivään, viikonloppuisin kävijämäärät ovat tasaiset aamusta iltaan. Koirametsän kävijöiden viestintäryhmässä (Facebook) on 3,9 tuhatta jäsentä. Vaikka arvioisimme vain 1/3 olevan metsän nykyisiä satunnaisia tai aktiivisia käyttäjiä: määrä tuntuu varsin hyvältä pääkaupunkiseudulla sijaitsevalle ulkoilukohteelle.

Kaavaluonnoksessa ei ole huomioitu yllä esitettyjä näkökohtia riittävästi alajaksossa "7.8 Osayleiskaavan suunnitteluperiaatteet". Siinä todetaan, että jatkosuunnittelussa pyritään Koirametsän käytön säilyttämiseen nykyisellään. Heti sen jälkeen todetaan, että mikäli tämä ei ole mahdollista, etsitään alueelta korvaava, mahdollisimman laaja ja nykyisen tyyppinen koirien ulkoiluttamiseen ja kouluttamiseen soveltuva alue (s. 74). Tämän jälkeen todetaan, että kaavaratkaisu mahdollistaa koirametsän käytön jatkumisen, tosin tulevaisuudessa alueen rakennuttua pienempänä ja aidattuna. (s. 75)

Tässä ei kerrota miten pieneksi aiotaan kaavoittaa Koirametsä suhteessa nykyiseen 50 hehtaariin. Edellä esitettyjen seikkojen perusteella olisi syytä jo suunnitteluperiaatteissa tuoda esille, että aluetta ei tulisi pienentää merkittävästi.

Erityisen ongelmalliselta alueen suunnittelu näyttäytyy kartassa nimellä: Virkistyskeskuksen vetovoimakohteet (Liite 7 Viher- ja virkistysverkostosuunnitelma, josta alla on Koirametsän osa). Kartassa on vihreällä merkitty lähivirkistysalueella Koirametsä-symboli. Vihreällä merkitty alue on merkittävästi pienempi kuin nykyisessä käytössä oleva Koirametsän alue. Moottoritien viereinen niitty ja siihen rajoittuva lehtikuusi- ja sekametsä on rajattu Koirametsän ulkopuolelle. Koirametsän alue kapenee siten paljon sen lounaispäässä Sakarinmäen koulun itäpuoleisella kalliolla. Tämä tarkoittaa, että puro kallion alapuolella ei enää kuuluisi Koirametsään. Lämpimässä säässä täällä moni on päästänyt koiransa viilentämään.

Huolestuttava merkintä on lisäksi koulun itäpuolella merkitty päävirkistysreitti alueen keskelle. Reitti on vedetty keskelle Koirametsän aluetta halki kalliosta maastoa. Jotta reittiä pystyisi vetämään, joudutaan muokkaamaan maastoa. Ei ole esitetty miten kyseinen reitti vaikuttaisi aitaukseen. Koirametsän toimivuus heikkenisi merkittävästi, jos aitaus menee reitin molemmin puolin. Ei ole ollenkaan toimiva ratkaisu, että muut kuin koirakot kulkevat Koirametsän halki tällaisella pääreitillä. Koirametsä toimii nykyisin juuri sen takia, että on tilaa kulkea koiransa kanssa ilman, että vastaan tulee paljon muita ulkoilijoita. Reitti Koirametsän keskellä katkaisisi yhtenäisen alueen.

2.2.7. Karhusaaren kiinteistöt Oy

Karhusaaren kiinteistöt Oy omistaa suunnittelualueella n. 22 ha maa-alueita ja n. 18 ha vesialueita. Yhtiön osakkaiden määrä on n. 194.

Karhusaaren kiinteistöt Oy esittää mielipiteenään kunnioittavasti seuraavaa koskien **Östersundomin osayleiskaavaluonnosta** sekä aineistoa **'Östersundomin viher- ja virkistysverkostosuunnitelma – taustaraportti:**

Skadaholmen

Kuten Karhusaaren alueen suunnittelun eri vaiheissa antamissamme mielipiteissä todetaan, Skadaholmenin osoittaminen kokonaan viheralueeksi on uutta, ja poikkeaa aiemmista ehdotuksista, samoin myös yhtiön maankäyttösuunnitelmasta (15.9.2011).

Skadaholmenin suunnitellaan nyt Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen mukaan olevan koko Östersundomin (tulevaisuudessa jopa 45.000 asukasta) uusi merellinen keskus. Kulkuyhteydet maata pitkin Skadaholmeniin eivät kuitenkaan mahdollista nykyistä suurempaa liikennettä. Nykyisellään saarella on noin 250 käyttäjää. Saari on pieni, eikä se sovellu sellaisenaan suuren kaupunginosan merelliseksi keskuksesi. Saari sijaitsee Karhusaaren eteläpuolella, eli koko Östersundomin kaupunginosan eteläisimmässä nurkassa ja ainoa mahdollinen tieyhteys saarelle kulkee jo rakennetun omakotitaloalueen läpi. Tuhansille kävijöille eivät saaren resurssit mitenkään riitä, eikä kävijöille riitä myöskään parkkipaikkoja.

Sivun 22 tekstissä mainitaan, että Skadaholmenille voisi tehdä koirapuiston, vaikka asukkaat ja Karhusaaren kiinteistöt Oy ovat pitkään toivoneet, että koirapuisto sijoittuisi urheilupuiston tuntumaan. Urheilupuiston tuntumaan tai urheilukentälle sen voisi rakentaa jo nyt, toivoisimme tätä asiaa edistettävän aktiivisesti yhtiömme kanssa.

Karhusaaren asemakaavoituksen yhteydessä melontakeskus on suunniteltu sijoitettavaksi Merimiehenkujalle. Miksi melontakeskusta nyt ehdotetaan Skadaholmeniin? Kuten edellä on mainittu, kyseinen alue ei sovellu suurten ihmisjoukkojen käyttöön.

Skadaholmenin osoittaminen Östersundomin merelliseksi keskuksesi edellyttäisi myös saarella sijaitsevan Karhusaaren kiinteistöt Oy:n omistaman pienvenesataman siirtämistä sieltä pois. Kaupungin tulisi siinä tapauksessa osoittaa Karhusaaresta vastaava paikka tai rakennettava sellainen, josta voidaan osoittaa yhtiön osakkaille vastaavat venepaikat. Oma haasteensa tässä yhteydessä on, että yhtiöjärjestyksemme antaa venepaikkaoikeuden 2 osakkaillemme, ja yhtiötä sitovat luonnollisesti niin yhtiöjärjestys kuin osakeyhtiölain määräyksetkin.

Ehdotamme, että yllämainittujen huomionarvoisten näkökohtien lisäksi alkuperäinen maankäyttösuunnitelmamme 15.9.2011 otetaan huomioon kaavoituksen edistyessä. Emme näe maanomistajien tasavertaisuuden näkökulmasta oikeudenmukaiseksi ratkaisuksi sitä, että Skadaholmenin vieressä olevalle niemelle oltaisiin yleiskaavassa osoittamassa merkittävää lisärakentamista, kun taas Karhusaaren kiinteistöt Oy:n omistamalle rantaan rajoittuvalle maalle oltaisiin osoittamassa ainoastaan virkistyskäyttöä.

Karhusaaren urheilupuisto

Selostuksen sivulla 68 on virheellisesti mainittu, että Karhusaaren urheilupuisto/ lähiliikuntapaikka (koripallokenttä, skeittipaikka, tenniskenttä jne.) olisi nykyisellään julkinen palvelu. Karhusaaren urheilukenttä on Karhusaaren kiinteistöt Oy omistama **yksityinen alue**. Pyydämme poistamaan alueen julkisia palveluita -listalta.

Lopuksi

Pidätämme oikeuden esittää uusia mielipiteitä koko kaavoitushankkeen aikana, ja jatkamme mielellämme yhteistyötä ja neuvotteluja kaupungin kanssa.

2.2.8. Östersundom-seura

Östersundom-seura ry:n mielipide Östersundomin osayleiskaavan luonnokseen

Östersundom-seuran tarkoituksena on edistää Östersundomin asukkaiden yhteistoimintaa ja toimia asukkaiden etujärjestönä, säilyttää ja edistää paikalliskulttuuria, toimia alueen viihtyisyyden, sivistyksellisten ja sosiaalisten olojen kehittämiseksi, toimia alueen luonnon ja kulttuurimaiseman suojelemiseksi, valvoa ja edistää alueen asukkaiden yhteisiä etuja ja oikeuksia, jotka liittyvät asunto-, ympäristö- ja aluepolitiikkaan sekä edistää alueen muodostumista ekologisesti kestäväksi asuinalueeksi.

Näitä asioita seura on vahvasti ajanut vuodesta 2011. Töitä on riittänyt, sillä Helsingin kaavaluonnokset ovat olleet ajoittain luontoa ja kulttuurimaisemaa jopa raskaasti tuhoavia. Onneksemme samaa mieltä ovat olleet muun muassa ympäristö- ja luontojärjestöt sekä korkein hallinto-oikeus. Nyt ovat tulevaisuuden osayleiskaavan luonnoksen visiot saatu maltilliselle tollalle, ihmiselle sekä luonnolle paremmin sopiviksi. Hyvänä esimerkkinä mainitsemme Landbon Hältinbergetin kammottavan, koko aluetta rasittavan, maa-ainesten sijoitusalueen sijainnin ottamisen uuteen harkintaan. Asukkaat huomioonottavalla toiminnalla on aluetta siis hyvä lähteä kehittämään. Kiinnitämme kuitenkin huomiotaan siihen, että niin monia vaikuttavuusarvioita kun olette teettäneet, niin ihmisiin, olemassa oleviin asukkaisiin, niitä ei ole tehty.

Aikataulun epäkohta asukkaille

Aikataulunne mukaan alueen raideliikenteen ratkaisu tehdään vuonna 2025, 2040 lähdetään "rakentelemaan" jotain ja 2080 on valmista. Eli kotiseutumme, joka on toiminut Helsingin rakennusvarareservinä jo 16 vuotta, jatkaa sellaisena vielä vuosikymmeniä. Asutetun alueen toimiminen suunnittelutarvealueena 50 vuoden ajan on kohtuutonta, sen itse asiassa tulisi olla laitonta!

Pienasemakaava pelastaa asukkaat

Alueen nykyisten asukkaiden ei tule enää kärsiä aiheuttamastanne tilanteesta, 16 vuotta rakennuskielossa (2 x 5 v rakennuskieltoa joka jatkuu termillä suunnittelutarveratkaisualue). Lupaanne pienasemakaava tulee saada työn alle välittömästi!

Osayleiskaavasta tulee poistaa RL4-alueiden osalta, että asemakaavoituksen aloittaminen vaatii yleiskaavan hyväksymistä. Myös ehto vesihuollon sopimisesta tulee poistaa. Sen toteutuminenhan on kiinni ainoastaan Helsingin omasta tahdosta.

Östersundom-seura ihmettelee Helsingin välinpitämättömyyttä asukkaitaan kohtaan sekä leväperäisyyttä Helsingin kaupunkiympäristön toimialalla kaavoittamiseen kuuluvien perusasioiden, kuten veden, viemäri- ja sähkön saatavuuden kanssa. (Vai toimivatko nämä sopimusriidat vain tekosyynä pienasemakaavoittamisen viivästykselle?)

Asukkaiden yhdenvertainen kohtelu projektin aikana

Maankäyttö- ja rakennuslain pykälä 39: Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa. Mitä vastaatte tähän?

Östersundomin asukkaat ovat selkeästi kohdanneet toimistanne kohtuutonta haittaa – jo 16 vuotta. Asuinalueestaan riippuen kolmella tavalla:

Ensimmäisessä jo Sipoon asemakaavoittamat alueet Landbo ja Karhusaari, joihin tehdään parhaillaan uuden pienasemakaavan mukaista täydennysrakentamista. Näiden alueiden arvo kiinteistömarkkinoilla on ollut vakaa. Sinne myös annettiin alueen viimeiset vesi- ja viemäri-varannot.

Toinen ryhmä ovat olemassa olevat asuinalueet jotka eivät ole osayleiskaavan tiellä ja joiden tilanteen te voisitte korjata samantien lupaamallanne pienasemakaavalla.

Ratkaisu: Östersundom-seura vaikutti siihen, että pienasemakaavoitusta hidastava kaupungin resurssipula poistui (Viite 1), nyt voi siis kaavoitus ja sen myötä lisärakentaminen edetä reippaasti. Helsingin tulee välittömästi ratkaista alueen infrastruktuurin kehittämistä haittaavat sopimusongelmat vesi-, viemäri-, ja sähköyhtiöiden kanssa. Digitaalisten infraratkaisujen laatu alueella ei myöskään korjaannu (tv, valokuitu), ennen kuin jotain kaavaa alueelle saadaan. Lisärakentaminen tulee muuttamaan alueen väestömääräkehityksen negatiivisesta positiiviseksi ja nostamaan alueen mielenkiintoa sekä mahdollistamaan parempia palveluita. Tähänastisen toimintanne seurauksena taitaa Östersundom olla ainoa Helsingin alue, jossa väestökato on lähes 20 %?

Kolmas ryhmä ovat jäljelle jääneet alueet, joiden tulevaisuus on täysin epäselvä. Mahdollisesti pikaraitotien, kerrostaloalueiden tai muiden keskittymien alle jäävät kiinteistöt. Osan näistä Helsingin on vuosien saatossa jo ostanut, ja sallinut asukkaiden halutessaan jäädä kotiinsa asumaan alueen kehitystä odotellen. Mutta osa asukkaista on edelleen "löysässä hirressä". Ratkaisu: Asukkaiden yhdenvertaisuutta edistääkseen Helsingin tulee näiltä alueilta jatkaa kiinteistöjen os-

toa käyvällä hinnalla. Helsingin omistus alueella on jo yli 60 prosenttia, sinne muutamia kiinteistöjä vielä mahtuu. Tulevaisuudessa Helsingin tarkoitus on kuitenkin rahoittaa infrastruktuurin rakentaminen omistamiensa maiden myynnillä tai vuokrauksella.

Rakennusajan haittojen minimointi

Tässä toistamme jälleen kerran aiemman toiveemme: Alueen laajuuden, rakennusajan keston ja alueella jo asuvien ihmisten vuoksi, ehdotamme aivan uudenlaista lähestymistapaa rakentamisen haittojen minimoimiseksi: Rakennusaikainen kallion räjäytyksistä lähtevä tärinä tulee olemaan voimakasta ja alueen vesi- ja maalämpökaivot ovat vaarassa. Koska ääni- ja tärinähaitta räjäytyksistä tulee olemaan asutulla seudulla häiritsevää, täytyy alueen rakennusurakoitsijoiden sopimukseen kirjata uudet ohjeavot, esimerkiksi räjäytysten tulee tapahtua klo 9-19 välisenä aikana. Vuosaaren satamaa rakennettaessa havaitsimme, että alueen kallio on kovin yhtenäistä, tärähdykset tuntuvat pitkälle.

Haasteemme suunnittelijoille

Östersundomin neitseellinen alue suuren kaupungin kupeessa antaa loistavat mahdollisuudet toteuttaa tulevaisuuden ekologista kaupunginosaa. Tämä on ainutkertainen tilanne suunnitella alusta lähtien myös alueen infrastruktuuri uusien aattein tulevaisuuden moninaisia tilanteita ja tarpeita ajatellen. Alue saisi näin vetovoimaa ja mainetta kansainvälisestikin. Energia, lämpötilan kohoaminen ja pula juomavedestä tulevat olemaan kasvava ongelma. Alueen omavaraisuus energiantuotannon ja paikallisuus infrastruktuuria suunnitellessa, voisi tehdä alueesta todellisen tulevaisuuden kaupunginosan. Tämä alue on siihen ainutlaatuinen mahdollisuutemme. Pienasemakaava olisi tullut visioida välittömästi pakkoliitoksen jälkeen, näin olisi Helsinki kunnioittanut uusien asukkaidensa elämänlaatua sekä omaisuutta. Korjatkaa tämä tilanne nyt, teillä on siihen mahdollisuus ja resurssit. Valmistakaa pienasemakaava asukkaiden ja alueen hyväksi ja voitte rauhassa jatkaa tulevaisuuden Östersundomin suunnittelua.

Viite 1. Kaupunkiympäristölautakunnan kokous 19.12.2023:

Lautakunta pitää tärkeänä, että Östersundomin alueen elinkykyisyyden säilymiseksi pientaloaluiden täydennysrakentamisen mahdollistavaa asemakaavoitusta edistetään pientaloaluiden täydennysrakentamisen periaatteiden mukaisesti ja siihen varataan riittävät resurssit.

PS. Palautamme mieliinne, mitkä edellytykset mahdollistavat kuntajaon. Onko tämä Östersundomin pakkoliitos siis laiton, koska mitkään näistä edellytyksistä eivät ole toteutuneet, päinvastoin. Kuntarakennelaki 4 § Kuntajaon muuttamisen edellytykset. Kuntajakoa voidaan muuttaa, jos muutos edistää

2 §:ssä tarkoitettuja kuntajaon kehittämisen tavoitteita sekä parantaa:

- 1) kunnan toiminnallisia ja taloudellisia edellytyksiä vastata palvelujen järjestämisestä ja tuottamisesta tai muuten edistää kunnan toimintakykyä;
- 2) alueen asukkaiden palveluja tai elinolosuhteita;
- 3) alueen elinkeinojen toimintamahdollisuuksia; tai
- 4) alueen yhdyskuntarakenteen toimivuutta. (28.6.2013/478)

2.2.9. Sipoon saaristovaltuuskunta

Sipoon saaristovaltuuskunnan mielipide Östersundomin osayleiskaavaluonnoksesta (28.10.2024)

Östersundomin osayleiskaavaselostuksessa Östersundomin alue kutsutaan pikkukaupungiksi. Alueen väestötavoite on puolitettu verrattuna edellisen Östersundomin yhteisen yleiskaavan lukuihin. Silti Östersundomin nykyisen noin 1 700 hengen asukasmäärän kasvattaminen 35 000–45 000 henkeen ja sitä myöten uusien asuinalueiden rakentaminen muuttaisi pysyvästi alueen luonnetta ennennäkemättömällä tavalla. Itsenäisenä kuntana alue kuuluisi väkiluvultaan Suomen kolmeen kymmeneen suurimpaan kuntaan ja olisi esimerkiksi Keravan tai Kirkkonummen kokoinen.

1) Maaseudun muuttaminen taajamaksi

Mikäli Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen väestötavoite toteutuu, osa saaristoon rajoittuvasta rannikkovyöhykkeestä muuttuu maaseudusta taajama-alueeksi. Maisemakuvan muuttumisen lisäksi melu-, näkö-, haju, värähtely- ja valohaitat lisääntyvät. Tämä vaikuttaa kaikkiin – ihmiset, eläimet, kasvillisuus –, jotka elävät tai liikkuvat itse kaava-alueella ja sen ympäröivillä saaristo- ja rannikkoalueilla. Olisi tärkeää jo tässä vaiheessa perusteellisesti selvittää haittavaikutuksia ja niiden torjuntamahdollisuuksia sekä nykyisten että uusien asukkaiden viihtyvyyden kannalta.

2) Saaristo ja saaristoympäristö

Meren ja saarten läheisyys on Östersundomin kaava-alueen asuttamisen tärkeimpiä vetovoimatekijöitä, joten myös tästä syystä kannattaisi kiinnittää erityistä huomiota saariston rooliin tulevien kaupunkikortteleiden ja työpaikkakeskittymien reuna-alueena ja satama-alueiden rooliin mantereen ja saarten välisinä solmukohtina.

Sipoon saaristovaltuuskunta toivoo, että osayleiskaavan laatijat yhteistyössä saaristoasioiden erityisasiantuntijoiden kanssa selvittävät miten laajamittainen rakentaminen Östersundomissa vaikuttaa kaava-alueen saaristoalueisiin ja ympäröiviin saaristoalueisiin sekä saariston asutukseen. Miten se vaikuttaa meren eläin- ja kasvikuuntaan sekä veden ja ilman laatuun ja miten haitallisia ympäristövaikutuksia voitaisiin välttää? Ekologisen kompensaation toteuttaminen on haasteellista.

Selvityksessä tulisi kiinnittää erityistä huomiota eri rakennusvaiheiden aikana syntyviin pitkäkestoisiin haittoihin kuten työmaiden vilkas rahtiliikenne ja uusien rakennusten paaluttamisesta aiheutuva melu.

3) Venesatamat ja veneily

Kaavaluonnoksessa Winbergin pienvenesatama Karhusaarella on osoitettu LV-merkinnällä, joka merkitsee, että alueelle voidaan sijoittaa veneilyä ja saariston asutusta ja virkistyskäyttöä palvelevaa toimintaa. Kaavassa ei ole muita aluevarauksia satamatoimintaa varten, vaikka koko kaava-alueen asukasmäärä kasvaisi valtavasti ja Karhusaaren väkiluku 400 hengestä 6 100 henkeen. Uusi asutus lisää vesiliikennettä. On epätodennäköistä, että nykyinen satamakapasiteetti riittäisi kattamaan myös uusien asukkaiden tarpeita.

Sipoon saaristovaltuuskunta toivoo, että kaavaluonnokseen lisättäisiin toinen LV-merkintä satamatoimintoja varten.

4) Virkistysalueet ja luonnonsuojelualueet

Virkistysalueet ja luonnonsuojelualueet on huomioitu paremmin Östersundomin osayleiskaavaluonnoksessa kuin edellisessä Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa.

Sipoon saaristovaltuuskunta toteaa, että etenkin matkailun ja virkistyskannalta kannattaisi merkitä Sipoonkorven kansallispuistosta merelle kulkeva viheryhteys selvemmin kaavaan.

Sipoon saaristovaltuuskunta haluaa myös ilmoittaa, että valtuuskunta mielellään tapaa Helsingin kaupungin päättäjät ja kaavoittajat keskustellakseen tarkemmin Östersundomin kaava-alueen toteuttamisesta ja uusien taajama-alueiden vaikutuksesta saaristoon ja saaristolaisiin.

2.3. Yritykset

2.3.1. DNA Tower Finland Oy

Östersundom, osayleiskaava

DNA Tower Finland Oy on palvelun tarjoaja, joka rakennuttaa, ylläpitää sekä vuokraa antenni- ja laitetilaa DNA:lle, sekä myös muille verkko-operaattoreille.

DNA radioverkkosuunnittelumme tekemän arvion mukaan useammille uusille tukiasemille syntyy uusien alueiden ja asukkaiden myötä tarvetta, jotta rakentuvalle alueelle voidaan taata saataville laadullisesti riittävät mobiiliverkkojen palvelut tulevaisuudessa. Nämä tarpeet on syytä tiedostaa jo nyt osayleiskaavaa valmisteltaessa ja huomioida ohjeellisina varauksina EMT-alue varauksina alueelle tulevissa asemakaavatoissa.

Uudet alueet, rakennusten parantunut lämmöneristys, aiempaa suuremmat tiedonsiirtomäärät, nopeudet ja käytettävä teknologia edellyttävät uusien tukiasemapaikkojen rakentamista tiheämpään. Tukiasemapaikkojen määrän, tiheyden ja sijainnin kehitys seuraa myös pitkälti sekä asiakasmäärää, että sen tiheyden ja sijainnin kehitystä.

Uusien tukiasemapaikkojen sijoitus pyritään valitsemaan niin, että ne antavat parhaan alueellisen kuuluvuuden. Onkin hyvin tavallista, että matkaviestintukiasemia rakennetaan keskelle osaksi muuta infrastruktuuria. Toisin sanoen palvelua tehdään sinne, missä tarpeet ja käyttäjätkin ovat. Tukiasemien signaali vaimenee nopeasti etäisyyden kasvaessa, joten tukiasemat rakennetaan lähelle asiakkaita.

Myös valtiovalta on nähnyt asian tarpeelliseksi ja huomioinut laadukkaiden mobiiliverkkojen tärkeyden merkityksen (2014/2015) voimaan tullessa laissa.

Laki sähköisen viestinnän palveluista: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2014/20140917>
”7.11.2014/917 / Laki sähköisen viestinnän palveluista / I OSA YLEISET SÄÄNNÖKSET 1 luku
Lain tavoitteet ja määritelmät

Lain tavoitteena on edistää sähköisen viestinnän palvelujen tarjontaa ja käyttöä sekä varmistaa, että viestintäverkkoja ja viestintäpalveluja on kohtuullisin ehdoin jokaisen saatavilla koko maassa. Lain tavoitteena on lisäksi turvata radiotaajuuksien tehokas ja häiriötön käyttö sekä edistää kilpailua ja varmistaa, että **viestintäverkot ja palvelut ovat teknisesti kehittyneitä, laadultaan hyviä, toimintavarmoja ja turvallisia sekä hinnaltaan edullisia**. Lain tavoitteena on myös turvata sähköisen viestinnän luottamuksellisuuden ja yksityisyyden suojan toteutuminen.”

Pyydämme, huomioimaan televiestintätukiasemapaikka tarpeiden merkityksellisyyden tulevissa asemakaavatoissa.

Olemme myös erittäin mielellämme mukana alueen suunnitteluun liittyen ja älyinfra kehittäen, alueelle saatavien hyvien mobiiliverkko ratkaisujen tarjoamiseksi rakentuvalle alueelle, sekä tulevaisuudessa alueella nykyään ja tulevaisuudessa asuville, siellä toimiville yrityksille, sekä kaikille alueella liikkuville.

Toivomme mahdollisuutta antaa lausuntoa myös kaavoitushankkeen seuraavissa vaiheissa, kun alueiden käyttötarkoitukset ovat tarkentuneet.

2.4. Yksityishenkilöiden mielipiteet teemoittain

Luonnoksen nähtävillä oloaikana 30.9.2024-31.10.2024 saatiin yhteensä 45 yksityisten henkilöiden mielipidettä. Mielipiteet ovat luokiteltavissa tiettyihin teemakokonaisuuksiin ja niitä voidaan käsitellä myös aluekohtaisesti.

Teemakappaleissa on alussa tiiviisti mielipiteiden pääsisältö, jonka jälkeen on valittuja otteita mielipiteistä mahdollisimman kattavasti. Osa lainauksista on suoraan poimittu alkuperäisestä mielipiteistä ja osa on referoituja otteita.

Mielipiteiden antajat on koodattu yksityishenkilöiden osalta tietosuojalain vaatimusten vuoksi.

2.4.1. Liikenne

Liikenteeseen liittyvissä mielipiteissä toivotaan huomioitavan turvallisuus, terveellisyys ja luontoarvot. Muutamissa mielipiteissä esitetään tie- ja katulinjauksiin muutoksia.

Mi117, Mi121, Mi122, Mi123, Mi138, Mi143, Mi154

- Karttaluonnoksen tie-/katuyhteys Karhusaaren Skutholmista Uudelle Porvoontielle pitäisi muuttaa vain kevyen liikenteen väyläksi. Karhusaarentien molemmin puolin on Natura 2000 aluetta. Mikäli yhteys jää autoliikenteelle, on ennustettavissa, että liikennemäärät kasvavat tällä reitillä. (Mi117)
- Metro olisi parempi joukkoliikennetkaisu verrattuna pikaraitiotielle. Metro mahdollistaa nopeamman yhteyden Helsingin keskustaan ajatellen esim. työpaikkaliikennettä. (Mi121).
- Suunniteltu tieyhteys Uudelta Porvoontieltä aluekeskukseen kulkee tontin ja talon päältä. Tielle on löydettävä muu väylä. (Mi122)
- Kapteenintie tulisi ottaa pikaisesti kaupungin hoitovastuulle, rakentaa katuvalot ja kunnostaa tie kelpolliseen käyttökuntoon. (Mi122)
- Karhusaaren uudeksi pääasialliseksi yhteydeksi on esitetty uutta siltaa, joka lisääntyvän asukasmäärän vuoksi onkin tarpeellinen. (Mi123)
- Uuden Porvoontien ja Karhusaarentien risteykseen tulisi sijoittaa pikaraitiotien pysäkki. (Mi133)
- Moottoritien melusuojaus tulee huomioida kaavaa suunniteltaessa. (Mi138)
- Pikaraitiotietä ei tulisi jatkaa Sakarinmäestä Ultunaan, sillä tällöin vaarannetaan tulevaisuudessa kyseisen alueen luontoarvot. Pikaraitiotien jatko Karhusaareen vaarantaa myös alueen luonnon tasapainon saaren molemmilla rannoilla. (Mi138)
- Keskusta-alueiden halki kulkevilta runsasliikenteisiltä pääkaduilta aiheutuu ympäröivälle maankäytölle estevaikutusta ja viihtyvyyshaittaa (melu, ilmansaasteet). Lisäksi on huomioitava liikenneturvallisuus. (Mi143)
- Uudella Porvoontiellä on paikallisen liikenteen lisäksi runsaasti läpikulkevaa liikennettä. Porvoonväylä ei ole houkutteleva vaihtoehto Itäkeskukseen suuntautuville matkoille, koska se kulkee niin pohjoisessa. Harkittava, voisiko Uuden Porvoontien nykyisen linjauksen Sakarinmäen keskusta-alueen eteläpuolella säilyttää läpikulkuliikenteen käytössä. (Mi143)
- Raitiotie on linjattu pääkatujen yhteyteen. Tällainen linjaus maksimoi kaduista aiheutuvat haitat raitiotietä käyttäville jalankulkijoille. Runsasliikenteisestä pääkadusta aiheutuu jalankulkijoille estevaikutus, viihtyvyyshaitta ja liikenneturvallisuuden heikkeneminen. (Mi143)
- Erityisen uhan avoimen kulttuurimaiseman säilymiselle muodostaa suunnitteluperiaatteissa esitetty pikaraitiotieratkaisu, joka vielä samaan linjaan sijoitettavaksi suunnitellun seudullisen pyöräreitin lisäksi leventäisi merkittävästi Uuden Porvoontien väylää merkittäville kartanon maisema-alueille ja katkaisisi kokonaisuuden kannalta erittäin tärkeän näkymäsuunnan ja avoimien viljelyalueiden kaukomaiseman. Pikaraitiotien sijoittaminen nyt esitetylle linjaukselle vaarantaa myös Uuden Porvoontien historiallisen luonteen.

Jatkosuunnittelussa tulisikin vielä perusteellisesti selvittää mahdollisuus raitiotien sijoittamiseksi merkittävästi pohjoisemmaksi, esimerkiksi Porvoonväylän viereen juuri sen eteläpuolelle. (Mi146)

- Östersundomin kartanon eteläpuolen tieyhteyttä ja pikaraitiotielinjausta voidaan pitää perusteltuna, mutta ne aiheuttaisivat huomattavia haittoja ja vahinkoja kartanolle. Suunniteltu linjaus tulisi erittäin lähelle kartanon päärakennusta, ja sen suojana oleva korkea kuusiaita olisi vaarassa. Samoin kartanolle johtavan tien varrella olevat vanhat aidanpylväät olisivat vaarassa. Lisäksi Kartanon puistotien länsipuolella oleva puro, joka on tärkeä kalojen kutupaikka, tuhoutuisi (Mi154).
- Östersundomin kartanolla on useita asuinkiinteistöjä ja toimitilakiinteistöjä, jotka kaikki kärsisivät ehdotetusta tielinjauksesta. Maanomistajat esittävät, että tielinjauksen alkua siirretään Kartanon puistotien risteykseen. Kartanolla harjoitettavan hevoskasvatuksen ja ratsastustoiminnan kannalta on tärkeää, että tielinjaus sijoitetaan mahdollisimman kauas Kartanon puistotiestä. Kartanon itäpuolella on Helsingin kaupungin omistama kiinteistö. Suotavaa olisi, että linjaus sijoittuisi mahdollisimman suurelta osin sen alueelle. Tällöin kartanolle aiheutuvat haitat olisivat mahdollisimman vähäisiä. (Mi154)

2.4.2. Rakentamisen määrä, tehokkuus ja sijoittuminen

Rakentaminen luontoa ja kulttuuriarvoja kunnioittaen saa monessa mielipiteessä kannatusta.

Mi121, Mi124, Mi130, Mi131, Mi137, Mi138, Mi144

- Toiveena, että Dagsverksbergetin aluetta kohdellaan kokonaisuutena ja annetaan saman verran rakennusoikeutta koko alueelle. (Mi113)
- Vuosaaren satamasta tulevan tunnelin jälkeen sijaitsevan raitiotiepysäkin ympärille on synnyttävä rakennettua ympäristöä myös Vantaan puoleiselle alueelle, jotta alueen toimivuus muodostuisi kokonaisuutena hyväksi. (Mi121).
- Helsingin rakentamista tulisi sijoittaa ensisijaisesti olemassa olevaan kaupunkirakentamiseen eikä Östersundomiin, jonne kaupunki ja liikenneinfran rakentaminen tulisi kalliiksi ja joka on luontoarvoiltaan merkittävä alue. (Mi124)
- Osayleiskaavaa ei pitäisi toteuttaa. Östersundom nykyisellään on rauhallinen ja viihtyisä. Siellä on luonto- ja virkistysarvoja, kulttuuriympäristöä ja maaseutua, jotka olisivat vaarassa kaavoituksen myötä. Yli sukupolvien alueella asuneiden paikallisten asukkaiden asuinympäristöt olisivat vaarassa. Maaseutumaisen kaupunginosan rikkaus on sen nykyisissä arvoissa, ja asukkaat ovat alueeseen ja sen liikenneyhteyksiin tyytyväisiä nykyisellään. (Mi130)
- Alue soveltuisi parhaiten pientalorakentamiseen ilman raideliikenneyhteyttä. Väljälle asumiselle on kysyntää, eikä hyviä veronmaksajia kannattaisi karkottaa ympäryskuntiin. (Mi131)
- Rakentamisessa ja asukasmäärässä ei tulisi pyrkiä maksimitehokkuuksiin. Helsinki tarvitsee vetovoimaisen pientaloalueen arvokkaiden luontokohteiden lähellä. (Mi133)
- Kappelinlahden-Långörenin alueelle tulisi edistää asemakaavaa nopealla aikataululla ennen osayleiskaavan valmistumista, ja tonttitehokkuutta määriteltessä alueen kiinteistönomistajia kohdella tasapuolisesti Karhusaaren, Landbon ja muiden lähialueiden maanomistajien kanssa. Långörenin läheisyys suojelualueisiin ei voi johtaa siihen, että aluetta kohdeltaisiin muista alueista poikkeavasti mahdollistaen vain pieni nykyisten talojen laajentaminen kun naapurissa rakennetaan moninkertaisesti. (Mi134)

- Osayleiskaavaluonnos tukee kestävästä yhteiskuntarakennetta, jossa joukkoliikenneyhteiset ja niiden vaatima tehokas maankäyttö mahdollistetaan samalla kun alueen viherarvoja vaalitaan. (Mi138)
- Osayleiskaavassa tulisi ottaa kantaa rakentamistapaan. Ei alueiden tasaamista vaan rakentaminen tapahtuu alueen maaston muotoja kunnioittaen. (Mi138)

2.4.3. Luontoarvot ja ekologiset yhteydet

Luontoarvojen huomioiminen osayleiskaavassa saa kiitosta. Muutamissa mielipiteissä ehdotetaan yksityiskohtaisia muutostarpeita kaavaan. Erityisesti viheryhteydet, metsäiset alueet ja merellisyys koetaan tärkeiksi säilyttää.

Mi110, Mi121, Mi124, Mi138, Mi146

- Ekologisen yhteystarpeen merkintä Porvoon väylän eteläpuolella tulisi mielipiteen esittäjän mukaan muuttaa, koska luonnollista yhteyttä moottoritien eteläpuolella ei tule olemaan luonnonsuojelualueen ja koirametsän osalta itään. Alue on kahden suuremman tien ja moottoritien välissä, ekologista yhteyttä vastaan tulee verkkoaita ja jyrkkä kallio. Ratkaisuksi edotetaan, että moottoritien eteläpuolella oleva itäisin TP-alue jätetään luonnonsuojelu- tai vastaavaan käyttöön ja ekologinen yhteys kulkisi siinä. (Mi110)
- Kaava-alueen suunnittelussa luontoarvot on otettu erittäin hyvin huomioon. Merkille pantavaa on se, että huomattava osa kaava-alueen merenlahdista kuuluu Natura 2000 alueeseen, ja kaava-alueesta 14 % on luonnon- ja Natura-alueita. Puro- ja valuma-alueet ja niiden merkitys on huolellisesti arvioitu. (Mi121)
- Hyvä, että viherverkoston runkoyhteys Mustavuorelta Salmenkallion kautta Sipoonkorven Storträskille on luonnoksessa. Jotta ekologisesti ja virkistyksestä tärkeä yhteys turvataan riittävän leveänä, voisiko harkita luontokäytävän reitin kaavoittamista suojelualueena? Eli käytännössä Sotungintien ja Storträskin välinen matka. Jätevedenpuhdistamon sijainti olisi myös syytä tarkastella, että maanpäälliset rakennukset eivät ole ristiriidassa viheryhteyden kanssa. Vantaan ja yksityismaiden omistajien kanssa tulisi pikaisesti neuvotella Vantaan puolisten metsien suojelusta yhteyden varrella. (Mi124)
- Alueen olemassa olevat luonnolliset viherkäytävät tulee säilyttää ja niiden leveyttä niin pohjois-etelä kuin itä-länsisuunnassa tulee kasvattaa. (Mi138)
- Osayleiskaavaehdotuksessa rakentamisalueiden rajat ovat häilyvät ja asemakaavavaiheessa antavat liian paljon venymisvaraa kaavoittaa metsäalueille rakentamista. Luonnontilassa olevat metsäalueet tulee säästää täysin rakentamiselta. Östersundom on Helsingin keuhkot, joita ei enää saada koskaan takaisin, mikäli osayleiskaava sen sallisi. (Mi138)
- Westerkullan kartanon alueen jatkosuunnittelussa tulee toteuttaa erityisesti pyynnin suojelun kannalta tärkeä, osin Vantaan puolelle sijoitettu, maakuntakaavan mukainen viheryhteystarve, joka oli osoitettu ekologisesti käytävänä kumotussa Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa Mustavuoresta Gubbackan alueen kautta Sipoonkorpeen jatkuvana yhteytenä. (Mi146)
- Osayleiskaavaluonnoksesta puuttuu myös toinen merkittävä puustoinen ekologinen yhteys, joka aiemmissa selvityksissä on tunnistettu. Mustavuoren Natura-alueelta alkava yhteys kulkee aluksi pohjoiseen Westerkullan peltoaukean länsireunaa kartanoalueen puustometsän läpi peltojen pohjoispuoliselle metsäalueelle. Täältä ekologinen, puustoi-

nen yhteys jatkuu sekä Långmossenin suoalueen läpi Porvoonväylälle että idänsuuntaan Kehä III:n yli Sipoonkorven alueelle. Tämän puustoisien käytävän merkitys on erityisen tärkeä nisäkkäille, koska sen varrella on niukasti asutusta ja käytävän varrella on useita suojaisia kohteita, joissa ihmisiä liikkuu vähän. (Mi146)

- Westerkullan peltoalueet toimivat myös avointa ympäristöä vaativien lajien ekologisena käytävänä. Niittyverkoston kannalta tärkeitä reittejä sijaitsee alueen peltojen reunamilla ja alueella on myös arvokohteeksi luokiteltuja niittykohteita, joissa esim. perhoslajisto on edustava. Nyt esitetty kaavaluonnos ei huomioi niittyverkoston jatkuvuutta ja sen merkitystä ekologisena käytävänä Vantaan puolelle. (Mi146)

2.4.4. Virkistys

Monessa mielipiteessä mainitaan Östersundomin tärkeitä virkistyspaikkoja ja -kohteita, joiden toivotaan säilyvän. Suunnittelussa toivotaan huomioitavan turvallisuuskysymykset.

Mi122, Mi123, Mi125, Mi145, Mi146

- Koirametsään ei pidä koskea lainkaan, ei aidata eikä supistaa. Alueen virkistyskäyttö vahvistaa luontosuhdetta ja tuottaa sekä koirille että ihmisille terveyshyötyjä. (Mi122)
- Emme ymmärrä sitä, miksi Karhusaarten mantereen välinen vesialue halutaan pilkkoa vielä yhdellä kevyen liikenteen sillalla, jolla vaikeutetaan vesistön käyttöä veneilyyn, erityisesti ympäristöystävälliseen purjeveneilyyn. Puhutaan ekologisesta yhteydestä, mutta eläimet eivät siltaa tarvitse ja ihmisille se on tarpeeton 500 metrin päässä olevan sillan vuoksi. Silta myös vähentää rakennuspaikkoja salmen molemmin puolin ja on kaupungin talouden kannalta turha kuluerä. (Mi123)
- Toivon koirapuiston aitaamista, sillä sillä puolen Landbota ei voi lasten kanssa retkeillä. Vapaana on paljon isoja koiria, jotka eivät kaikki ole koulutettuja ja koiria myös karkailee. (Mi125)
- Toivon, että Landbon länsipuolelle lähiviheralueelle ei perusteta frisbeegolf-aluetta. Silloin alue ei olisi turvallinen muuhun ulkoiluun. (Mi125)
- Östersundomin alueella sijaitsee useita suosittuja kiipeilykallioita ja -lohkareita, jotka Suomen Alppikerho ry on aikoinaan dokumentoinut. Kaupungin karttapalveluun tulisi päivittää ja täydentää aineistoa aktiivisessa käytössä olevista kiipeilykallioista ja -lohkareista. (Mi145)
- Kaavaluonnoksessa ja sen virkistysreittisuunnitelmassa esitetyt ratkaisut ovat hyvin räikeässä ristiriidassa suunnitteluperiaatteiden kanssa.-Arvioitaessa uudisrakentamisen ja virkistyskäytön sovittamista alueen luonnonsuojelullisiin arvoihin on lähtökohdaksi nimienomaan otettava suojelualueiden ja ekologisten yhteyksien koskemattomuuden turvaaminen osayleiskaavan tavoitteiden mukaisesti. Suurimpana riskinä Natura-alueiden luonnonarvojen heikentymiselle on pidetty tehokkaan rakentamisen aiheuttamaa lisääntyntä virkistyskäyttöpainetta suojelualueilla. Arvokkaimpien Natura-alueiden ja ekologisten yhteyksien alueille ei siten lähtökohdaisesti tulisi ohjata ollenkaan virkistyskäyttöä. Erityisesti nyt kaavaluonnoksessa esitettyjen virkistysreittien toteuttamisesta Mustavuoren, Labbackan ja Kasabergetin Natura 2000 -alueille on ehdottomasti luovuttava. Samoin Porvarinlahden rannalle esitetty retkeily- ja ulkoilualue (VR) on hyvin suuressa ristiriidassa Natura-alueiden luonnonarvojen turvaamista koskevan tavoitteen kanssa ja se tulee jatkossa muuttaa luonnonsuojelualueeksi (SL). (Mi146)

- Arvokkaita kulttuurihistoriallisia kohteita ei voida aiemman vaiheen suunnitteluperiaatteissa esitetyin tavoin hyödyntää ”osana virkistysverkostoa”, koska lisääntynyt virkistyskäyttö muodostaa erityisen suuren uhan muun muassa Westerkullan kartanokokonaisuuden erityisarvojen säilymiselle. Nyt kaavaluonnoksen virkistysreittisuunnitelmassa on esitetty kaksi reittiä, jotka ohjaavat virkistyskäytön kartanon alueelle. Yksi päävirkistysreiteistä on sijoitettu jatkumaan Mustavuoren länsipuolelta Vantaan Myllymäen alueelle ja kartanokeskuksen suuntaan vanhaa historiallista tykkietä pitkin. Toinen reitti on sijoitettu siten, että se ohjaa virkistyskäytön Mustavuoren itäreunalta suoraan kartanokeskukselle johtavalle vain kartanokiinteistön käytössä olevalle suljetulle tielle. Näitä reittejä ei tule osoittaa kaavaluonnoksessa eikä sen liitekartoissa. Westerkullan kartanokokonaisuuden lähialueelle mahdollisesti sijoitettavien virkistysreittien suunnittelu tulee tapahtua muutenkin pääosin Vantaan kaavoituksen yhteydessä. (Mi146)
- Kaavaluonnoksen virkistysreittisuunnitelmassa ensimmäisessä vaiheessa toteutettavaksi esitetty päävirkistysreitti Mustavuoren länsipuolelta pohjoiseen Vantaan Myllymäen ja kartanokeskuksen alueelle lisäisi alueen ympäristöön kohdistuvaa kulutuspainetta merkittävästi. Jo nykyisellä Vantaan puolella kulkevan reitin eli vanhan tykkietien ympäristössä on havaittavissa maaston kulumista ja esimerkiksi Myllymäen (Kvarnbackenin) alueella kalliokedot ovat kuluneet ja osa kallioketojen lajeista on kokonaan hävinnyt alueelta. Ulkoilureitti lisää liikkumista myös reitin ulkopuolella, ja kulumis- ja kasvillisuusvaurioita on havaittu myös kartanoalueen edustavassa kulttuurivaikutteisessa jalopuu- ja puistometsässä, jossa sini- ja valkovuokkokasvustot ja muu kevätlajisto ovat kärsineet kulutuksesta. (Mi146)
- Osayleiskaavan virkistysreittisuunnitelmassa toisessa vaiheessa toteutettavaksi esitetty ulkoilureitti taas sijoittuisi Westerkullan kartanon nykyisin suljetun koivukujan alkupään kohdalle. Koivukuja johtaa suoraan kuivurin ja maataloushallien kautta kartanon piha-alueelle. Koivukujan alkupäässä sijaitsevalla teiden ja peltojen rajaamalla Gubbackan metsäalueella on merkittäviä luontoarvoja ja alueella on merkitystä myös ekologisena käytävänä. Puusto on alueella varttunutta sekametsää ja alueella on useita kolopuita. Gubbackan itäreunalla sijaitsee niittyrinne, joka on Vantaan yleiskaavassa 2020 merkitty luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi alueeksi ”luo” merkinnällä (vanhoja laidunketoja - maakunnallisesti arvokas perinnemaisema, lehtomaista rinnettä ja kalliopainannesuo). Tämä niittyalue on mainittu myös osayleiskaavaselostuksessa merkittävänä Helsingin ulkopuolisena niittykohteena. Tämä virkistysreitti tulee poistaa kaavasta ja osoittaa Gubbackan kohdalle ekologisen yhteyden merkintä. (Mi146)

2.4.5. Suunnittelutyö

Suunnittelutyö saa kritiikkiä mutta myös kiitosta. Pitkään kestänyt odottelu turhauttaa ja nyt toivotaan, että vihdoin jotain alkaisi tapahtua. Etenkin luontoarvojen huomioiminen saa kiitosta.

Mi 111, Mi118, Mi122, Mi124, Mi138, Mi140, Mi142

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma kohta 6, Nykytilan kuvaus: Alueen historia, Rakenne ympäristö, Maisema, Vesiolosuhteet, Ekologinen verkosto, Kasvillisuus, Eläimistö, ja Maa- ja kallioperä. Missä oli kohta: Nykyiset asukkaat? Unohduimmeko? (Mi111)
- Yleisesti ottaen kaavaluonnos näyttää hyvältä. Toiveena ja odotuksena kaupungin suuntaa on, että kaavan edetessä yksityiskohtia käydään yhteistyössä läpi nykyisten yksityisten tonttien omistajien kanssa, jotta molemminpuolisesti saadaan näkökannat ja yhteinen etu katettua. (Mi118)

- Hyvä, että kaavaa laaditaan, mutta ottakaa vihdoin paikalliset asukkaat huomioon kaavaa laatiessa. Olemme olleet vuosikymmenet alueen elossa pitämisen voima, maksaneet verot tuloista ja kiinteistöistä kiltisti muiden kaupunkilaisten tavoin Helsinkiin. (Mi122).
- Kaupunki vaikuttaa voittavan taiston uuvuttamalla alueen asukkaat. Aluetta pitäisi kehittää yhteistuumin ei taistellen, kuten nyt asukkaista tuntuu. (Mi122)
- Kaavoitusta tulee viedä kiireesti eteenpäin viidentoista vuoden odottelun jälkeen. (Mi142)
- Maankäyttöratkaisuja tulee nopeuttaa. Halu myydä pientalotonteiksi osia omistamista kiinteistöistä mahdollisimman pian. Selkeämpää tiedotusta ajoituksesta ja nopeampia päätöksiä. (Mi140)

2.4.6. Työpaikka-alueet

Mi121, Mi 146, Mi152

- Työpaikka-alueet toimivat suoja-alueina niiden ympärillä oleville luonnonsuojelualueilla ja osaltaan voivat tukea Vuosaaren sataman toimintaa. (Mi121)
- Natura 2000 -alueiden suojeluarvojen sekä kulttuurihistoriallisten maisema-arvojen turvaaminen vaarantuu nähdäksemme merkittävästi, jos kaavaluonnoksessa esitetyin tavoin arvokkaimpien Natura-alueiden keskelle sijoittuva Hemäkernin-Österängenin peltoalue osoitettaisiin kaavaluonnoksen mukaisesti työpaikka-alueeksi (TP). Nämä sataman liikenneyhteyksien molemmille puolille sijoittuvat varaukset pirstoisivat myös hyvin merkittävällä tavalla Westerkullan kartanon aktiivisessa käytössä olevat viljelymaat ja siten myös peltoaukeiden muodostaman erityisen arvokkaan eheän maisemakokonaisuuden. Samoin ne katkaisisivat työpaikka-alueita ympäröivien Natura-alueiden linnuston tärkeän yhteyden Mustavuoresta Kasabergetille ja Salmenkallioon. Työpaikka-alueiden varauksista onkin luovuttava alueen jatkosuunnittelussa. Lisäksi näiden peltoalueiden kaavavaaraus tulee muuttaa maatalousalueesta (MT) maisemallisesti arvokkaaksi peltoalueeksi (MA). (Mi146)
- Ennen kaavaehdotuksen laatimista on Österängenin työpaikkavarauksen maisemalliset vaikutukset selvitettävä ja arvioitava asianmukaisella ja riittävällä tavalla. Olemmekin vakuuttuneita siitä, että uudet maisemaselvitykset johtaisivat työpaikka-alueen poistamiseen osayleiskaavasta. (Mi146)
- Uuden Porvoontien ja Kehä III risteysalueen työpaikka-alueiden ja joukkoliikennepysäkkien läheisyyteen tulisi ohjata monipuolista ja tehokasta maankäyttöä. Tälle alueelle tulisi joustavammin sallia erityyppisiä toimintoja, sisältäen myös monimuotoisia asumistointintoja ja palveluita. Jotta kyseinen risteysalue kokonaisuutena muodostaisi vetovoimaisen, houkuttelevan ja elinvoimaisen sijoittumiskohteen / investointikohteen on alueelle saatava riittävä määrä toimintoja. Alueen toiminnot voivat tukeutua hyvin joukkoliikenne- ja liikenneyhteyksiin ja satama-alueen läheisyyteen. Alueen monipuolisuutta tukee joustava kaavoitus, joka sallii monenlaisia toimintoja ja palvelukonsepteja – kuten esimerkiksi lyhytaikaista sekä laajuudeltaan erilaisten yritysten ja toimijoiden tai toimitilojen mahdollistamista. Tehokkain rakentaminen sijoittuu raideyhteyden/pysäkin läheisyyteen. Tulvariskistä ja maisema-arvoista johtuen paras korkeamman ja tehokkaamman rakentamisen paikka sijaitsee risteysalueella. Oleellista on, että risteysalueen tehokas hyödyntäminen ei aiheuta ylimääristä haittaa Natura-alueelle. Raide- ja linja-autoliikenne palvelee jo sinällään suoraan risteysalueen toimintoja. (Mi152)

- Uuden Porvoontien ja Kehä III risteysalue on mahdollista toteuttaa olevien yhteyksien varteen tukemaan pikaraitiotien toteuttamista. Vastavuoroisesti pikaraitiotien toteutuminen mahdollistaa raitiotievyöhykkeelle monimuotoisempia toimintoja, ei pelkkää 'kumipyöräliikenteen' toimintoa. Luonnoksen mukaisena pikaraitiotie tulee tässä kohtaa kulkemaan tehottoman rakentamisen ja pienehkölle käyttäjämäärälle kaavoitetun alueen läpi. Tavoitteena yleisesti on kuitenkin rakentamisen ja erityisesti asumisen tehostamisen ja joukkoliikenteen käyttäjien lisääminen raitiotieyhteyden varrelle. Mikäli alue toteutetaan puhtaasti elinkeinoalueena, jää pikaraitiotien tarjoama joukkoliikennekapasiteetti tällä alueella pääosin hyödyntämättä. Perusteluna sekoittuneille toimintoille ja asumistoimintojen sallimiselle on alueen sijainti pikaraitiotieyhteyden myötä parantuvien joukkoliikenneyhteyksien kohdalla ja pikaraitiotien kuljetuskapasiteetin täysimittainen hyödyntäminen myös tällä kohdalla raitiotielinjausta. Alueelle pikaraitiotiepysäkin kupeeseen on järkevää toteuttaa palvelukeskittymä. (Mi152)

2.4.7. Kulttuuriympäristö, maisema ja historia

Mi146

- Maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi määritellyn Westerkullan kartanoalueen viljelyalueet ja kulttuurihistorialliset arvot on turvattava myös Östersundomin alueen osayleiskaavassa. Tämä edellyttää sitä, että erityistä huomiota kiinnitetään kaavoituksen maisemallisiin vaikutuksiin oleellisena osana kartanokokonaisuuteen liittyvillä peltoalueilla, joiden luonnonsuojelullinen merkitys on myös hyvin suuri. Pikaraitiotien sijoittaminen keskelle tätä osin Helsingin ja pääosin Vantaan puolella sijaitsevaa kokonaisuutta vaarantaa merkittävästi kartanon aktiivista viljelytoimintaa, alueen kulttuurihistoriallisia ja luonnonsuojelullisia arvoja. Jatkosuunnittelussa on vielä selvitettävä, voidaanko pikaraitiotietä ylipäätään sijoittaa peltoaukeiden ja Natura-alueiden keskelle. (Mi146)
- Vaikka Hemäkernin-Österängenin peltoaluetta ei ole määritelty maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi, muodostaa se yhdessä sen vieressä välittömästi Vantaan puolella sijaitsevan kartanokokonaisuuden kanssa oleellisen osan kulttuurihistoriallisesti arvokasta avointa peltomaisemakokonaisuutta. Österängenin peltoalueiden yhdessä Vantaan puolella sijaitsevien Westerkullan peltoaukeiden kanssa muodostaman kulttuurimaiseman kokonaisuuden tulee ehdottomasti olla Vantaan yleiskaavassa osoitetuin tavoin maisemallisesti arvokasta peltoaluetta (MA) myös Helsingin puolella. (Mi146)

2.4.8. Pitkittänyt kaavoitustilanne

Mielipiteissä näkyy turhautuminen pitkää kestäneeseen kaavoitustyöhön ja epävarmuus tulevaisuudesta. Osa asukkaista ei koe, että yhdenvertainen kohtelu toteutuu. Mielipiteissä esitetään kritiikkiä pitkään kestäneen rakennuskiellon negatiivisista vaikutuksista. Vaikka rakennuskielto on poistettu, osa asukkaista kokee, että rakennuskielto on edelleen näennäisesti voimassa. Lisärakentaminen ja suuremmat investoinnit koetaan haastavaksi toteuttaa vallitsevassa tilanteessa ja tähän toivotaan muutosta mahdollisimman pian.

Mi111, Mi114, Mi118, Mi122, Mi127, Mi131, Mi137, Mi144

- Jos asukkaat olisi otettu mukaan suunnitelmiin heti pakkoliitoksen jälkeen 15 vuotta siten, asiat voisivat olla paremmin. Kaukainen tulevaisuus ei asukkaita kiinnosta, vaan asemakaavoitusohjelman mukainen täydennysrakentaminen. Aluetta pidetään maareservinä, joka rakennetaan tulevan 60 vuoden aikana. (Mi111)

- Olemme erittäin pettyneitä kaavoituksen etenemiseen alueellamme. Kun Helsinki otti Östersundomin 16 vuotta sitten esitettiin, että palvelut alueella paranisivat ja kaavoitus olisi ripeää. Nyt asukasmäärä laskee, koulut ja palvelut näivettyvät. Kiinteistöjen arvot laskevat eivätkä asukkaat voi hyödyntää eikä kehittää tonttejaan. (Mi114)
- Alueen stagnaatio ja miten se vaikuttaa alueen kansalaisten oikeuksiin ja henkiseen hyvinvointiin, eriarvoisuus vielä erityisesti korostuu kun tietyt alueet saavat kehitystä (vrt Karhusaari) josta ko. alueen asukkaat hyötyvät, samalla kun isoa osaa muuta aluetta pidetään pitkittyneessä horroksessa. (Mi118)
- Alueen siirrosta Helsinkiin on kulunut kohta 20 vuotta. Vertailukohta, miten alue olisi voinut kehittyä Sipoon hallinnassa, löytyy heti Sipoonrannassa tai Eriksnäsissä ja Söderkullassa. Alueen tilanne aiheuttaa asukkaille pitkittyneitä merkittävää ja kohtuutonta haittaa. Eriarvoisuus korostuu, kun tietyt alueet kehittyvät (vrt Karhusaari), samalla kun isoa osaa muuta aluetta pidetään pitkittyneessä horroksessa. (Mi118)
- 15 vuoden aikana kukaan ei ole ajatellut alueen asukkaita. Kaupungin toimien seurauksena kiinteistöjen arvot ja asuntomarkkinat ovat romahtaneet. Kaupungin hankintatoimi hyväksikäytti alueen asukkaiden elämäntilanteita napsimalla vanhuksilta, velallisilta, eronneilta tai muutoin vaikeuksilla olevilta kiinteistöjen omistajilta heidän kotinsa raakamaan arvolla. (Mi122)
- Östersundomin kaavoitus on kestänyt liian kauan (16 vuotta). A-4 alue on pientalovaltaista aluetta, jonne täydennysrakentaminen on luvattu sallia. Tämä lupaus pitää nyt lunastaa. Ei voi olla niin, että riita vesi- ja viemäriverkoston hinnasta estää täydennysrakentamisen. Tämä ei ole asukkaiden ongelma, vaan se että kiinteistöjen arvot romahtavat. Kuntalaisia pitää kohdella yhdenvertaisesti. Helsingin kaupungin lupaama 1. vaiheen asemakaavoittaminen ja täydennysrakentaminen pitää panna toimeen myös muilla 1-vaiheen alueilla (Skutholmen, Kappelintie ja Långörantie, Ribbingö, Degermossa). (Mi127)
- Alueella liitosaikaan asuneet ovat jääneet liian pienelle huomiolle. Kunnanosalitoksen laillinen perusta oli alueen tilan parantaminen, näin ei ole tapahtunut, päinvastoin. Alue on tipahtanut kehityksestä pois 15 vuodeksi. Kohtuus ei toteudu. (Mi131)
- Vuosikausia on odotettu mahdollisuutta rakentaa tai myydä tontti. Kaupungin taholta on lupauduttu ostamaan tontti, mutta tämä on peruuntunut. Kymmenen vuotta sitten luvattu rakentamisoikeus peruttiin kaavoitusprosessin käynnistyttyä. Tilanne on kiinteistönomistajalle kohtuuton. Pyydetään selvyyttä, kohtuullisuutta ja tasapuolisuutta. (Mi134)
- Rakentamisen aloittaminen painottuu vuosikymmenien päähän tulevaisuuteen. Alueen nykyiset asukkaat ja heidän tämänhetkiset tarpeensa on jätetty huomioimatta. Östersundomin vakiintuneita pientaloalueen asukkaita ei kohdella tasapuolisesti suhteessa Karhusaareen ja Landbohon, joiden lisärakentamiseen ja uusiin asemakaavoitusprosesseihin on kohdistettu kaikki resurssit. (Mi137)
- Helsinki on korvausvelvollinen Östersundomin asukkaille menetetyistä kiinteistön arvosta tai vähintäänkin sallia täydennysrakentaminen jolloin kiinteistöjen arvo kääntyisi noususuuntaiseksi. (Mi144)

2.4.9. Asemakaavoitusohjelma ja täydennysrakentaminen

Täydennysrakentamista sallivaa asemakaavoitusohjelmaa toivottiin pikaisesti jatkettavan. Osayleiskaavoituksen hidas eteneminen sekä vesihuoltoon ja kunnallistekniikkaan liittyvien neuvottelujen haasteet eivät saisi estää kehitystä ja rakentamista. Vaikka rakennuskielto on poistettu, osa asukkaista kokee, että rakennuskielto on edelleen näennäisesti voimassa. Lisärakentaminen ja suuremmat investoinnit koetaan haastavaksi toteuttaa vallitsevassa tilanteessa ja tähän toivotaan muutosta mahdollisimman pian.

Mi111, Mi112, Mi114, Mi116, Mi126, Mi137, Mi148, Mi149, Mi150, Mi151

- Jos vuoden 2022 pienasemakaavasunnitelma on todellinen, niin toimikaa välittömästi, vai onko ehdotus vain Helsingin kehittämiä harhaanjohtamisia. Se, ettei aluetta voi suunnitella, ennen kuin infran tuottajat ovat selvillä, on vain tekosyy. (Mi111)
- Ribbingön alueella pienasemakaavaa tulee viedä eteenpäin nopealla aikataululla viimeistään vuoden 2025 loppuun mennessä. Asemakaavan tulee antaa mahdollisuus jakaa/lohkoa tontit ja määritellä tietynsuuruisen kohtuullisen rakennusoikeuden. Ehdotamme, että alueen suunnittelu ei ole sidoksissa Östersundomin osayleiskaavan aikatauluun. Vetoaminen puutteelliseen kunnallistekniikkaan sekä muuhun riittämättömään infrastruktuuriin tuntuu keinotekoiselta. (Mi114)
- Yleiskaavaehdotus suurelta osin hyvin suunniteltu, jonka voimaantulo sekä rakentamisen aloittaminen painottuu kuitenkin vuosikymmenten päähän tulevaisuuteen. Yleiskaava ehdotuksessa on jätetty täysin huomioimatta alueen nykyiset asukkaat ja heidän tämänhetkiset tarpeensa. Östersundomin pientaloalueiden täydennysrakentamisen sallivan asemakaavoitusohjelma 2022 tuli saatujen lupauksen ja siihen ohjattujen resurssien valossa saattaa toteuttamisasteelle ennen Yleiskaavaluonnoksen hyväksymistä tai edes suunnittelun jatkamista. Vaadimme ko. täydennysrakentamista sallivan asemakaavoitusohjelman välitöntä jatkamista eikä se saa millään muodoin olla riippuvainen 07.10.2024 esitellyn Östersundomin yleiskaava ehdotuksen etenemisestä eikä vesihuoltoneuvotteluista- tai investointipäätöksistä. (Mi112, Mi116, Mi148, Mi149, M150, Mi151)
- Vaadimme ja toivomme, että resurssit alueen asukkaille luvattusti suunnataan Pienimuotoisen lisärakentamisen salliva asemakaavoitukseen painottuen vielä täysin kaavoittamattomiin alueisiin 5-11 asukkaiden yhdenvertaisen kohtelun nimissä. Suunnitelmasta tulee poistaa kaikilta osin lisäys vesihuollon järjestämiseen liittyvistä neuvotteluista tai niihin liittyvistä investoinneista. Lisärakentaminen tulee mahdollistaa olemassa olevan vesihuoltoverkoston puitteissa vastaavasti kuin Karhusaaressa ja Landbossa tai sallia kiinteistökohtaisten jätevesilain mukaisten vesihuoltojärjestelmien rakentaminen, kunnes kiinteistöt voidaan myöhemmin liittää HSY tai Sipoon veden vesihuoltojärjestelmiin. (Mi112, Mi148, Mi149, M150, Mi151)
- Niiltä osin mitä kunnallinen verkosto ei kata tulee lisärakentaminen poikkeamislavin välittömästi sallia kiinteistökohtaisin vesi- ja viemärijärjestelmin (viemäröinnin osalta säiliöt ja suodatuskentät joihin kiinteistöiden koko pääsääntöisesti antaa myöskin sadevesien osalta mahdollisuudet), kiinteistökohtaiset tai usean kiinteistön yhteiset pora- ja rengaskaivot sillä edellytyksellä, että kunnallisen verkoston valmistumisen myötä kiinteistöt veloitetaan niihin esim. vuoden sisällä niiden valmistumisesta liittymään. Lisärakentaminen ei voi jäädä vuosikymmeniksi odottamaan neuvottelujen etenemistä tai etenemättömyyttä sekä mahdollisia investointipäätöksiä. (Mi112, Mi148, Mi149, M150, Mi151)
- Alueen asukkaille on selkeästi jopa juridisesti tulkiten jo vuonna 2022 luvattu pienimuotoista lisärakentamista sallivan kaavoituksen eteneminen ennen yleiskaavan valmistelua. Täten Pienasemakaavoituksen 2022 aloittaminen ei saa millään muodoin olla riippuvainen Östersundomin alueen Yleiskaavan etenemisestä eikä myöskään keinotekoisista

neuvotteluista HSY ja Sipoon veden välillä. 2022 aloitettu alueen asukkaille erittäin tärkeä pienasemakaavan valmistelu on jätetty yleiskaava suunnittelun jalkoihin vahvoista lupauksista huolimatta, milloin milläkin verukkeella. (Mi 112, Mi116, Mi148, Mi149, M150, Mi151)

- Yleiskaava ehdotuksesta tulee välittömästi poistaa alueiden RL 4 osalta että asemakaavoituksen aloittaminen vaatii yleiskaavan hyväksymistä (kyseisellä merkinnällä jatketaan käytännössä alueen rakennuskieltoa parhaassa tapauksessa vuosikymmeniksi); Lisäksi lisävaade vesihuollon sopimisesta tulee ehdottomasti poistaa. Keinotekoinen rakennuskielto tulee välittömästi lopettaa (ei myönnetä poikkeamis- tai poikkeuslupia eikä asukkaille luvattua 2022 asemakaavoitusta ole jatkettu). Täydennysrakentamista sallivan pienasemakaavoitusta tulee jatkaa välittömästi eikä se saa millään muodoin olla riippuvainen 07.10.2024 esitellyn Östersundomin yleiskaava ehdotuksen etenemisestä eikä vesihuoltoneuvotteluista- tai investointipäätöksistä, jotka voidaan katsoa tietoisesti vakiintuneiden pientaloalueiden asukkaiden harhaanjohtamiseksi ottaen huomioon tilaisuudessa esitetty neuvotteluiden kulku. Vaihtoehtoisesti vakiintuneille pientaloalueille tulee myöntää poikkeuslupia lisärakentamiseen joko olemassa olevan kunnallistekniikan puitteissa tai kiinteistökohtaisin vesi- ja viemärihuoltojärjestelmin. (Mi112, Mi116, Mi137, Mi148, Mi149, Mi150, Mi151)
- Östersundomin alue on käytännössä, pl. Karhusaari ja Landbo, ollut 10 vuotta rakennuskiellossa ja sen jälkeen keinotekoisessa rakennuskiellossa 6 vuotta, eli yhteensä 16 vuotta! (Mi112, Mi116, Mi137, Mi148, Mi149, M150, Mi151)
- Nykyisten asukkaiden hyvinvoinnin, omaisuuden suojan ja asumismahdollisuuksien sekä olemassa olevan rakennuskannan ylläpidon ja saneerauksen mahdollisuudet, energiatehokkuusinvestoinnit, lisärakennusmahdollisuus sekä muut tarpeet on jätetty huomiomatta Yleiskaava suunnittelussa. Onko Östersundomin (nykyisten pientaloalueiden) asemakaavoitusohjelma 2022 ollut näennäistä silmänlumetta alueen nykyisille asukkaille ja tapa pitää asukkaat hiljaisina?? Rakennuskielto Östersundomin alueella kesti 10 vuotta lukuisine kaavaehdotuksin ja sen jälkeen rakennuskieltoa on pidetty teennäisesti voimassa poikkeamispäätösten kautta. Rakennuskielto käytännön tasolla on siis edelleen olemassa, koska Helsingin kaupunki ei myönnä asemakaavoittamattomien alueiden ulkopuolelle uusia rakennuslupia poikkeamispäätöksin. Sipoon aikanaan kaavoittamien Karhusaari ja Landbo, on kaavoitettu ja kaavoitetaan tiivistä asutusta, joiden rakentamisesta huolimatta asukasmäärä alueella laskee jatkuvasti. Helsinki purkaa ostamia omakotitaloja ja alue autioituu. (Mi112, Mi116, Mi137, Mi148, M149, M150, Mi151)
- Östersundomin / Kappelintien alueen kehittäminen on jäädytetty käytännössä kokonaan, muissa kunnissa kehitetään, samoin Landbossa ja Karhusaaressa. Helsingin kaupungilla täytyy olla näkemys alueen alasajosta, koska kehittämistoimenpiteet viivästyvät vuositolulla. Miksi Helsingin kaupungin piti pakkolunastaa alueet itselleen? Sipoon kunta ei ole jättänyt alueitaan kehittämättä. Toivon, että alueen kehittämissuunnitelmat aloitetaan viivytyksettä, myös nykyisiä asukkaita kunnioittaen. (Mi120)
- Nykyinen rakennuskiellon kaltainen tilanne tulee perua pikaisesti ja kiirehtiä pienasemakaavan laatimista Karhusaaren, Landbon ja Korsnäsin tavoin (Kapteenintie-Härkätie-Bergantie -alueelle). Maltillinen pientalojen lisärakentaminen alueelle tulee sallia pikaisesti alueen elinvoimaisuuden ylläpitämiseksi. (Mi122).
- Mieliapiteen esittäjä on ostanut tontin karhusaaresta. Tonttia ostettaessa viesti kaupungilta on ollut, että Karhusaarentien eteläpuolella käynnistyy uusi kaavamuuoskierros parin vuoden kuluessa, mikä mahdollistaisi kahden omakotitalon rakentamisen tontille yhden sijaan. Kaavamuuoskierrosta ei ole kuitenkaan tiedossa. Viivästyksen syyksi on sanottu alueen vesihuoltotilanne, mutta Sipoon veden toimitusjohtajan mukaan he liittävät

kyllä verkostoonsa olemassa olevat tontit. Helsingin mukaan kyseessä on jo 15 vuotta jatkunut tulokseton neuvottelu Sipoon Veden ja HSY:n välillä. Näkemuseroksi on kerrottu 10 miljoonaa euroa, mikä on varsin vähän verrattuna vahinkoon, joka nyt aiheutetaan alueen kehitykselle. Helsingin kaupungin ja HSY:n on järjestettävä viipymättä tiedotustilaisuus, missä asiasta päättävät henkilöt vastaavat asukkaiden kysymyksiin. (Mi126)

- Suurin osa alueesta on sellaista, missä varaukset raideliikenteelle tms. eivät estä lisärakentamista. Helsingin pitää viipymättä vapauttaa tällaiset alueet lisärakentamiselle esim. pienasemakaavalla, kaavamuutoksella, poikkeusluvalla tai mikä oikea tapa sitten onkin. Näin pysäytetään alueella jo pitkään jatkunut väestökato ja palautetaan asukkaiden usko tulevaisuuteen Helsingissä. Kaupungin pitää viipymättä järjestää tiedotustilaisuus tästä asiasta. (Mi126)
- Täydennysrakentaminen tulee sallia (A4 alue) riippumatta Helsingin ja Sipoon näkemuseroista (mm. kunnallistekniikka, sähkö, vesihuolto). (Mi131, Mi144)
- Östersundomin kuihtuminen ja autioituminen tulee pysäyttää mahdollisimman nopeasti. (Mi 134).
- Östersundomin nykyisten pientaloalueiden asemakaavoitusohjelma 2022 tulisi aloittaa välittömästi suunnitelman mukaisesti. (Mi137)
- Suunnittelualueen asukasmäärä on vähentynyt ja vähenee jatkuvasti jo asemakaavoitettujen Karhusaaren ja Landbon merkittävästä lisärakentamisesta huolimatta. Palveluiden määrä laskee ja taso heikkenee. (Mi137)

2.4.10. Vesihuolto ja sähkö

Mielipiteissä vesihuoltoon, kunnallistekniikkaan ja sähköön liittyvät pitkittyneet hankaluudet koetaan vaikuttavan negatiivisesti asumiseen ja alueen kehitykseen. Aiheet liittyvät edellä kuvattuun asemakaavoitusohjelmaan ja täydennysrakentamiseen.

Mi120, Mi122, Mi124, Mi137, Mi142, Mi148, Mi149, Mi150, Mi151

- Neuvottelut välttämättömistä vesihuoltopalveluista huolettavat, samoin sähköntoimittajaneuvottelut (Mi111)
- Toivon, että Östersundomin vesi/viemäri- ja sähköntoimittajien tilanne selvitetään viivytyksettä (Mi120).
- Kunnallistekniikka on ollut vuosien ajan mystinen kombinaatio Sipoota ja Helsinkiä, jolloin kehittäminen ja vastuu alueesta on jäänyt kahden byrokratian väliin. Tässäkin paistaa Helsingin kaupungin tahtotila ”savustaa” alueen asukkaat pois rapauttamalla kunnallistekniikka ja tekemällä elämästä vaikeaa. (Mi122)
- Jos kaavoituksessa on mahdollista vaikuttaa sähkölinjojen sijoitteluun, tulisi koillisosan metsän halki kulkeva sähkölinja pitkällä aikavälillä uudelleen sijoittaa kulkemaan teitä myöten (ilmassa tai maan alla), jotta arvokkaan metsäalueen hakkuualue voidaan antaa metsittyä. (Mi124)
- Vesihuolto ja veden saanti Helsingin alueella Helsingin nykyisille ja tuleville asukkaille Östersundomin alueella on Helsingin vastuulla. (Mi142)

- Täydennysrakentamista sallivaa pienasemakaavoitusta tulee jatkaa eikä se saa olla riipuvainen vesihuoltoneuvotteluista- tai investointipäätöksistä. Niiltä osin, mitä kunnallinen verkosto ei kata, tulee lisärakentaminen poikkeamislavin sallia kiinteistökohtaisin vesi- ja viemärijärjestelmin (viemäroinnin osalta säiliöt ja suodatuskentät, joihin kiinteistöjen koko pääsääntöisesti antaa myös sadevesien osalta mahdollisuudet), kiinteistökohtaiset tai usean kiinteistön yhteiset pora- ja rengaskaivot sillä edellytyksellä, että kunnallisen verkoston valmistumisen myötä kiinteistöt veloitetaan niihin esim. vuoden sisällä niiden valmistumisesta liittymään. (Mi116, Mi134, Mi137, Mi148, M149, M150, Mi151)

2.5. Mielipiteet osa-alueittain

Aluekohtaiset muistutukset keskittyvät suurimmaksi osin omaan kiinteistöön tai tilaan sekä lähiympäristöön.

2.5.1. Karhusaari

Mi129, Mi133, Mi135

- Mielipiteen esittäjän kiinteistöllä on ollut aiemmissa Karhusaaren pohjoisosan suunnitelmassa useita rakennuspaikkoja. Karhusaaren pohjoisosan asemakaavaluonnoksessa vuonna 2022 rakennuspaikkoja oli enää neljä. Vuoden 2023 hydrologisen selvityksen perusteella kiinteistölle ei olisi osoitettavissa erilaisten luontoarvojen vuoksi enää lainkaan rakennuspaikkoja, ainoastaan virkistysaluetta ja tieyhteys. Yhdenvertaisuusperiaatteen vuoksi kiinteistölle tulisi osoittaa se määrä rakennuspaikkoja, kuin se maasto-olosuhteet huomioiden on mahdollista. Kaavoituksen tavoitteet rakennuskiellon purkamisesta ja kiinteistön yhdenvertaisesta kohtelusta eivät täyty mielipiteen edustajan kiinteistön osalta. Kaavoitus ei saa aiheuttaa maanomistajalle kohtuutonta rajoitusta tai haittaa, eikä kiinteistön aluetta voi käyttää vain yleishyödyllisiin tarkoituksiin, koska sen alueella on myös rakennuskelpoista maata. (Mi129)
- Karhusaaressa pikaraitiotie ei olisi paras joukkoliikennetarkaisu. Vain kaksi pikaraitiotien pysäkkiä ei ole joukkoliikenteen käytön kannalta houkutteleva, liityntäbussit olisivat parempi vaihtoehto. Bussit voisivat käyttää nykyistä siltää. Pääkadusta saattaisi tulla liian massiivinen, kun tarvittaisiin kaistat autoille, raitiovaunulle, pyöräilylle ja kävelyille. (Mi133)
- Skadaholmen ei ole sopiva sijainti merellisen Östersundomin keskukselle. Käyttöpaine pienelle luonnonkauniille alueelle olisi liian suuri. (Mi133)
- Karhusaaren merkittävimmät viher- ja luontoalueet on huomioitu kaavaluonnoksessa. Saarta ympäröivät vesialueet ovat kuitenkin pahasti ruovikoituneet, mikä haittaa sekä linnustoa että virkistyskäyttöä. Vesialueiden kunnostaminen tulee huomioida osayleiskaavassa. (Mi133)
- Lähes 6 000 asukkaan lisäys on Karhusaaren pinta-alaan suhteutettuna kohtuuttoman suuri eikä sovi alkuperäiseen huvilakaupunginosan imagoon. Karhusaareen ei tule osoittaa A-1-alueita, sopiva merkintä on korkeintaan A-2 (tiivisti rakennetut pientalot ja/tai alueen luonteeseen sopivat kerrostalot). (Mi133)
- Skutholmenin (Isonpurjeentie, Fokka, Skutholminkaari) läheisyys Natura-alueeseen tulee huomioida osayleiskaavassa ja Natura-arvioinnissa. Rakentamisen tulisi olla välttämättä

ja säästää alueen luontoa. Pihoiden tulisi olla tilaa puutarhoille. Isonpurjeentien ja Skutholminkaaren tulisi muodostaa yhtenäinen pientaloalue, ei tehokkaasti rakennettu alue. Aiemmissa suunnitelmissa Karhusaarentie välillä Uusi Porvoontie – Isonpurjeentie oli osoitettu kevyen liikenteen väylänä ja tien varret VL-alueena, näitä ei ole kaavaluonnoksessa osoitettu. Tien varsi Isonpurjeentien ja Karhusaaren sillan välillä voisi olla VL-alueita. (Mi135)

2.5.2. Mustavuori ja Salmenkallio

Mi115

- Kantarnäsissä A/s alueen jää suppeaksi verrattuna vakiintuneeseen maankäyttöön. Tullee huomioida kokonaisuus piha-alueineen. A/s merkinnän länsipuoleinen peltoalue tulee osoittaa maatalousalueeksi. Seudullinen rantareitti ei edellytä alueelle osoitettavan VR-merkintää. (Mi115)

2.5.3. Landbo, Ultuna

Mi124, Mi125, Mi136, Mi14

- Ultunan eteläreunalle kaavoitettu A-2 -alue ei ole hyvä sijainti rakentamiselle ja asumiselle, sillä se on keskellä metsää kaukana moottoritien eteläpuolisesta raideyhteydestä ja palveluista ja yhdessä nykyisen Ultunan kanssa jäisi edelleen hyvin pieneksi asukasmäärältään. Ratikan rakentaminen ei ole kannattavaa, ja asukkaat joutuisivat turvautumaan yksityisautoiluun. Rakentaminen veisi tilaa potentiaaliselta metsäalueelta ja kaivattaisi Norrberget-Immersby -viheryhteyttä. Järkevämpää olisi keskittää rakentaminen Landbon kylkeen tai ensisijaisesti tiivistämällä moottoritien eteläpuoleisia keskuksia. (Mi124)
- Kiitos, että Landbon länsireuna jää kaavoittamatta ja että tonteilta jää viherkaistaleet metsään. (Mi125)
- Maanalaisen vedenpuhdistamon hajuhaitat pelottavat. (Mi125)
- Joka paikkaan ei tarvitse päästä ratikalla, raitiotiestä aiheutuu melu- ja valosaastetta ym. häiriötä. Landbosta Sipoonkorven kansallispuistoon on lyhyt kävely-/pyöräilymatka. (Mi136)
- Alueen Landbosta pohjoiseen voisi säilyttää nykyisessä luonnontilassaan virkistysmahdollisuuksineen. Ultunan A-2 -merkinnän voisi poistaa ja A-4 -alueet osoittaa A/s -merkinnällä. Alue olisi Helsingissä ainutlaatuinen, vanhaa ja koskemattomaa ympäristöä, portti luontoon Landbosta. Asumiselta toivotaan myös väljyyttä ja luonnonympäristöä, pitäisi tarjota vaihtoehtoja luonnossa virkistytymiseen. Metsä toimii myös hiilinieluna ja puhdistaa ilmaa. Eläimetkin viihtyvät väljemmässä ympäristössä. (Mi136)
- Pyörä- ja kävelytie voisi olla hyvä Landbosta Sipoon rajalle. (Mi136)
- Valosaaste pitäisi ottaa huomioon, se ei kuulu luontoon. (Mi136)
- Lähikauppa Landbon ja Sakarinmäen välille olisi hyvä idea. (Mi136)

- Landbon ja Ultunan aluetta suunnitellaan 5600 asukkaalle. Degermossa on ihan kiinni Sipoonkorvessa, joten tälle alueelle ei saa suunnitella tiivistä pientalorakentamista vaan alue tulee jättää sellaiseksi kuin se tällä hetkellä on. (Mi141)

2.5.4. Puroniitty

Mi119, Mi128, Mi132, Mi153

- Ensimmäisessä yleiskaavaluonnoksessa Puroniityntien ympäristö oli asuinalueena merkittävästi isompi, nyt esitetystä luonnoksessa asuinalueita on supistettu, jopa niin, että olevia asuintontteja on poistettu ja niistä on tehty VL-alueita. (Mi119)
- Viherkäytävä, missä eläimet kulkee, on luonnostaan alemmassa kohdassa, koska äkkijyrkät kalliot ohjaavat eläinten kulun etelämpää reittiä. (Mi119)
- Ehdotetaan VL-alueiden tarkistamista, niin että VL-aluetta olisi tarvittaessa enemmän Helsingin omistamilla kiinteistöillä ja niin, että maanomistajia kohdellaan tasapuolisesti. Ehdotetaan samoin tarkistettavaksi A-4 ja VL-alueita sekä viherkäytävän sijaintia. (Mi119)
- Puroniitty on tällä hetkellä syrjäkylä, joukkoliikenteelle ei ole käyttäjiä ja palvelut ovat kaukana, eikä tilanne muutu mikäli asukkaita ei tule riittävästi. Kaavalla kannattaisi mahdollistaa huomattavasti enemmän asukkaita kuin 1 400. Tilaa olisi, viheralueita on paljon muuallakin. Teyhteys Sipoon puolelle toisi palveluille käyttäjiä. (Mi128)
- Mielenpito esittäjän kiinteistön tulisi olla A-alueella VL-alueen sijaan. Ekologisen runko-yhteyden merkintä tulisi poistaa kiinteistöiltä, korkeuserojen vuoksi ei ole luonteva paikka eläimille ylittää Puroniityntietä. Maakuntakaavassa yhteys on merkitty lähelle moottoritietä. Myöskään virkistysreitit ei tulisi osoittaa yksityisille kiinteistöille. (Mi132)
- Puroniitty jää liian erilleen muusta kaupunkirakenteesta. (Mi132)
- Mielenpito esittäjän kiinteistö Sipoon puolella on jäänyt kunnanosalitoksessa keinotekoisesti rajatuksi pois luonnollisesta yhteydestään Puroniityyn. Kiinteistölle tulisi mahdollistaa paremman tieyhteyden rakentaminen ja se tulisi huomioida yleiskaavatasoisessa kunnallistekniikan suunnittelussa. Alueita ei tulisi sulkea uusien rakentamismahdollisuuksien ulkopuolelle. Mahdollisuus maakuntakaavan sallimiin maaseutuelinkeinoihin ja niihin liittyvään rakentamiseen tulee säilyttää myös yleiskaavassa. (Mi132)
- Haluaisi muuttaa osan tontistaan VR-alueesta A-4 -alueeksi. Kiinnostaa hakea lisää rakennusoikeutta tontilleen. (Mi153)

3. Yhteenveto esittely- ja keskustelutilaisuuksista kaavaluonnosvaiheessa

Östersundomin osayleiskaavan valmistelun aikana on järjestetty esittely- ja keskustelutilaisuuksia kaikille Östersundomin kaavoituksesta ja suunnittelusta kiinnostuneille. Östersundomin kaavoituksesta löytyy tietoa Helsingin kaupungin internet-sivuilta www.hel.fi/ostersundom-kaava sekä Helsingin karttapalvelusta <https://kartta.hel.fi>

Östersundomin ajankohtaisista suunnitteluasioista informoidaan myös uutiskirjeessä, joka on mahdollisuus tilata suoraan omaan sähköpostiin.

3.1. Yhteenveto esittely- ja keskustelutilaisuuksista kaavaluonnosvaiheessa

Kaavaluonnosta esiteltiin asukkaille ja muille osallisille 7.10.2024 pidetyssä asukasillassa Sakarimäen koululla. Tilaisuuteen osallistui noin 120 osallista. Tilaisuuden alussa kerrottiin kaavan tarkkuustasosta, alueen vesihuoltotilanteesta sekä esiteltiin kaavaluonnos. Esittelyjen yhteydessä vastattiin kysymyksiin ja keskustelu jatkui teemakohtaisissa ryhmissä karttojen äärellä. Teemaryhmät olivat asemakaavoitusohjelma ja täydennysrakentaminen, liikenne, luonto ja virkistys sekä uudet rakentamisen alueet. Keskustelua ja kysymyksiä heräsi mm. vesihuoltotilanteesta ja asemakaavoitusohjelman etenemisestä, luonto- ja virkistysalueista, liikenteestä ja palveluista. Asukasillan muistio on vuorovaikutusraportin liitteenä (liite 2).

3.2. Viranomaisneuvottelut ja yhteistyö

Maankäyttö- ja rakennuslain 66 §:n mukainen Östersundomin osayleiskaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 15.2.2022 verkkotilaisuutena. Tilaisuudessa esiteltiin Östersundomin alkavaa osayleiskaavoitusta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Viranomaisneuvottelun muistio on tämän vuorovaikutusraportin liitteenä (liite 1).

Aloitusvaiheessa hyviksi todettuja viranomaistyöpajoja on jatkettu kaavaluonnoksen valmisteluvaiheessa. Alustavaa osayleiskaavaluonnosta koskeva viranomaistyöpaja pidettiin 15.5.2024. Kommentit ja huomiot koostettiin yhteen jatkosuunnittelua varten.

3.3. Muut neuvottelut ja tapaamiset

Yleisö- ja keskustelutilaisuuksien lisäksi kaikilla halukkailla on ollut mahdollisuus vapaamuotoiseen keskusteluun suunnittelijoiden kanssa. Alueen asukkaat, maanomistajat, yrittäjät ja eri yhdistysten edustajat ovat käyneet suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisia keskusteluja.

4. Liitteet

Liite 1: Östersundomin osayleiskaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelun muistio 15.2.2022

Liite 2: Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen asukasillan muistio 7.10.2024



Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.

15.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

Östersundomin osayleiskaavan viranomaisneuvottelu

Aika 15.2.2022 klo 13.00 – 14.41
Paikka Teams-kokous

Asialista

1 Kokouksen avaus, Pasi Rajala

Pasi Rajala avasi kokouksen klo 13.00

Pasi Rajala kertoi lyhyesti Helsingissä alkavista osayleiskaavoista. Käynnistymässä on yhtä aikaa neljä osayleiskaavaa. Östersundomin osalta lähtötilanne on, että korkein hallinto-oikeus kumosi toukokuussa 2021 Östersundomin yhteisen yleiskaavan mutta piti voimassa Östersundomin maakuntakaavan. Tämän jälkeen on sovittu Helsingin, Vantaan ja Sipoon kesken, että jatkossa kukin kunta edistää yleiskaavoitusta omalla alueellaan itse, toki hyvässä keskinäisessä yhteistyössä.

Tähän mennessä kaavatyössä on käyty läpi olevia aineistoja, hahmotettu selvitystarpeita, laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä muodostettu käsitys kaavaprosessin etenemisestä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on esitelty kaupunkiympäristölautakunnassa infoasiana 25.1.2022.

Sovittiin, että kokous voidaan nauhoittaa.

2 Östersundomin osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman esittely, Anne Karlsson

Anne Karlsson ja Katri Backman esittelivät osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa.

Osayleiskaavaa laaditaan koko Östersundomin suurpiirin alueelle. Kaavan laatimisessa huomioidaan KHO:n päätös yhteisestä yleiskaavasta. Alueen nykyisillä pientaloalueilla on vireillä pienimuotoista asemakaavoitusta, ja tällä tavoitellaan muutosta alueen laskevaan väkilukuun.

Helsingin kaupunki omistaa suunnittelualueen pinta-alasta 59 %. Alueen väkiluku on laskenut vuodesta 2012 alkaen.

Kaavalla tavoitellaan ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kokonaiskestävyyttä sekä hiilineutraaliutta Helsingin ilmastotavoitteiden mukaisesti, mikä voi tarkoittaa mm. vähähiilisiä liikkumisen ratkaisuja ja niihin tukeutuvaa maankäyttöä, uusiutuvan energian hyödyntämistä ja hiilinielujen huomioimista. Myös hiilinegatiivisuutta tutkitaan kurssiyhteistyönä Aalto-yliopiston kanssa. Tavoitteena on keskeisten alueiden osalta raideliikenteeseen perustuva maankäyttö, valmisteluvaiheessa tutkitaan erilaisia raideliikenteen vaihtoehtoja. Kaavalla tavoitellaan myös viher- ja virkistysverkoston vahvistamista. AM-ohjelman tavoitteiden mukaisesti tavoitellaan monipuolista asumista. Lisäksi tavoitteena on lisätä pientaloasumisen mahdollisuuksia ja yritystonttien tarjontaa.

15.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

Osayleiskaava tulee olemaan tarkkuudeltaan yleispiirteinen, kaavan toteutuminen tapahtuu pitkällä aikavälillä.

Suunnittelun lähtökohtana ovat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja Östersundomin maakuntakaava. Merkittävimmät alueidenkäytön periaatteet maakuntakaavassa ovat ekologisten yhteyksien turvaaminen, Natura2000-verkoston huomioiminen ja taajamarakenteen sitominen raideliikenteeseen.

Suunnittelualueella on voimassa Helsingin maanalainen yleiskaava 2021. Suurin osa alueesta on asemakaavoittamatonta, asemakaavoja on voimassa lähinnä nykyisillä pientaloalueilla.

Merkittäviä suunnittelua ohjaavia lähtökohtia ovat erityisesti Natura 2000-verkoston alueet Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet sekä Sipoonkorpi suunnittelualueen pohjoispuolella, luonnonsuojelualueet sekä valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt ja kiinteät muinaisjäännökset.

Suunnittelualueella on käynnissä Helen Oy:n hanke Kilpilahden teollisuusalueen hukkalämmön siirtämiseksi putkea pitkin Vuosaareen. YVA:ssa tutkittavat linjausvaihtoehdot kulkevat suunnittelualueen läpi ja osalla vaihtoehdoista olisi vaikutuksia maankäyttöön suunnittelualueella.

Yhteisen yleiskaavan laatimisen yhteydessä on laadittu kattavasti selvityksiä ja vaikutusten arviointeja, joita pystytään hyödyntämään. Seuraavaksi käynnistyvässä skenaariovaiheessa selvityksiä täydennetään mm. linnuston, lepakoiden, viitasammakon, pienvesien, rakennusperinnön, maiseman, kunnallistekniikan ja liikennejärjestelmän osalta. Maankäyttöskenaarioiden alustavia vaikutuksia arvioidaan kesällä ja syksyllä 2022. Osayleiskaavaluonnos ja siihen liittyvä vaikutusten arviointi laaditaan vuonna 2023.

Valmisteluvaiheessa vuoden 2022 aikana tutkitaan erilaisia maankäytön skenaarioita peilaten niitä kaavan tavoitteisiin. Skenaarioissa tutkitaan liikennejärjestelmän osalta metron lisäksi erilaisia pikaraitiotievaihtoehtoja, sekä erilaisia aluetehokkuuksia tai maankäyttömuotoja vaikutuksineen. Skenaarioiden kuvaukset, vaikutukset ja tarkastelun johtopäätökset on tarkoitus viedä kaupunkiympäristölautakuntaan alkuvuonna 2023, jonka jälkeen alkaa kaavaluonnoksen valmistelu. Kaavaluonnoksen tavoiteaikataulu on vuodenvaihteessa 2023-24, ehdotusvaiheen 2024 ja hyväksymisvaiheen 2025.

Vuorovaikutus osallisten suuntaan on alkanut jo ennen osayleiskaavan vireilletuloa joulukuussa 2021, kun järjestettiin karttakysely ja kerrottiin kaavan vireilletulon valmistelusta verkkotilaisuudessa. Tammikuussa 2022 on oltu yhteydessä asukasyhdistysten edustajiin ja kaupunkiympäristölautakunnalle on pidetty info aiheesta. Yleisötilaisuus pidettiin 9.2. OAS on nähtävillä helmikuun 2022 ajan. Skenaarioihin liittyvät työpajat tai muuta vuorovaikutusta on alustavasti suunniteltu syksylle 2022.

Pasi Rajala lisäsi, että osayleiskaavaa tehdään pitkän aikavälin tilanteeseen varautumiseksi. Östersundom sijaitsee irrallaan muusta kaupunkirakenteesta, yleiskaavan toteuttamisohjelman päivityksessä se on ajoitettu myöhempään toteutusvaiheeseen. Maakuntakaava edellyttää sitovaa toteuttamispäätöstä raideliikenne-ratkaisusta, ennen kuin alue voi toteutua. Helsinki priorisoi olemassa olevan kaupunkirakenteen joukkoliikenneyhteyksiä, joten Östersundomin toteuttaminen ajoittuu

15.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

pitkälle aikavälille. Osayleiskaava pyritään kuitenkin viemään ripeästi päätöksentekoon, jotta alueelle saadaan voimaan yleiskaava. Yleiskaava määrittelee yleispiirteiset raamit asemakaavoitukselle. Yleiskaavan keskeinen tehtävä on myös riittävällä tavalla varmistaa luonto- ja kulttuuriarvojen säilyminen.

3 Viranomaisten puheenvuorot

Espoon kaupunki, Essi Leino:

Espoon kaupunkirakenteen kehityksen painopiste on Länsimetron varrella. Östersundomin joukkoliikennetarkistuksella on vaikutusta Espoon maankäyttöön ja metron kuormitukseen. Espoo on myös kiinnostunut alueen suunnittelusta laajempien viheraluekokonaisuuksien osalta, vertailukohtana Nuuksio.

Espoon kaupunki, Susanna Kaitanen:

Metron kapasiteetin lisäämisen tarve on tunnistettu ja otettu mukaan MAL-suunnitteluun. Espoolla intressi metron kapasiteetin turvaamiseen.

Pasi Rajala totesi, että Östersundom on ollut liikennejärjestelmien seudullisissa tarkasteluissa liikkuva palanen, maankäytön osalta ollut mukana herkkyystarkasteluina erilaisin vaihtoehdoin.

Vantaan kaupunki, Mari Siivola:

Vantaalla on alueella pitkä suunnitteluhistoria yhteisestä yleiskaavasta. Vantaa on mielellään mukana skenaariotarkasteluissa erityisesti liikennejärjestelmän osalta, Vantaalla raitiotiekaupungin kehittämistyö käynnissä. Vantaan uudesta yleiskaavasta Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue on rajattu ulos, ja tällä alueella tulee säilymään voimassa yleiskaava 2007. Kaavoitusohjelmassa on mukana Länsisalmen osayleiskaava, aloitus voisi olla vuonna 2023.

Sipoon kunta, Suvi Kaski:

Prosessi, skenaariot ja laajempi liikennejärjestelmätarkastelu kuulostavat hyviltä. Osayleiskaavoituksen tavoitteet ovat kannatettavia ja on hyvä, että maankäyttöä tutkitaan myös pikaraitiotiehen tukeutuen, jolloin on mahdollista sopeutua olemassaolevaan yhdyskuntarakenteeseen ja Sipoon puolella jatkuvaan maankäyttöön. Suunnittelussa huomioitava maankäytön yhteensopivuus ja liikenteen ja viheryhteyksien jatkuvuus ja raiteen jatkuminen Sipoon puolelle. Sipoossa poliittisesti enemmän painetta pientalotuotannon kasvattamiseen. Koko kunnan yleiskaava on käynnistymässä keväällä, siinä tutkitaan yhteistyössä naapurikuntien kanssa Majvikin alueen kehittämistarpeet. Aikataulullisesti kaavaprosessit sopivat hyvin yhteen. Lähialueella on vireillä myös Gumbostrand-Västerskog-Hitän osayleiskaava, johon Östersundomin ratkaisulla on vaikutusta osana Helsinki-Porvoo –kehityskäytävää. Sipoon osallistuu mielellään kaavatyöhön.

Sipoon kunta, Jani Arponen:

Sipoon uudessa yleiskaavassa Etelä-Sipoon alueet ovat keskeisiä, Östersundomin suunnitelmilla on suuri vaikutus alueelle. Työssä olisi varmistettava maankäytön luonteva

15.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

jatkuminen Sipoon puolelle ja toimivan kokonaisuuden muodostuminen, jossa raideliikennetarkaisu on tärkeässä osassa.

Pasi Rajala mainitsi, että Sipoon vesi vastaa edelleen Östersundomin alueen vesihuollosta. Neuvottelut vesihuoltovastuun siirtymisestä HSY:lle ovat käynnissä HSY:n, Sipoon veden ja Helsingin välillä. Kun yhteinen yleiskaava kumottiin, rakennuskielto alueella raukesi. Uutta rakennuskieltoa ei olla asettamassa. Alueella on käynnissä ja käynnistymässä pienimuotoista asemakaavoitusta. Tämän vuoksi vesihuoltotarkaisuja joudutaan pohtimaan osittain jo yleiskaavaprosessin aikana.

Helsingin kaupunginmuseo, Juha Vuorinen:

Lähtötietoihin tulisi lisätä ja huomioida maakunnallisesti arvokas vanha Porvoontie (vanha valtatie 7), löytyy Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit –selvityksestä. Vuonna 2008 tehtyä kulttuuriympäristöselvitystä tulee täydentää ja täydennyksistä on jo keskusteltu suunnittelijoiden kanssa, täydennystarpeet sijoittuvat Korsnäsin, Kärrin, Vikkulantien, Kantarnäsin ja Ribbingön alueille ja Karhusaaren pohjoisosaan.

Meriarkeologian osalta kaupunginmuseo välittää Museoviraston kommentin: Östersundom on sellaista sisäsaariston aluetta, joilla ennen vesialueen käytön muutoksia (esim. sillat, uudet ja laajennettavat venesatamat jne) vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitys on paikallaan. Jos kaavassa osoitetaan muuttuvaa vesialueen käyttöä/vesirakentamista inventoimattomalle alueelle, on syytä varautua huomioimaan vedenalaisen kulttuuriperinnön inventoinnin tarve. Tämä voi olla niiden muuttuvien alueiden kaavamääräys, jossa todetaan vedenalaisinventoinnin tarve ennen vesialueen rakentamista/muutoksia.

Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta kaupunginmuseo toteaa, että Östersundomin osayleiskaavan alueella sijaitsee lukuisia kiinteitä muinaisjäänneksiä sekä muita kulttuuriperintökohteita kivikaudelta toiseen maailmansotaan sekä esimerkiksi merkittävä Mustavuoren I MS aikainen tukikohta yhdysteineen, joka muodostaa valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön. Arkeologiset kohteet tulee huomioida kaavoituksessa ja säilyttäminen tuleville sukupolville on tavoiteltava. Selvityksissä Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys (2008) sekä Maisemaselvitys (2009) on tuotu esiin osayleiskaava-alueen arkeologista kulttuuriperintöä. Nykyään Museovirasto suosittaa, että kaava-alueen arkeologinen inventointi on päivitettävä, mikäli aiemmista inventoinneista on kulunut yli 10 vuotta. Kaavahankkeen lähtötiedoiksi on hyvä selvittää ajantasainen tieto alueen arkeologisista kohteista ja esimerkiksi selvittää mahdollisten muinaisjäänneiden säilyneisyys ja luonne sekä kiinnittää erityistä huomiota historiallisen tiestön säilyneisyyteen ja mahdolliseen suojeluun. Niinpä Östersundomin osayleiskaava-hankkeen yhteydessä tulisi suorittaa kaava-alueella koskeva yleisinventointi, jossa tarkastetaan alueella sijaitsevat esihistoriallisen sekä historiallisen ajan kohteet sekä pyritään paikantamaan uusia kohteita.

Pasi Rajala totesi, että vesialueiden inventointitarpeet selviävät työn edetessä. Arkeologisia selvitystarpeita voidaan kohdentaa tarkemmin skenaariovaiheen jälkeen, kun maankäytön muutosalueista on tarkempaa tietoa.

Helsingin seurakuntayhtymä, Risto Lehto:

15.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

Östersundomin kappelin nykyisen hautausmaan laajentaminen vastaisi pitkällä tähtäimellä kasvavan Itä-Helsingin hautausmaatarpeisiin. Hautausmaa puistomaisena alueena sopisi alueelle maisemallisesti ja luonnonympäristön osalta. Seurakuntayhtymällä on alueella tontti, jossa on sosiaalirakennus, voisi tulevaisuudessa tukea hautausmaan toimintoja. On järkevää keskittää hautausmaita nykyisille hautausmaakäytössä oleville alueille. Seurakunnalla on Vuosaarella Nordsjön kartanon alueella aluevaraus, mutta sen kehittämistä ei ole edistetty koska Östersundomin hautausmaalla on valmis infra.

Helsingin seurakuntayhtymä, Kaarina Rötsä:

Seurakuntayhtymän maanomistus keskittyy kappelin ympärille. Alueelle voisi tavoitella pienimuotoista hautausmaatoimintoja tukevaa rakentamista ja mahdollisesti muutakin rakentamista.

Pasi Rajala totesi, että täydennysrakentaminen ja hautausmaan aluevaraukset ovat pääosin asemakaavatason asioita, mutta hyvä että asia on nyt jo tiedossa.

Uudenmaan liitto, Ilona Mansikka:

Östersundomin maakuntakaava on lainvoimainen ja siinä on käsitelty kaikki keskeiset maankäytön teemat. Maakuntakaavan pääperiaatteita ovat uuden taajamarakenteen sitominen raideyhteyden toteuttamiseen sekä alueen tärkeiden ekologisten yhteyksien ja luontoarvojen turvaaminen. Osayleiskaavan keskeiset tavoitteet ovat maakuntakaavan suunnitteluperiaatteiden mukaisia ja osayleiskaavan lähtökohdat hyvin linjassa maakuntakaavan kanssa. Östersundom avaa pääkaupunkiseudulla merkittävän uuden kasvusuunnan itään. Vaikutukset erityisesti liikenteen ja viherrakenteen osalta ovat paitsi seudullisia, kohdistuvat myös erityisesti kaavan lähialueille ja naapurikuntiin. Tämän vuoksi on tärkeää, että arvioidaan vaikutukset koko siltä alueelta, johon kaavalla voi olla vaikutuksia. On tärkeää, että kaavatyössä tehdään tiivistä yhteistyötä naapurikuntien ja viranomaisten kanssa. Uudenmaan liitto on mielellään mukana esimerkiksi työkokouksissa. Liitolla on olemassa selvityksiä joita voi hyödyntää. Esimerkkinä maakuntakaavan keskeinen ekologinen yhteys Sipoonkorven ja rannikon Natura-alueiden välillä, ja osa tästä sijaitsee kaava-alueen ulkopuolella Vantaan alueella ja vaatii kuntarajat ylittävää yhteistyötä. Tähän kohtaan tullaan kiinnittämään huomiota. Uusimaa-kaavan yhteydessä on tehty ekologisten verkostojen tarkastelua zonatiion-analyysin perusteella, tätä voi käyttää lähtöaineistona.

Pasi Rajala kommentoi, että osayleiskaavan seudullinen merkitys korostuu paitsi liikenteen, myös aluerakenteen osalta. Alkavien osayleiskaavojen yhteydessä on pohdittu, miten viranomaisyhteistyötä voidaan tehdä valmistelun aikana. Skenaariovaiheessa voitaisiin järjestää työpajatyypistä yhteistyötä viranomaisten kanssa. Tällöin voitaisiin käsitellä skenaarioita ja alustavia vaikutusten arviointeja ja hakea viranomaisten näkökulmia siihen, mitä johtopäätöksiä tarkasteluista voidaan tehdä ja miten nämä heijastuvat päätöksenteon valmisteluun.

Ympäristöministeriö, Samuli Alppi:

Ympäristöministeriön osallistuminen yleiskaavahankkeisiin on poikkeuksellista, ja perustuu maankäyttö- ja rakennusasetuksessa määriteltyyn suurten kaupunkiseutujen keskeisiä hankkeita koskevaan osallistumismahdollisuuteen. Ympäristöministeriön

15.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

näkökulmasta on merkityksellistä, että valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat suunnittelun lähtökohtana. Natura-kysymykset kuuluvat ympäristöministeriössä toisen yksikön vastuulle. Lähtökohtaisesti alueidenkäyttöyksikkö osallistuu kaavaprosessiin, mutta tarvittaessa myös luonnonsuojelun osaaminen on muiden viranomaisten tukena. Yhteensovittaminen on oleellista ja liikennejärjestelmäkytkentä keskeinen, skenaariovaihe on tästä näkökulmasta hyvä ratkaisu. Viranomaisten tiedon tuominen vaihtoehtojen kehittämiseen on ollut hankalaa, koska valvontatehtävä on pidettävä erillisenä. On syytä tutkia keinoja siihen, miten ratkaisun hyväksyttävyyttä voidaan varmistaa prosessin loppuvaiheessa. Maankäyttö- ja rakennuslain uudistus jatkuu, ja tämänkaltaisten kaavahankkeiden kokemukset ovat siinä tärkeitä.

Pasi Rajala kommentoi, että hyödyllistä olisi hakea yhdessä vuorovaikutteisesti yhteisesti hyväksyttävää ratkaisua. Jälkikäteen tapahtuva valvonta ei ole aina rakentavaa eikä takaa hyvää lopputulosta.

Uudenmaan ELY-keskus (Y-vastuualue), Brita Dahlqvist-Solin:

Esittelyssä ja puheenvuoroissa on tullut hyvin esiin kaavatyön tavoitteet ja tarkoitus sekä merkitys seudulla. Kaikki viisi valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden asiakokonaisuutta koskevat tätä osayleiskaavaa. Suunnittelua ohjaa maakuntakaava ja siinä raideliikennematkaisu ja sen ajoittaminen. Yleiskaavan ajoitusmääräys on muotoiltava niin, että sillä on aidosti ohjaava vaikutus. Natura-alueista on selkeä korkeimman hallinto-oikeuden päätös. Uudenmaan ELY on tehnyt metroraidemääräyksen YVA-menettelyn soveltamispäätöksen. Jos olosuhteissa tapahtuu muutoksia, asia voidaan ottaa uudelleen harkintaan. Viranomaisten yhteistyö on tärkeää ja se olisi hyvä ohjelmoida sellaisiin vaiheisiin, että sillä on aidosti vaikutusta suunnittelun kulkuun.

Uudenmaan ELY-keskus (L-vastuualue), Anu Schulte-Tigges:

Suunnittelualuetta halkoo Vt7 (Porvoonväylä), joka on osa kansainvälistä E18 yhteyttä ja TEN-T ydinverkkoa. Porvoonväylä on valtakunnallisesti merkittävä Helsingistä Kotkan ja Haminan kautta Vaalimaalle johtava valtatie. Valtatie 7 on myös pääväyläasetuksen mukainen tason I pääväylä ja sillä on kansallista ja kansainvälistä merkitystä, joten pitkänmatkaisen ja seudullisen liikenteen sujuvuudesta ja palvelutasosta on huolehdittava. Osayleiskaavaratkaisujen tulee olla sellaisia, että Porvoonväylän asema TEN-T ydinverkon yhteytenä tulee säilymään jatkossakin. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on liitteessä 1 listattu keskeisimpiä olemassa olevia lähtötietoja, erilaisia selvityksiä, joita hyödynnetään kaavan lähtötietoina. Liikenteen osalta on listattu selvityksiä vuosilta 2010-2014 sekä käynnissä oleva alustava liikennejärjestelmäselvitys. Kaavan lähtötietoina tulee huomioida myös muut suunnittelualuetta koskevat liikenteelliset selvitykset ja suunnitelmat. Vuonna 2017 on laadittu selvitys Östersundomin yhteiseen yleiskaavaan liittyvät eritasoliittymien toteutettavuusselvitykset. Selvitys on laadittu yhteistyössä ELY-keskuksen, Helsingin kaupungin ja Vantaan kaupungin kanssa. Lisäksi edellisen yleiskaavaprosessin ehdotusvaiheen aikana on laadittu liikennejärjestelmäselvitys (9.6.2015), jossa on tarkasteltu vaihtoehtoja, jossa uusia liittymiä ei toteuteta. Myös tämä selvitys tulee huomioida kaavan lähtötietona. Eritasoliittymien toteutettavuusselvityksessä on tutkittu neljän kohteen toimenpiteiden teknistä ja ympäristöllistä toteutettavuutta ja niistä Länsimetsäntien linja-autopysäkit ja KEHÄ III rampit ovat edenneet suunnitteluvaiheeseen.

Selvityksessä on tarkasteltu myös Östersundomin uutta eritasoliittymää valtatielle 7, joka sijoittuisi Kehä III ja Landbon liittymien puoliväliin, Storadammenin levähdysalueen

15.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

kohdalle. Östersundomin uuden eritasoliittymän osalta selvityksen voidaan todeta olevan ajan tasalla. Tuossa selvityksessä on eritason osalta todettu, että eritasoliittymä muodostaisi Porvoonväylälle uuden häiriöpisteen, joka heikentäisi liikenteen sujuvuutta ja lisäisi onnettomuusriskiä. Liittymän sijainti ei täytä TEN-T ydinverkon tielle vaadittuja ohjearvoja, vaan liittymäväli jäävät liian lyhyiksi. Porvoonväylä on osa Euroopan laajuista liikenteen ydinverkkoa (TEN-T-ydinverkko). Verkolla kulkevalla liikenteellä on kansallisen ja kansainvälisen tason merkitystä, joten näillä väylillä kulkevan pitkänmatkaisen ja seudullisen liikenteen sujuvuudesta on huolehdittava. TEN-T ydinverkolle on asetettu EU:n toimesta huomattavasti korkeammat laatukriteerit kuin muulle valtatieverkolle, ja sen jäsenvaltioiden velvollisuutena on säilyttää ja parantaa verkon osat vastaamaan laadultaan tavoitetasoa. Suomessa tämä tarkoittaa sitä, että Väyläviraston kansallisista moottoriteiden suunnittelua koskevista ohjeista pidetään kiinni TEN-T ydinverkolla.

Pasi Rajala totesi, että yhteisen yleiskaavan selvitykset liikennettä koskien ovat käytössä. YVA-menettelyyn liittyen raideratkaisu on vielä auki ja suunnittelussa tullaan tutkimaan erilaisia vaihtoehtoja. Mahdollinen YVA-menettely ajoittuu myöhempään vaiheeseen, kun liikenneyhteyden suunnittelu käynnistyy. Osayleiskaavoituksessa vaikutukset arvioidaan MRL:n mukaisesti.

Uudenmaan ELY-keskus (Y-vastuualue) Ilpo Huolman:

Tavoitteiden osalta luonnon ja Naturen huomioiminen on hyvä lähtökohta. On varmistettava, että luontoa koskevat selvitykset ovat ajan tasalla, koska suunnitteluprosessissa on kulunut aikaa. Hyvän pohjan tälle antaa SYKEN ja ympäristöministeriön julkaisema uusi luontovaikutusten arviointiopas. Selvitysten riittävyttä ja sisältöä kannattaa tutkia tästä näkökulmasta ja huomioida tuoreimmat lajien ja luontotyyppien uhanalaisuusarviot. Naturaan kohdistuvista vaikutuksista on ollut monta arviointikierrosta, kipukohdat ovat siten tiedossa ja niiden on oltava keskiössä tulevilla arvioinneilla. Natura-arvioinneissa on huomioitava valtioneuvoston päätös joulukuulta 2018 Natura-alueiden luontotiedoista ja suojeluperusteista. Selvitykset eivät ole olleet kattavia kaikkien luontotyyppien osalta ja niiden ajantasaisuus on hyvä varmistaa, tätä voidaan tarkentaa tarvittaessa yhteistyössä työneuvottelussa. Natura-arvioinnissa on huomioitava tuoreet oppaat: 2019 komission julkaisu luontodirektiivin 6 artiklan soveltamisesta ja edellä mainittu SYKEN ja ympäristöministeriön LUOPAS-opas, jotka kokoavat Natura-arviointiin liittyviä keskeisiä ohjeistuksia. Maakuntakaavassa ja Uusimaa-kaavan Natura-arvioinnissa ekologiset yhteydet ovat keskiössä ja niille on annettava riittävä painoarvo. ELY tekee mielellään yhteistyötä luontoasioissa ja niitä koskevissa vaikutusten arvioinneissa.

Pasi Rajala kommentoi, että skenaariovaiheeseen mennään pitkälti olemassa olevan tiedon perusteella, tietopohja on täydentynyt yhteisen yleiskaavan jälkeen. Tietopohja on riittävä periaatteellisten ratkaisumallien hahmottamiseen ja alueellisten vaikutusten tunnistamiseen. Suunnittelun tarkentuessa luonnos- ja ehdotusvaiheissa saadaan tarkempaa tietoa siitä, miltä alueilta tarvitaan lisätietoa, jotta edellytykset suunnittelulle ja päätöksenteolle ovat olemassa. Pyritään siihen, että käytettävissä olevat resurssit tulevat kohdennettua oikein. Maakuntakaava määrittelee hyvin ekologisten yhteyksien yleisperiaatteet, yleiskaavalla ratkaistaan yhteystarpeiden edellyttämät aluevaraukset.

Uudenmaan ELY-keskus (Y-vastuualue), Henrik Wager:

Alueella on RKY-kohteita (Östersundomin kartano, kappeli ja Villa Björkudden), joiden arvot tulee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan turvata. Tämä liittyy

15.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

siihen, minkälaista maankäyttöä kohteiden ympärille muodostuu. Kohteiden ominaispiirteet ja tunnistettavuus eivät saa vaarantua, mikä tarkoittaa että ne eivät siedä kovin tehokasta maankäyttöä ympärilleen. Mustavuoren ympäristöllä on maisemallista merkitystä, samoin kuin Östersundomin kartanon ympäristön viljelyalueilla. Maakunnalliset kulttuuriympäristöt ovat osin päällekkäisiä näiden kanssa, nekin arvot on hyvä turvata. Maisemaselvityksen päivityksessä on hyvä arvioida tulevan maankäytön vaikutukset valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin ja yleisemminkin alueen ominaispiirteisiin.

Uudenmaan ELY-keskus (Y-vastuualue), Larri Liikonen:

Alueella on selkeät melulähteet liikenneväyliltä ja toisaalta meluttomia alueita. Yleiskaavalla voidaan vaikuttaa melun syntymiseen ja sijoittumiseen alueella. Meluvaikutuksia kannattaa tarkastella liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä. Maantasoisten raidevaihtoehtojen osalta on syytä tarkastella melun leviämistä ja mahdollisuuksien mukaan tutkia vaihtoehtoja, joissa uusi raidelinja sijoittuisi vanhan liikenneväylän melualueelle. Meluherkkien toimintojen sijaan melualueet tulisi varata paremmin melua sietäville toiminnoille. Myös tärinä- ja runkomeluvaikutukset on hyvä tarkastella selvityksissä riittävällä tarkkuudella.

Uudenmaan ELY-keskus (Y-vastuualue), Tuomas Autere:

KHO:n päätöksen huomioiminen on kriittinen työkalu, johon on hyvä palata aika ajoin prosessin kuluessa. Helenin hukkalämpöputkihankkeesta voi tulla suunnitteluun vaikuttavia elementtejä. Maankäyttöskenaariot ovat vaikutusten arvioinnissa hyvä työkalu luonnoksen valmistelua ajatellen. Maakuntakaava on tärkeä ohjaava tekijä erityisesti ajoitusmääräyksen osalta. Olennaista on, miten selvitysten anti heijastuu kaavamerkintöihin ja -määräyksiin. Suunnittelua ajatellen on hyvä, että maakuntakaava on tuore. Sipoon yleiskaavan päivitys olisi hyvä saada tahdistettua tämän kaavan kanssa. Aktiivinen vuorovaikutus on olennaista, että pystytään välttämään edellisen kierroksen ristiriidat. Työpajat prosessin aikana vaikuttavat hyvältä ajatukselta.

Pasi Rajala totesi, että osayleiskaavan aikataulu on tavoitteellinen, mutta ei itseisarvoinen, mikäli ilmenee tarve uusintakierroksille tai selvityksille, jotka viivästyttävät suunnittelua. On tärkeää, että tehdyt selvitykset näkyvät siinä, miten asioista kaavassa määrätään ja ne vaikuttavat kaavaratkaisuun. Laajan alueen suunnittelussa keskitytään selvityksiin, jotka ovat oleellisia suunnitteluratkaisujen, poliittisen päätöksenteon ja kaavan hyväksyttävyyden näkökulmasta. Työpaja-asiaan palataan myöhemmin.

4 Keskustelu

Todettiin, että edellisessä kohdassa käydyn keskustelun lisäksi ei ollut muuta keskusteltavaa.

5 Jatkotoimenpiteet

Skenaariotyöpajoihin palataan kesän jälkeen.

15.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

Viranomaisneuvottelusta laaditaan muistio ja lähetetään se kaikille osapuolille kommenteille.

6 Kokouksen päättäminen

Pasi Rajala päätti kokouksen klo 14.41.

15.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

Osallistajat

Uudenmaan ELY-keskus

Tuomas Autere
Brita Dahlqvist-Solin
Ilpo Huolman
Eeva Kopposela
Larri Liikonen
Anu Schulte-Tigges
Henrik Wager

Uudenmaan liitto

Ilona Mansikka

Ympäristöministeriö

Samuli Alppi

Espoon kaupunki

Essi Leino (13.55 asti)
Susanna Kaitanen

Vantaan kaupunki

Mari Siivola

Sipoon kunta

Suvi Kaski
Jani Arponen

Helsingin kaupunginmuseo (edustaa Museovirastoa)

Juha Vuorinen

Helsingin seurakuntayhtymä

Risto Lehto
Kaarina Rötsä

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala

Pasi Rajala, puheenjohtaja
Anne Karlsson
Katri Backman, laati muistion
Markku Granholm
Kristiina Hyväri
Sanna Jauhiainen (14.08 asti)
Iiris Karvinen
Mikko Keskinen
Anni Korhonen
Juha Korhonen
Jouko Kunnas (13.26 alkaen)
Hanna Käyhkö (14.07 asti)
Kaarina Laakso
Pekka Leivo
Elina Luukkonen

15.2.2022

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

Jussi Mäkinen
Raimo Pakarinen
Heikki Salmikivi
Christina Suomi (14.01 asti)
Alpo Tani
Tuukka Tonteri (13.20 alkaen)
Riikka Äärelä

7.10.2024

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteiden asukastilaisuus

Aika 7.10.2024 klo 17.00 – 19.00

Paikka Sakarinmäen koulu

Osallistujat noin 120 osallistujaa

Pasi Rajala (yleiskaavapäällikkö)
Anne Karlsson (tiimipäällikkö)
Katri Backman (yleiskaavasuunnittelija)
Tuukka Linnas (tiimipäällikkö)
Markku Granholm (liikenneinsinööri)
Matti Miinalainen (viestintäsuunnittelija)
Iiris Karvinen (yleiskaavasuunnittelija)
Tuomas Lehtonen (yleiskaavasuunnittelija)
Antonina Myllymäki (suunnitteluasiantuntija)

1 17.00 Tervetuloa

Viestintäsuunnittelija Matti Miinalainen avasi tilaisuuden ja toivotti kaikki tervetulleiksi.

2 17.05 Osayleiskaavan esitystapa ja tarkkuus (Pasi Rajala, yleiskaavapäällikkö)

Pasi Rajala kertasi osayleiskaavan taustoja. Yhteisen yleiskaavan ajalta on hyvät aluetta koskevat taustatiedot ja selvitykset. Osayleiskaavatyön ohjelmointi aloitettiin syksyllä 2021. Tämän jälkeen tehtiin skenaariotyötä, jossa oli useita vaihtoehtoja rakentamisen määrän ja liikennejärjestelmän suhteen. Skenaariovaiheen perusteella laadittiin suunnitteluperiaatteet, joista saatiin kaupunkiympäristölautakunnan päätös joulukuussa 2023. Kaavaluonnos pohjaa suunnitteluperiaatteisiin.

Nyt nähtävilläolon aikana saadun palautteen perusteella muutetaan tarvittaessa kaavaluonnosta. Palautteet kootaan vuorovaikutusraporttiin ja osayleiskaavaluonnos viedään kaupunkiympäristölautakuntaan alkuvuodesta 2025. Tämän jälkeen valmistellaan lautakunnan päätöksen perusteella kaavaehdotusta.

Seuraavaksi käytiin läpi muutamia aiheita, joista on tullut aiemmissa vaiheissa palautetta ja kysymyksiä.

Hälingbergin maa-ainesotto -ja läjitysalue

Aluetta ei ole osoitettu osayleiskaavaluonnoksessa. Nyt tutkitaan pienimuotoisempia ratkaisuja ja vaiheistettuja vaihtoehtoja. Todennäköistä on, että isoa varausta ei tarvita. Esirakentamisen selvitys on vielä kesken.

7.10.2024

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

Koirametsä

Koirametsä voisi toteutua tulevaisuudessa aidattuna ja pienempänä ratkaisuna. Nykyiselle koirametsän alueelle ei ole osoitettu uutta rakentamista, joten alue voisi sijoittua nykyiselle paikalle.

Vesihuolto

Vesihuolto jäi Sipoon vastuulle, kun Östersundomin alue liitettiin Helsinkiin. Tämän jälkeen alueen vesihuoltoverkkoon ei ole tehty juurikaan investointeja. HSY ja Sipoon vesi neuvottelevat vesihuoltoverkoston siirtämisestä HSY:lle, mutta nämä neuvottelut HSY:n ja Sipoon veden kanssa eivät ole edenneet. Vesihuoltoverkko alueella on varsin huonokuntoinen, ja vesihuoltoverkoston kapasiteetti on täynnä. Mittavaa rakentamista nykyisen verkoston yhteyteen ei ole mahdollista kaavoittaa.

Tällä hetkellä asemakaavoitusta ei voida edistää niillä alueilla, jotka edellyttävät uusia investointeja verkostoon. Landbon osalta on kuitenkin todettu, että vireillä oleva asemakaava voidaan viedä hyväksyttäväksi, ja alueen uusi rakentaminen voi tukeutua olemassa olevaan vesihuoltoverkkoon.

Neuvotteluja HSY:n ja Sipoon Veden välillä käydään koko ajan, ja kun on edetty neuvotteluissa, saadaan olemassa olevien pientaloalueiden asemakaavoitusta eteenpäin.

Lopuksi Pasi Rajala kertoi osayleiskaavan tarkkuustasosta ja tulkinnasta. Pitkällä aikavälillä toteutuva osayleiskaava edellyttää yleispiirteisyyttä. Osayleiskaavaratkaisu on joustava, yleispiirteinen ja pelkistetty. Käyttötarkoituksalueiden rajat tarkentuvat asemakaavoitusvaiheessa. Luonnonsuojelualueet on merkitty kaavakarttaan olemassa olevien rajausten osalta, uusien luonnonsuojelualueiden rajat tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

3 17.15 Osayleiskaavaluonnos (Anne Karlsson)

Anne Karlsson esitteli osayleiskaavan luonnosta toiminnoittain (asuinalueet, työpaikka-alueet, liikenne jne) ja alueittain. Lisäksi käytiin läpi ajoitusmääräystä sekä arvioita asukas- ja työpaikkamäärän kehityksestä.

Keskustelua

Yleisöstä kysyttiin A-4 alueista, määritelläänkö korttelitehokkuus lähiaikoina?
Korttelitehokkuus määritellään asemakaavoitusvaiheessa myöhemmin.

Tuukka Linnas kertoi olemassa olevien pientaloalueiden asemakaavoituksesta ja täydennysrakentamisesta liittyen nykyisten [pientaloalueiden asemakaavoitusohjelmaan](#).

Kysyttiin, millä aikataululla alueita voidaan täydennysrakentaa?

Olemassa olevat pientaloalueet ovat kahdessa "korissa". 1. korissa ovat alueet, missä on mahdollista edetä ennen osayleiskaavaa ja 2. korissa ne alueet, jotka edellyttävät osayleiskaavaratkaisun hyväksymistä. Landbon vireillä oleva asemakaavamuutos on menossa eteenpäin. Karhusaaren pohjoisosan asemakaavamuutos odottaa vesihuoltoasian ratkeamista. Myös muut alueet joutuvat

7.10.2024

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

odottamaan vesihuoltoasian selviämistä, ennen kuin alueita voidaan asemakaavoittaa.

Miksi asemakaavoja ei voi piirtää valmiiksi?

Jos vesihuoltoasia ei ole kunnossa, ei voida hyväksyä asemakaavaa. Asemakaavan pitää täyttää maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset. Jos sisältövaatimukset eivät ole kunnossa, kaava voi kumoutua oikeusasteissa. Lisäksi todettiin, että vaikka kaava saataisiin voimaan ennen vesihuoltokysymyksen ratkeamista, niin se ei olisi asukkaan kannalta välttämättä hyvä ratkaisu, koska kiinteistövero voisi nousta tilanteessa, jossa ei olisi vielä tietoa, milloin kaavaa päästään toteuttamaan.

Lopuksi käytiin vielä läpi tarkemmin vesihuoltoasiaa, ja sen etenemistä sekä vaikutusta kaavoitukseen.

- Vesihuoltoverkoston siirtyminen HSY:lle on Sipoon Veden ja HSY:n välinen asia sopia. Neuvottelut eivät ole edenneet. Kaupunki ei ole osapuoli neuvotteluissa, mutta kaupunki edistää vahvasti sitä, että tulokseen päästään. Kaupunki on vastuussa siitä, että alueen palvelut toimivat ja vesihuolto alueelle järjestyy.
- Vesihuoltoverkoston ongelma on kapasiteetti. Alueella ei ole tehty korjausinvestointeja pitkään aikaan. Ongelma on verkoston mitoitus, mikä edellyttää verkostoon investointeja.
- Yleisössä ihmeteltiin ristiriitaisia tietoja mahdollisuuksista rakentaa. Tähän tarkennettiin, että Sipoon vesi on todennut, että Landbon kaavamuuos voidaan tehdä, eli nykyisestä verkostosta riittää Landbossa vielä kapasiteettia. Muuten Sipoon veden kanta on ollut, että nyt kaavoitetut alueet vievät koko kapasiteetin. Karhusaassa on lainvoimaisia asemakaavoja, ja näillä alueilla vesihuolto pitää järjestää.

4 17.45 Luonto-, viher- ja virkistysalueet (Katri Backman)

Katri Backman esitteli osayleiskaavaluonnoksen luonto-, viher- ja virkistysalueita sekä arvokkaita kulttuuriympäristöjä ja niihin liittyviä määräyksiä.

Yleisöstä kysyttiin, mikä on viherrakentamisen aikataulu. Virkistysrakenteita on mahdollista toteuttaa jo ennen raideliikennepäätöstä, kun tiedetään kokonaisuus.

5 18.00 keskustelua karttojen ääressä

Keskustelua käytiin neljällä teemapisteellä.

Uudet rakentamisen alueet

- Osayleiskaavaratkaisun uusien rakentamisen alueiden sijoittumista pidettiin pääosin hyvänä ja järkevänä.
- Paljon keskustelua kotiympäristön käyttötarkoituserkinnästä ja kysymyksiä seuraavista teemoista:
- Minkälaista rakennettua ympäristöä tietty asumisen kaavamerkintä tarkoittaa omalla kotialueella?

7.10.2024

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

- Todettiin, että A-2 alue on tiivistä kaupunkipientalo-, townhouse-, rivitalo - tyyppistä aluetta ja A-1 kuvaa kerrostalovaltaisista alueista, mutta myös tiiviit kaupunkipientalot ovat mahdollisia.
- Voiko nykyiset asuinrakennukset säilyä tehokkaamman rakentamisen alettua?
 - Nykyiset asuinrakennukset voivat todennäköisesti säilyä varsinkin pientalovaltaisilla alueilla.
- Tehokkaamman rakentamisen aloituksen aikataulu ja vaiheistus sekä milloin pikaratikan varren rakentaminen alkaa
 - Alueen laajempi rakentaminen voi käynnistyä sitovan raideliikennepäätöksen jälkeen, arviolta aikaisintaan 2040-luvulla keskeisillä pikaratikkaan tukeutuvilla alueilla.
- Millä perusteella pikaratikka on yhteystarpeena Karhusaaren ja Ultunan suuntiin?
 - Tavoitteena, että saadaan tehokkaan joukkoliikenteen piiriin mahdollisimman laaja alue, mutta tämä tapahtunee vaiheittain ja on myös kustannuskysymys. Päälinjaus on osoitettu Uuden Porvoontien suuntaisesti Itäkeskuksesta Sipoon suuntaan. Raiteita on mahdollisuus jatkaa sekä Ultunaan että Karhusaareen.
- Minkälaista rakentamista voi tulla VL-alueelle Landbon länsipuolelle?
 - Todettiin, että virkistykseen liittyviä rakennuksia tai rakenteita, kuten leikkipuistoja.
- Tiedusteltiin, paljonko rahaa on käytetty maiden hankkimiseen Östersundomissa
 - Skenaariovaiheen taloudellisessa arvioinnissa on tuotu esille, että maanhankintaan on käytetty aiemmin noin 150 milj. €.
- Kommentoitiin, että palveluverkkoselvityksessä ei ole huomioitu ruotsinkielisiä kouluja ja päiväkoteja.
 - Todettiin, että kyse määrällisestä tilatarvearviosta ja samoissa tiloissa voi toimia useita palveluita tai kouluja, mutta tarkistetaan kuvausta selvityksessä ja selostuksessa.
- Kysyttiin, mitä työpaikka-alueille voisi tulla.
 - Todettiin, että kaava mahdollistaa erilaisia yritystoimintoja, ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta tuotantoa, muita työpaikkatoimintoja ja varastointia. Helsingissä on tarvetta toisaalta pienyritystonteille, toisaalta erilaisille tilaa vieville yritystoiminnoille.
- Kysyttiin, onko tarkempia kuvia saatavilla, jotta konkretisoituisi, miltä alueella voisi näyttää.
 - Todettiin, että kaava mahdollistaa useita erilaisia ratkaisuja ja tässä vaiheessa ei ole tarkkoja kuvia, miltä alue voisi näyttää.
- Kysyttiin esimerkkejä eri korttelitehokkuuksista.
 - Todettiin, että 0,4-0,8 tehokkuus on tiivistä kaupunkipientalo-, townhouse-, rivitalo -tyyppistä aluetta. Yli 0,8 tehokkuus kuvaa kerrostaloaluetta.
- Mitä tarkoittaa, jos kiinteistöä on kahden eri kaavamääräyksen kohdalla.
 - Todettiin, että tämä tarkentuu asemakaavoitusvaiheessa, osayleiskaavan rajat eivät ole tarkkoja. Jos kyse on A-4 -alueesta, mahdollistaa se pientaloalueen täydennysrakentamisen ennen sitovaa raideliikennepäätöstä. A-4 alueet tarkentuvat asemakaavoitusvaiheessa ja kun asemakaavasuunnittelu käynnistetään, kartoitetaan halukkaat kiinteistöt täydennysrakentamiseen, kuten Landbonkin asemakaavoituksessa on tehty.

7.10.2024

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

- Miten maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö voidaan huomioida (laajempi kuin rky-alue)?
 - Asemakaavoitusvaiheessa sovitetaan yhteen rakentaminen ja kulttuuriympäristöarvot tarkemmin.

Liikenne

- Kysyttiin raideliikennepäätöksen ajankohdasta.
 - Tämänhetkisen arvion mukaan raideliikennepäätös voitaisiin saada 2030-luvun lopulla, niin että laajempi rakentaminen alkaisi 2040-luvulla. Syynä aikatauluun on muun muassa se, että Helsingissä on muita isoja raideliikennehankkeita, jotka ovat aikataulutettu tätä ennen.
- Voisiko Vuosaaren sataman rahtikäytössä olevaa junaratayhteyttä hyödyntää matkustajaliikenteeseen? Uuden Porvoontien/Itäväylän ympäristöön voisi tulla asema ja siitä pääsisi nopeasti liikkumaan Pääradan suuntaan.
 - Satamarata on kielletty matkustajaliikenteeltä, koska tunnelissa ei ole tarpeeksi poistumisteitä.
- Landbon liittymän bussipysäkeistä kysyttiin.
 - Suunnitteluratkaisussa on huomioitu Landbon eritasoliittymän parantaminen, niin että myös Helsingin suuntaan kulkevien bussien pysähtyminen liittymässä mahdollistetaan.
- Kysyttiin Uuden Porvoontien kaistojen määrästä tulevaisuudessa.
 - Tähän vastattiin, että näin tarkkaa tietoa ei vielä ole. Skenaariovaiheen liikennetarkastelun perusteella voidaan todeta, että liikennemäärät voivat kasvaa niin suuriksi, että tarvitaan 2+2 kaistainen ratkaisu. Kaavaluonnoksen liikenteellinen selvitys valmistuu vuoden 2024 loppuun mennessä.
- Milloin kaupunki ottaa yksityistiet haltuun (Puroniityntie)? Millä aikataululla Puroniityntietä ollaan korjaamassa tai muuttamassa kaduksi? Milloin vesihuolto (viemäri) rakennetaan Puroniityntien alueen kiinteistölle?
 - Yleensä kun asemakaavoja laaditaan, yksityistiet muutetaan kaduiksi siinä vaiheessa. Muutamia asemakaavoitettuja alueita on esimerkiksi Vuosaarassa, joissa yksityisteitä ei ole lunastettu kaduiksi. Jos tiehen on tehtävä merkittäviä muutoksia, muutetaan yleensä silloin kaduksi.
- Mitä tarkoittaa kaavakartan ”muu tie tai katu” (Karhusaarentien tulevaisuus)?
 - Kaavakartalle on nostettu pääkadut erikseen, jotka palvelevat alueiden välistä liikkumista. Muu tie tai katu on pienempi paikallisempi yhteys.
- Kysyttiin, miksi asuinalueita ei suunnitella autoliikenteelle ja kyseenalaistettiin ratikkaa tällä sijainnilla. Lisäksi kommentoitiin, että autoliikenteen hyvä sujuvuus Uudella Porvoontiellä tulisi varmistaa esimerkiksi useammalla kaistalla.
- Kysyttiin, että onko Sipoon kanssa keskusteltu ratikan jatkamisesta.
 - Kerrottiin, että Sipoo laatii alueelle omaa yleiskaavaa ja Sipoon kanssa on keskusteltu. Ratkaisu perustuu maakuntakaavaan, jossa raideyhteys jatkuu Sipooseen asti.
- Kysyttiin, voiko Karhusaaren uudella sillalla ajaa autolla vai onko vain ratikalle?
 - Tähän vastattiin, että voi ajaa autolla. Uusi pääkatu kulkee siltaa pitkin.
- Kysyttiin, kuinka tarkasti kaavakartta kertoo esimerkiksi ratikan tai reittien tarkat sijainnit (kummalla puolta tietä kulkee).

7.10.2024

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

- Kaavakartta on viitteellinen, eikä kerro tarkkaa sijaintia.
- Karhusaareen johtavaa uutta kävelijöitä parantavaa yhteyttä pidettiin hyvänä kehityksenä.
- Hyvänä asiana pidettiin sitä, että rantareitti ei mene Karhusaaren yksityisten tonttien edestä rannassa.
- Kysyttiin, voiko pienvenesatamia tulla Korsnäsin rantaan? Yhteisessä yleiskaavassa oli merkitty useampi venesatama alueelle.

Muita liikennepisteellä nousseita asioita:

- Mitä TP-alueille voidaan rakentaa, esimerkkejä.
 - tähän vastattu edellä
- Voiko esim. Korsnäsin A2-alueelle jäädä urheilukenttä.
 - A-2 alueet sisältävät asumisen lisäksi myös sitä palvelevia toimintoja, esim. virkistys- ja lähipalveluita sekä viheralueita, mahdollistaa myös urheilukentän.
- Landbon länsipuolella hakattu metsää, onko tänne tulossa jotain rakentamista?
 - Ei ole suunniteltu rakentamista, alue on yksityisessä omistuksessa.
- Minkälaista rakentamista on A2-alue?
 - tähän vastattu edellä

Luonto ja virkistys, Kulttuuriympäristöt

- Natura-alue ja venereitin umpeenkasvu:
 - Asukkaat ovat huolissaan venereitin umpeenkasvusta Natura-alueella ja haluaisivat avata reitin veneilyä varten. Vastattiin, että reittiin otetaan kantaa lintuvesien HKS:ssä.
- Ekoyhteysmerkinnät herättivät muutamia kysymyksiä asukkaissa. Mitä ovat ja mitä käytännössä yhteysmerkintä tarkoittaa? Ekoyhteysmerkintä Landbon ja Ultunan välillä askarrutti.
 - Kaavakartassa näkyvät ekoyhteydet ja toisaalta virkistysreittien puuttuminen kaavakartalta aiheuttivat sekaannusta asukkaiden keskuudessa. Tätä voisi selventää selostuksessa.
- Mitä suunnitelmia on Rödje Fantsin suhteen?
 - Kohde on osoitettu kulttuuriympäristöteemakartalla, jonka kohteet tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa. Rakennus voi säilyä, tulevasta käytöstä ei ole osayleiskaavavaiheessa tietoa, mutta kaava mahdollistaa monenlaisen toiminnan. Keskustelussa tuotiin esiin myös kylätalo Gille, joka on myös vanha rakennus ja käytössä asukasyhdistyksellä ja tapahtumissa.
- Virkistysverkostosuunnitelma ja luontoliitekartta saivat kiitosta, ja runsaita SL-alueita kannatettiin. Luonnonsuojelun ja virkistyskäytön yhteensovittamisesta kysyttiin.
- Huomautettiin, että nykyisten luonnonsuojelualueiden rajoissa on joiltain osin korjattavaa.
 - Kaavakartalla nykyiset ja tulevat luonnonsuojelualueet on esitetty samalla merkinnällä. Nykyisten luonnonsuojelualueiden rajaukset näkyvät luontoteemakartalla.

7.10.2024

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

- Reittien vaiheistus ja vihersillat
 - Kysymyksiä heräsi reittien vaiheistuksesta ja siitä, milloin rakentaminen alkaa ja milloin reitistöä ja palveluita voidaan alkaa kehittää? Vihersillat saivat positiivisen vastaanoton.
 - Vastattiin, että virkistysreittejä ja palveluita voidaan alkaa kehittää ennen raideliikenteen toteuttamispäätöstä.
- Nostettiin esiin Landbon länsipuolella sijaitseva VL-alue, joka sijaitsee osin yksityisellä maalla. Tämä tulisi huomioida.
- Virkistysyhteystarve Karhusaari-Korsnäs välillä herätti keskustelua: mitä yhteystarve käytännössä tarkoittaa? Jos ratkaisu on silta, mahtuuko sen alta veneilemään?
 - Yhteystarve voi olla silta tai muu ratkaisu, tutkitaan tarkemmin jatkosuunnittelussa.
- Uimapaikkojen sijainnit kiinnostivat ja saivat positiivisen vastaanoton.
- Björkuddenin A/s-merkintää pidettiin hyvänä
- Karhusaarentien varrelle Skutholmenin aiemmissa suunnitelmissa sijoitunutta viheraluetta ei ole osoitettu kaavakartalla ja kysyttiin, voiko se toteutua?
 - Osayleiskaavassa ei ole osoitettu erikseen pienialaisempia viheralueita, nämä sisältyvät asumisen aluevarauksiin. Asemakaavoituksessa suunnitellaan viheralueiden kokonaisuus tarkemmin.
- Kysyttiin, tuleeko rakentamattomasta tontista viheraluetta, jos se sijaitsee A-alueen ja V-alueen reunalla V-alueen puolella
 - Vastattiin, että osayleiskaavassa käyttötarkoituksalueiden rajat eivät ole tarkkoja. Asumisen ja virkistysaluevarauksien rajat tarkentuvat asemakaavassa, jossa huomioidaan tarkemmin mm. alueen luontoarvot ja maastonmuodot.
- Rantareitin linjaus aivan tonttien vierestä herätti huolta. Pohdittiin myös, miksi rantareitillä on kaksi linjausta.
 - Todettiin, että reitin sijainti on osayleiskaavassa vasta suuntaa-antava, ja linjausta tarkennetaan kun reittiä suunnitellaan tarkemmin. Rantareitin pohjoisempi linjaus on suunniteltu arvokkaiden kulttuuriympäristökohteiden esiin nostamiseksi.
- Kysyttiin, miksi virkistysverkostosuunnitelmassa on esitetty Natura-alueiden läheisyyteen virkistysreittejä, kun virkistyskäyttöpaineen on todettu olevan uhka alueiden luontoarvoille. Kysyttiin myös, mikä ajatus on ollut reittien jatkamisella kuntarajan yli Vantaan puolelle.
 - Vastattiin, että alueen kasvava asukasmäärä käyttää lähialueita virkistykseen joka tapauksessa. Virkistysreitiverkoston ajatuksena on ohjata virkistyskäyttöä kulutusta paremmin kestäville ja luontoarvoiltaan vähemmän herkille alueille. Ihmiset liikkuvat alueella kuntarajoista riippumatta, siksi on osoitettu yhteyksien mahdollisia jatkoja Vantaan puolelle.

7.10.2024

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

- Kysyttiin, oliko Vantaan kaupungin kanssa neuvoteltu Länsisalmen ekologisesta runkoyhteydestä. Entä onko ELY-keskus tietoinen suunnitelmista?
 - Vastattiin, että keskusteluja on käyty naapurikuntien ja viranomaisten kanssa. Ekologisen yhteyden sijainti Länsisalmissa on luonteva, koska alue on maakuntakaavan virkistysaluetta ja lisäksi Vantaalla voimassa olevassa kaavassa osoitettu suojelualueeksi.
- Huomautettiin maakuntakaavan arvokkaan maisema-alueen olevan laajempi kuin kaavaan merkittyjen RKY-alueiden. Myös lähelle kartanoa osin RKY-alueen sisälle osoitettu asuinrakentaminen mietitytti.
 - Jatkosuunnittelussa tutkitaan tarkemmin, miten kokonaisuus voidaan toteuttaa RKY-arvot huomioiden.

Nykyisten asuinalueiden täydennysrakentaminen

- Suurin osa esitetyistä kannanotoista toivoi kiihertämään nykyisten pientaloalueiden pienimuotoista lisärakentamista. Tähän liittyen esitettiin kysymyksiä ja näkemyksiä, joihin vastauksia alla:
 - Miksei vesihuoltoa ole jo ratkaistu, kun alueliitoksesta on jo n. 15 vuotta aikaa?
 - On valitettavaa, että tilanne on kestänyt näin pitkään. Nyt arvioituna tilanteeseen olisi pitänyt hakea ratkaisua jo vuosia sitten.
 - Onko vesihuolto vain tekosyy estää rakentamista? Keksitäänkö sen jälkeen taas joku uusi syy?
 - Vesihuollon järjestäminen ei ole tekosyy estää rakentamista, vaan asia täytyy pystyä ratkaisemaan ennen kuin alueelle mahdollistetaan asemakaavoilla uutta rakentamista. Tällä hetkellä nähtävillä ei ole muita merkittäviä esteitä asemakaavojen laatimiselle. Kaavoitukseen liittyy kuitenkin aina epävarmuuksia, eikä kaikkia esteitä aina nähdä etukäteen.
 - Rakentamisen estäminen on kestänyt kohtuuttoman pitkään.
 - Vesihuollon järjestäminen on pikkuraha verrattuna verotuloihin, joita uudet asukkaat toisivat.
 - Miksei voi rakentaa tonttikohtaisiin vesihuoltoratkaisuihin perustuen kuten aiemminkin?
 - Tonttikohtaiset vesihuoltojärjestelyt ovat haja-asutusalueen ratkaisu, jota ei voida käyttää, kun rakentaminen on kehittynyt taajamamaiseksi. Kaupungin ja Uudenmaan ELY-keskuksen näkemys on, että Östersundomin yhdyskuntarakenne on jo siinä määrin merkittävä, että lisärakentamisen tulee perustua keskitettyyn vesihuoltoon. Samalla kun alueen vesihuoltotilanteeseen haetaan ratkaisua, tarkastellaan kuitenkin vielä voiko joku osa alueesta muodostaa tähän poikkeuksen.
 - Voiko vesihuollon järjestää yksityisten vesiosuuskuntien avulla, jos asukkaat perustaisivat sellaisen itse?

7.10.2024

Kaupunkiympäristön toimiala
Maankäyttö- ja kaupunkirakenne
Maankäytön yleissuunnittelu
Yleiskaavoitus

- Periaatteessa tällainen voisi olla mahdollista, jos voitaisiin varmistua vesiosuuskunnan järjestelmien terveellisyydestä ja turvallisuudesta. Ensisijainen tavoite on kuitenkin löytää yhteisymmärrys vesilaitoksen kanssa siten, että alueelle saadaan riittävät keskitetyt järjestelmät.
- Lisäksi keskusteltiin mm. Puroniityn liikenneratkaisusta (onko pussinperänä toimiva) ja vuorovaikutuksesta.

6 Osayleiskaavaluonnoksen vuorovaikutus

- Nähtävillä verkossa 30.9.2024-31.10.2024 hel.fi/ostersundom-kaava
- Sivulta löytyy myös suunnittelijoiden yhteystiedot
- Lähetä mielipiteesi suunnitteluperiaatteista viimeistään 31.10.2024 **Helsingin kaupungin kirjaamoon**. Kirjoita sähköpostin aiheeksi tai kirjekuoreen: "Östersundomin osayleiskaava"
- Sähköpostilla helsinki.kirjaamo@hel.fi
- Tai postitse: Helsingin kaupunki, Kirjaamo, PL 10, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI