



**Asian siirto**

11.01.2022

MV/122/05.02.00/2021 1 (1)

Helsingin kaupunki/Kaupunkiympäristön toimiala  
PL 2214  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Viite

Asia **HELSINKI, Östersundomin osayleiskaavan muutos**

Museoviraston ja alueellisen vastuumuseon välisen työnjaon mukaisesti Helsingin kaupunginmuseo vastaa neuvotteluihin osallistumisesta ja lausunnon antamisesta.

Intendentti

Elisa El Harouny

Jakelu Helsingin kaupunki / Helsingin kaupunginmuseo  
Johanna Björkman, Helsingin kaupunginmuseo

Maankäyttö ja ympäristö

22.2.2022

Helsingin kaupunki  
[helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)

Lausuntopyyntö 25.1.2022

## Östersundomin osayleiskaava, osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Kiitämme lausuntopyynnöstänne ja lausumme seuraavaa:

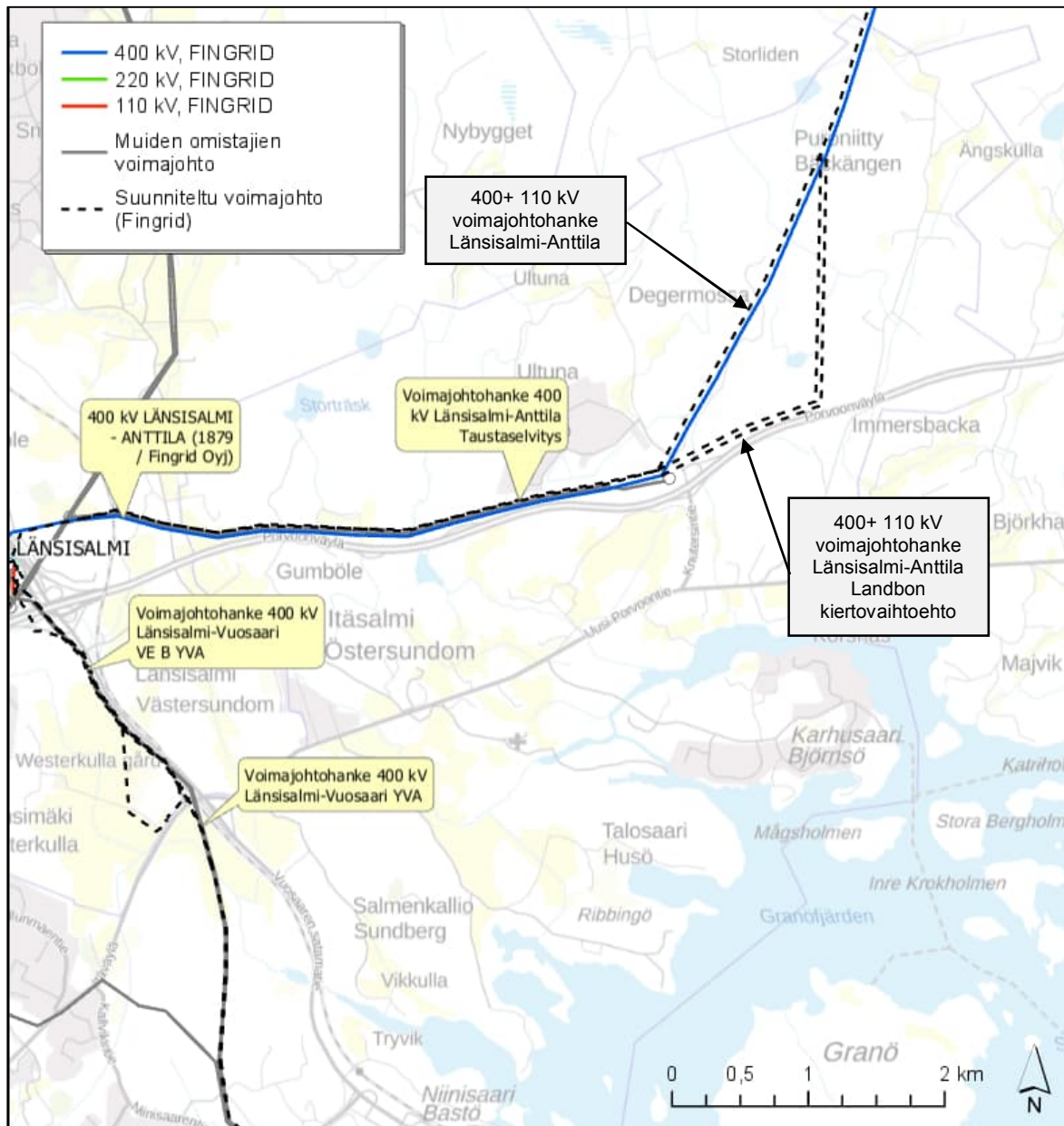
Kaava-alueelle sijoittuu Fingridin 400 kV voimajohto Länsisalmi-Anttila (kuva 1). Lisäksi kaavoituksessa täytyy ottaa huomioon seuraavien voimajohtohankkeiden tarpeet:

### 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari

- Hankkeen YVA-menettely päättyi vuonna 2007. Jatkosuunnitteluun valittiin YVA-menettelyssä tutkittu avojohtoon perustuva vaihtoehto, jossa nykyinen 2 x 110 kV voimajohto puretaan ja uusi 2 x 400 kV voimajohto sijoitetaan sen paikalle.
- Fingrid, alueen jakeluyhtiöt ja Helsingin kaupunki ovat sittemmin käyneet keskustelua YVA-menettelyssä tarkastellun voimajohtoreitin tarkistamisesta maankäyttötarpeiden vuoksi varsinkin Östersundomin yleiskaava-alueella.
- Lisätietoja hankkeen verkkosivuilta [www.fingrid.fi/kantaverkko/suunnittelu-ja-rakentaminen/arkisto/lansisalmivuosaari-yva-menettely](http://www.fingrid.fi/kantaverkko/suunnittelu-ja-rakentaminen/arkisto/lansisalmivuosaari-yva-menettely).

### Länsisalmi– Anttila 400+110 kV voimajohtohanke

- Fingrid on suunnitellut uutta 400 kV + 110 kV voimajohtoyhteyttä Länsisalmen ja Anttilan sähköasemien välillä
- Uuden voimajohtoyhteyden tarpeen taustalla on pääkaupunkiseudun sähkönkulutuksen kasvaminen ja energiantuotannon väheneminen alueella.
- Fingrid on laatinut hankkeesta maakuntakaavoitusta palvelevaa taustaselvityksen vuonna 2018 ja johtoreitti on esitetty Uusimaa-kaavan 2050 liitekartalla E1.
- Uuden voimajohdon sijoittumista on tutkittu vasta karkealla tasolla, mutta maankäytön suunnittelussa tulee turvata uuden voimajohdon toteutusmahdollisuudet.
- Landbon kohdalla on kaksi vaihtoehtoista voimajohtoreittiä ja vaihtoehtoisia poikkileikkauksratkaisuja asemakaava-alueen eteläpuolella.
- Paikkatiedot ja lisätietoja voimajohtohankkeen taustaselvityksestä saa Fingridistä Pasi Saarelta ([pasi.Saari@fingrid.fi](mailto:pasi.Saari@fingrid.fi), p. 030 3955178). Pyydämme olemaan yhteydessä, mikäli voimajohtoreitin merkintä yleiskaavaan vaatii tarkempaa pohdintaa.



Kuva 1. Voimajohdot ja voimajohtohankkeet osayleiskaavan alueella.

Muistutamme yleisesti seuraavista asioista, jotka on otettava huomioon maankäytön suunnittelussa:

- Kaavoituksen täytyy mahdollistaa valtakunnallisesti merkittävien voimansiirtoyhteyksien ylläpito ja kehittäminen.
- Voimajohtoalueella tai sen läheisyydessä tapahtuva toiminta ei saa olla ristiriidassa ympäristön sähköturvallisuuden kanssa eikä se saa aiheuttaa vaaraa voimajohdon käytölle ja kunnossa pysymiselle.
- Lunastetulle voimajohtoalueelle ei voida sijoittaa rakennuksia tai rakennelmia ilman erityistä lupaa. Em. rakenteet tai laitteet eivät pääsääntöisesti saa olla yli kaksi metriä korkeita. Rakennusrajoitusalue koskee maanpäällisiä ja maanalaisia rakennuksia.

## Fingrid Oyj

Katuosoite  
Läkkisepäntie 21  
00620 Helsinki

Postiosoite  
PL 530  
00101 Helsinki

Puhelin  
030 395 5000

Faksi  
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.  
etunimi.sukunimi@fingrid.fi  
[www.fingrid.fi](http://www.fingrid.fi)

Maankäyttö ja ympäristö

22.2.2022

- Voimajohdon suhdetta maankäyttöön asioita käsitellään Fingridin julkaisemassa oppaassa Ohje voimajohtojen huomioon ottamiseen yleis- ja asemakaavoituksessa sekä maankäytön suunnittelussa, joka on ladattavissa Fingridin Internet-sivuilta <https://www.fingrid.fi/kantaverkko/maankaytto-ja-ymparisto/voimajohtoalueiden-hyodyntaminen/ohjeita-kaavoittajalle/>.

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

Tarkemmassa suunnittelussa voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto (risteamalausunnot@fingrid.fi).

Yleis- ja asemakaavat, joissa on Fingrid Oyj:n voimajohtoja tai muita toimintoja, pyydämme lähettämään lausunnon mieluiten sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@fingrid.fi tai kirjallisena osoitteella Fingrid Oyj, Maankäyttö ja ympäristö, PL 530, 00101 HELSINKI.

Fingridin voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. **Tämä lausunto koskee vain Fingrid Oyj:n voimajohtoja.**

Tätä kaavoitusasiaa Fingrid Oyj:ssä hoitaa Mika Penttilä puh. 030 395 5230.

Ystävällisin terveisin

Fingrid Oyj  
Maankäyttö ja ympäristö

Mika Penttilä  
yksikön päällikkö

## Kirjaamo Helsinki

---

**Lähettäjä:** KYMP Päätöksenteontuki  
**Lähetetty:** torstai 24. helmikuuta 2022 12:33  
**Vastaanottaja:** Kirjaamo Helsinki  
**Aihe:** VL: Liikenne- ja viestintäviraston lausunto (ei lausuttavaa) - HEL 2021-011485

Hei,

Kirjattavaksi asialle HEL 2021-011485

*Ystävällisin terveisin Katja*

-----  
*Katja Sulkko*  
*hallintosihteeri*  
*Kaupunkiympäristön toimiala*  
*Hallinto- ja lakipalvelut, päätöksenteon tuki –yksikkö*

*Helsingin kaupunki, PL 58200*  
*Puh. 310 37431, 040 334 5311*  
[katja.sulkko@hel.fi](mailto:katja.sulkko@hel.fi)  
[kymp.paatoksenteontuki@hel.fi](mailto:kymp.paatoksenteontuki@hel.fi)

---

**Lähettäjä:** KYMP Kaupunkiympäristö <kaupunkiymparisto@hel.fi>  
**Lähetetty:** torstai 24. helmikuuta 2022 10:33  
**Vastaanottaja:** KYMP Päätöksenteontuki <kymp.paatoksenteontuki@hel.fi>  
**Aihe:** VL: Liikenne- ja viestintäviraston lausunto (ei lausuttavaa) - HEL 2021-011485

---

**Lähettäjä:** Ahlstedt Marjut <[Marjut.Ahlstedt@traficom.fi](mailto:Marjut.Ahlstedt@traficom.fi)>  
**Lähetetty:** keskiviikko 23. helmikuuta 2022 15:20  
**Vastaanottaja:** KYMP Kaupunkiympäristö <[kaupunkiymparisto@hel.fi](mailto:kaupunkiymparisto@hel.fi)>  
**Aihe:** Liikenne- ja viestintäviraston lausunto (ei lausuttavaa) - HEL 2021-011485

Viite: Lausuntopyyntöne 25.1.2022, HEL 2021-011485 (1574-00/22)

Asia: Östersundomin osayleiskaava, osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Traficomin dnro: TRAFICOM/49486/04.04.05.00/2022

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristö on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta lausuntoa Östersundomin osayleiskaavasta.

Todetaan, että Traficomilla ei ole asiasta lausuttavaa.

terveisin,

Marjut Ahlstedt  
*assistentti*

*puh. 029 534 5201  
gsm 050 384 3084  
sähköposti: marjut.ahlstedt(at)traficom.fi*

**Liikenne- ja viestintävirasto Traficom**  
*PL 320, 00059 TRAFICOM*  
[www.traficom.fi](http://www.traficom.fi)

28.2.2022

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

HEL 2021-011485  
Hankenumero 6684\_3

HELEN OY:N LAUSUNTO, Östersundomin osayleiskaava, osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Helen on tutustunut nähtävillä olleeseen materiaaliin liittyen Östersundomin osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

### **Hiilineutraali Helen 2030**

Käynnissä oleva energiamurros vaikuttaa voimakkaasti Helenin toimintaan. Helenin hallitus on päättänyt lopettaa kivihiileen pohjautuvan lämmöntuotannon Hanasaassa 1.4.2023 mennessä ja Salmisaassa 1.4.2024 mennessä. Päätöksillä on merkittävä vaikutus CO<sub>2</sub>-päästöjen vähenemään ja näin ollen hiilineutraaliustavoitteiden toteutumiseen. Helenin tavoite on hiilineutraalius vuoteen 2030 mennessä.

Helenissä on käynnissä suuri määrä esiselvitys- ja suunnitteluhankkeita, joilla ratkaistaan tulevat lämmöntuotantomuodot. Keskipitkällä aikavälillä Helen siirtyy hajautettuun energiantuotantoon ja pitkällä aikavälillä ratkaisut voivat perustua uusiin teknologioihin, kuten vihreään vetyyn tai pieniin modulaarisiin ydinvoimaloihin (SMR).

Uuden vähäpäästöisen energiatuotannon rakentaminen Helsinkiin edellyttää tiivistä yhteistyötä kaupungin ja Helenin välillä. Hiilineutraaliustavoitteiden saavuttaminen tarkoittaa käytännössä sujuvia ja nopeita kaavoitus-, tontinluovutus- ja lupaprosesseja. Kaupungin rooli on keskeinen kaavoittajana, luvittajana, tontin vuokraajana sekä Helenin omistajana.

### **Helenin huomiot osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan sekä osayleiskaavoitukseen**

Östersundomin alueen osalta maakuntakaava osoittaa osayleiskaava-alueelle laajasti *Raideliikenteeseen tukeutuvaa taajamatoimintojen aluetta*, jonka toteuttaminen tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Energiamurroksen aikakaudelle leimallista on, että energiatuotannon ratkaisut voivat ottaa merkittäviä kehitysaskelia ja uusia ratkaisuja voi nousta esille nopeasti. Energiahuollon näkökulmasta tämä edellyttää joustavuutta maankäytössä ja energiakysymysten laajaa tarkastelua osana suunnittelua koko prosessin ajan.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa alueen kaavoituksen yhdeksi tavoitteeksi nostetaan alueen kokonaiskestävyyttä sekä kaupungin ilmastotavoitteiden

28.2.2022

huomioimista. Hiilineutraalin kaupungin suunnittelussa energijärjestelmällä on merkittävä rooli. Raideliikenteeseen tukeutuvat asuinalueet tulevat edellyttämään Östersundom alueelle nykytilanteeseen verrattuna oletettavasti merkittävää asukasmäärän lisäystä. Alueen suunnittelun tavoitteissa nostetaan esille monipuolisten asumismuotojen mahdollistamisen, mukaan lukien pientaloasumisen mahdollisuuksien lisäämistä Helsingissä. Tavoitteiden toteutuminen edellyttää myös alueen energijärjestelmän kehittämisessä monipuolisuutta ja erilaisten ratkaisujen kokonaisuuden hallintaa.

Helen selvittää parhaillaan Porvoon Kilpilahden teollisuusalueen hukkalämpöjen hyödyntämistä kaukolämpöverkostossaan. Kilpilahden hukkalämpöjen hyödyntämisen on suunniteltu perustuvan teollisuusalueelle sijoittuviin lämpöpumppuihin, joiden tuottama lämpö johdetaan pääkaupunkiseudulle suurta lämmönsiirtoputkistoa pitkin kaukolämpöverkon tarvitsemassa lämpötilassa. Hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) on käynnistynyt alkuvuodesta 2022. YVA-ohjelmavaiheessa tarkastellaan seitsemää vaihtoehtoa lämmönsiirtoyhteydelle, joka toteutettaisiin osin maakaivantoon ja osin kalliotunneleihin. Hankkeesta ei ole tehty vielä toteutus päätöstä. YVA-menettelyn yhteydessä tuotetaan tietoa hankkeen vaihtoehtojen arviointiin ja jatkosuunnittelua varten. Hankkeen toteuttamismahdollisuudet tulee huomioida Östersundomin osayleiskaavoituksessa tarpeellisin osin.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on esitetty osayleiskaavoituksen etenemistä vuoden 2022 aikana maankäytön skenaarioiden laadinnalla. Helen osallistuu mielellään jo tässä suunnitteluvaiheessa energiatuotantoon ja -huoltoon liittyvien aiheiden näkökulmasta. Aikaisessa suunnitteluvaiheessa voidaan parhaalla mahdollisella tavalla tukea hiilineutraalin kaupungin rakentamista ja energiaratkaisujen integroitumista osaksi kaupunkirakennetta.

### **Lopuksi**

Kunnianhimoisten hiilineutraaliustavoitteiden saavuttaminen edellyttää energiantuotannon huomioimista osayleiskaavatasolla mm. osoittamalla toiminnalle riittäviä tilavarauksia ja huomioimalla energiaratkaisut koko suunnittelualueella riittävän aikaisessa vaiheessa.

Helen pitää erittäin tärkeänä vuorovaikutteista ja mahdollisimman reaaliaikaista yhteistyötä Helsingin kaupungin kanssa maankäytön suunnitteluun liittyvissä asioissa.

Helen Oy

Ilkka Ruutu  
Kiinteistöjohtaja

Lisätietoja antaa Kristina Salomaa, maankäyttöasiantuntija





Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
PL 10 (Pohjoisesplanadi 11–13)  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

**Kannanotto**  
28.02.2022

1786/00.02.023.0230/2021

HEL 2021-011485 T 10 03 02 00

Hankenumero 6684\_3

## **Östersundomin osayleiskaava, HSY:n kannanotto osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan**

Helsingin kaupungin maankäytön yleissuunnittelupalvelussa valmistellaan osayleiskaavaa Östersundomin alueelle.

**Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää kannanottonaan asiasta seuraavaa:**

### **VESIHUOLTO**

Östersundomin vesihuoltoverkostot kuuluvat toistaiseksi Sipoon Vedelle. Hulevesiviemärit, joita on Landbon alueella, kuuluvat Helsingin kaupungille. Tilanteen selkeyttämiseksi on käynnistetty kolmikantaneuvottelut, missä Sipoon Vesi ja HSY ovat käynnistäneet neuvottelut Östersundomin vesijohto- ja viemäriverkostojen siirtämiseksi Sipoon Vedeltä HSY:lle. Lisäksi on neuvoteltu Östersundomin alueen hulevesiviemäreiden siirrosta Helsingin kaupungilta HSY:lle. Mahdollisten siirtojen ajankohtaa ei tässä vaiheessa pystytä arvioimaan. HSY osallistuu Östersundomin uusien kaavojen valmisteluun ja vesihuoltojärjestelmien suunnitteluun.

Kaavoituksen yhteydessä tulee laatia (tai päivittää) alustavat vesihuollon ja hulevesien hallinnan yleissuunnitelmat kustannusarvioineen.

Alueella sijaitsevat ja suunnitteilla olevat vesihuoltolinjat rakenteineen tulee huomioida alueen maankäytön suunnittelussa. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota vaiheittaiseen rakentamiseen, vesihuollon toimintavarmuuteen ja vaikutuksiin olemassa olevan vesihuoltoverkoston toimintaan. Alueen vesihuoltoratkaisut ja eri tasoiset suunnitelmat sekä tarvittavat kustannusjaot tulee tehdä ja sopia HSY:n kanssa. Alueen rakentamisjärjestyksen tulee olla vesihuollon kannalta tarkoituksenmukainen.

Kaavoituksen yhteydessä tulee varata riittävät aluevaraukset nykyisen ja uuden vesihuollon rakennuksille, laitteille ja verkostolle. Nämä tulee pääsääntöisesti sijoittaa yleiselle alueelle. HSY:n oikeus sijoittaa, ylläpitää ja huoltaa vesijohto- ja viemäriverkkoa tulee huomioida alueen suunnittelussa sekä toteuttamista koskevissa sopimuksissa.

Yleiskaavan tulee merkitä varaus jätevedenpuhdistamolle Norrbergetin alueelle. Puhdistamolle oli varaus kumoutuneessa osayleiskaavassa. Jätevedenpuhdistamon maanalainen varaus on esitetty elokuussa 2021 oikeusvaikutteiseksi tullessa maanalaisessa yleiskaavassa 2021. Puhdistamoon liittyy maanalaisia tunneliyhteyksiä.

Yhteyshenkilönä vesihuollon osalta toimii erityisasiantuntija Anna Arosilta-Gurvits,  
etunimi.sukunimi@hsy.fi.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Tommi Fred  
toimitusjohtaja

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Liitteet

Jakelu Helsingin kaupunki

Tiedoksi HSY:n kirjaamo

**Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä**

PL 100, 00066 HSY, Puh. 09 1561 2110, Y-2274241-9, [www.hsy.fi](http://www.hsy.fi)

**Samkommunen Helsingforsregionens miljöjänster**

PB 100, 00066 HSY, Tfn 09 1561 2110, FO-2274241-9, [www.hsy.fi](http://www.hsy.fi)

# Electronic signature

Signed by

**AKI HÄMÄLÄINEN**

(Identity verified with Finnish eID)



Date and time (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna

28.02.2022 13.35.19

Signature method

Finnish eID

28.2.2022

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

HEL 2021-011485  
Hankennumero 6684\_3

HELEN SÄHKÖVERKKO OY:N LAUSUNTO, Östersundomin osayleiskaava, osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Helen Sähköverkko on tutustunut nähtävillä olleeseen materiaaliin liittyen Östersundomin osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Helsinkiin vuonna 2009 liitetty alue on ns. Vantaan kiilaa lukuun ottamatta Sipoon Energian sähköverkkoaluetta. Vantaan kiilan alueen läpi kulkee Vuosaaresta Vantaan Länsisalmeen Helen Sähköverkon 110 kV voimajohto, jonka olemassaolo tulee huomioida osayleiskaavassa. Suunnittelussa tulee huomioida, että yksittäiset muutokset 110 kV verkossa vaativat koko sähkönsiirtojärjestelmän tarkastelun.

Helen Sähköverkon vastuulla olevaa alueen sähköjakeluverkkoa suunnitellaan aluerakentamisen suunnittelun ja asemakaavoitusvalmistelujen yhteydessä.

Helen Sähköverkko pitää erittäin tärkeänä vuorovaikutteista ja mahdollisimman reaaliaikaista yhteistyötä Helsingin kaupungin kanssa maankäytön suunnitteluun liittyvissä asioissa.

Lisätietoja antaa Mika Hinkkanen, elinkaaripäällikkö.

Aki Hämäläinen  
Suunnittelupäällikkö

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Asia: Östersundomin osayleiskaava

Viite: Lausuntopyyntö 28.1.2022

Verkkoliiketoiminta:

Suunnittelualueella sijaitsee nykyinen Landbon sähköasema sekä 110kV ilmajohtoverkkoa. Tulevaisuutta ja alueen sähköntarpeen kasvua ajatellen tarvitsimme varata paikan uudelle sähköasemalle, joka olisi mahdollista sijoittaa olemassa olevan johtoalueen läheisyyteen, Landbon sähköasemasta länteen. Asiasta on keskusteltu Helsingin kaupungin Östersundom-projektin henkilöiden kanssa vuonna 2010 ja 2011.

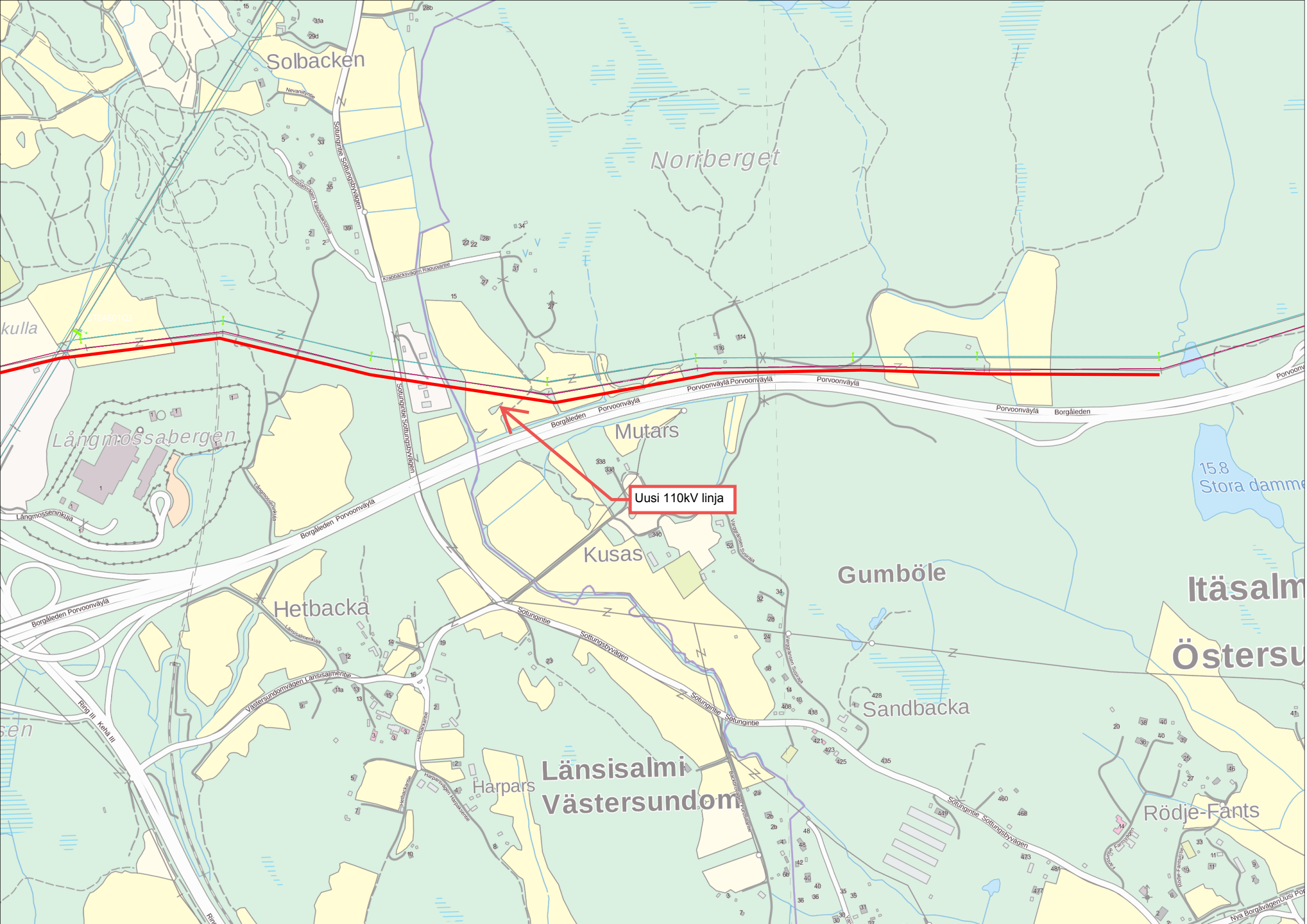
Sipoon Energialla on samalla myös tarve uuteen 110 kV:n johtoreittivaraukseen edellämainitulle sähköasemalle. Johto on tarvittaessa tarkoitus sijoittaa nykyisten voimajohtojen rinnalle, uudelta sähköasemalta länteen.

Tuotantoliiketoiminta:

Ei lausuttavaa.

Keravalla 28.2.2022

Jussi Lehto  
toimitusjohtaja



Solbacken

Norrberget

Långmoßabergen

Mutars

Uusi 110kV linja

Kusas

Gumböle

Itäsalm

Östersu

Hetbacka

Sandbacka

Länsisalmi  
Västersundom

Rödje-Fänts

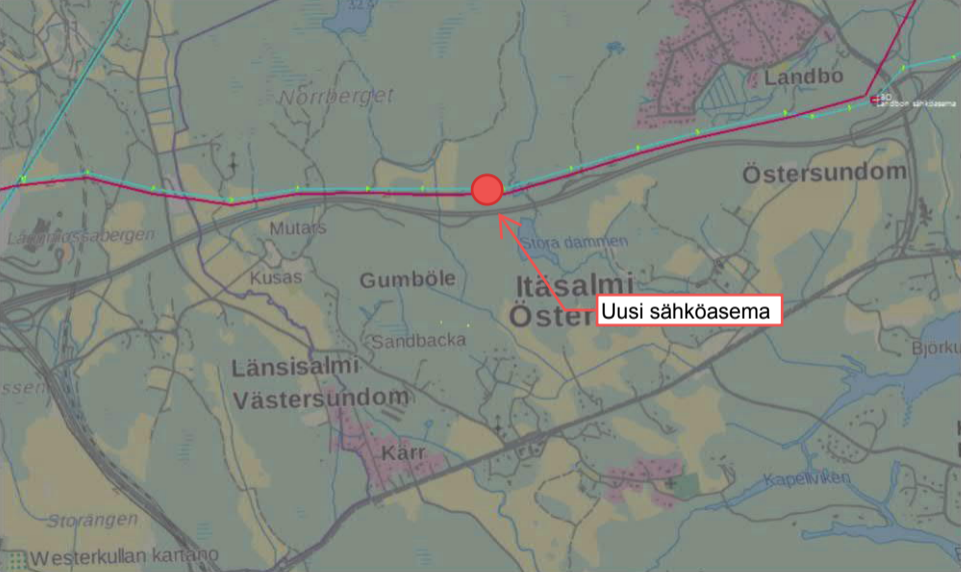
kulla

15.8  
Stora damme

sen

Harpars

Nya Borgåvägen Uusi Por



Landbo

Norrberget

Östersundom

Mutars

Kusas

Gumböle

Itäsalmi  
Öster

Uusi sähköasema

Sandbacka

Länsisalmi  
Västersundom

Karr

Storängen

Westerkullan kartano

Maakuntahallitus

§ 21

28.02.2022

## Lausunto Helsinki, Östersundomin osayleiskaava, osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Maakuntahallitus 28.02.2022 § 21  
42/06.02.00/2022

### Tiivistelmä

Östersundomin osayleiskaavan tavoitteena on osoittaa uusi raideliikenteeseen perustuva yhdyskuntarakenne siten, että alueen viher- ja virkistysverkosto sekä luontoarvot on huomioitu kaavassa asianmukaisella tavalla. Osayleiskaavan lähtökohdat ovat Östersundomin alueen maakuntakaavan periaatteiden mukaisia.

Osayleiskaavalla on tärkeä merkitys sekä laajojen vaikutustensa takia että maakuntakaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kaavan tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on myös seudullista ja maakunnallista merkitystä.

Östersundomin alue avaa pääkaupunkiseudulla uuden merkittävän kasvusuunnan itään päin. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen sekä luonnon monimuotoisuuteen ja ekologiseen verkostoon ovat paitsi kaava-alueen välittömään läheisyyteen ja naapurikuntiin kohdistuvia, myös seudullisia ja mahdollisesti jopa valtakunnallisia.

Osayleiskaavan seudullisen merkittävyyden vuoksi on kaavan laadinnan aikana tehtävä kaava-alueen rajat ylittävää tarkastelua sekä kuntien ja viranomaisten välistä yhteistyötä erityisesti liikenteellisten ratkaisuiden, ekologisen verkoston sekä laajemmin vaikutusten arvioinnin osalta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma antaa hyvän pohjan kaavan laadinnalle.

### Asian vireilletulo

Östersundomin osayleiskaava on tullut vireille vuonna 2022. Osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on nähtävillä 1.-28.2.2022.

### Asian tausta

Maakuntakaava on ohjeena muutettaessa tai laadittaessa yleiskaavaa (MRL 32§). Östersundomin alueella ei ole ennestään voimassa olevaa yleiskaavaa.

Helsinki, Vantaa ja Sipoo laativat Östersundomin alueelle kuntien yhteistä yleiskaavaa vuosina 2011-2018. Korkein hallinto-oikeus kumosi kaavan hyväksymispäätöksen 10.5.2021. Östersundomin alueelle on tarpeen laatia oikeusvaikutteinen yleiskaava ohjaamaan alueen maankäyttöä ja rakentamista sekä turvaamaan alueen luontoarvot.

Östersundomin osayleiskaavalla varaudutaan osaltaan Helsingin väestönkasvuun pitkällä aikavälillä sekä ratkaistaan alueen muut maankäyttötarpeet. Osayleiskaavan on tarkoitus mahdollistaa



Maakuntahallitus

§ 21

28.02.2022

monipuolisen asuntotarjonnan lisääminen Helsingissä sekä pääkaupunkiseudun aluerakenteen tasapainottaminen idän suuntaan.

Östersundomin osayleiskaavassa tärkeimmät ratkaistavat asiat ovat uuteen raideliikenneyhteyteen perustuva yhdyskuntarakenne sekä viher- ja virkistysverkoston vahvistaminen. Alueella sijaitsevat Natura 2000 -alueet, luonnonsuojelualueet sekä tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaaminen ovat keskeinen lähtökohta alueen suunnittelulle. Östersundomin yhteisen yleiskaavan kumoamispäätös perustui erityisesti Natura 2000 -alueille kohdistuviin haitallisiin vaikutuksiin. Nyt käynnistyvän suunnittelun keskeinen lähtökohta on, ettei alueelle suunniteltavasta maankäytöstä aiheudu merkittäviä haitallisia vaikutuksia Natura-alueille.

Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena yleiskaavana. Tavoitteena on laatia osayleiskaava valtuustokauden 2021-2025 aikana.

### **Kaavatilanne**

#### *Maakuntakaava*

Osayleiskaava-alueella on voimassa lainvoimainen Östersundomin alueen maakuntakaava.

Östersundomin alueen maakuntakaavassa osoitetaan kaikki keskeiset maankäytön teemat. Östersundomin maakuntakaavassa suunnittelualueelle on osoitettu merkintöjä, joilla ohjataan raideliikenteeseen tukeutuvan taajamarakenteen kehittämistä, ekologisia yhteyksiä, Natura 2000-verkoston kuuluvien alueiden ja luonnonsuojelualueiden luonnonarvojen turvaamista sekä virkistyskäytön tarpeita. Suunnittelualueelle on osoitettu myös keskustatoimintojen alue, merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö, työpaikka-alueita, valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009), maakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä, arvokas harjualue tai muu geologinen muodostuma sekä liikenteen ja yhdyskuntateknisen huollon merkintöjä.

Östersundomin alueen maakuntakaavan keskeisiä suunnitteluperiaatteita ovat: uusi taajamarakenne sidotaan raideliikenteeseen ja raideyhteyden toteuttamiseen, turvataan alueen tärkeät ekologiset yhteydet, eikä heikennetä merkittävästi Natura-alueiden luonnonarvoja. Nämä keskeiset suunnitteluperiaatteet näkyvät paitsi kaavaratkaisussa, myös suunnittelumääräyksissä.

#### *Yleiskaava ja muut suunnitelmat*

Helsingin maanalainen yleiskaava 2021 on tullut voimaan 19.8.2021. Osayleiskaavan suunnittelualue on osoitettu maanalaisessa yleiskaavassa seuraavalla merkinnällä: Alueen osa, jolla maanalaisesta maankäyttöä ei ole ratkaistu lukuun ottamatta Östersundomin jätevedenpuhdistamo, yhteiskäyttötunnelia sekä Kilpilahti-Vuosaari -tunnelia. Östersundomin osayleiskaavan suunnittelualueella ei ole muita oikeusvaikutteisia yleiskaavoja.

Maakuntahallitus

§ 21

28.02.2022

Syksyllä 2021 on käynnistynyt Kilpilahti-Vuosaari -lämpösiirtoputken ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA). Hankkeen tarkoituksena on selvittää vaihtoehtoja Porvoon Kilpilahden teollisuusalueen hukkalämmön talteenottamiseksi ja siirtämiseksi Helsinkiin. Siirtoputken linjausvaihtoehdot kulkevat Östersundomin osayleiskaava-alueen läpi. Hankkeen YVA-menettely on tullut vireille tammikuussa 2022.

Ehdotus lausunnoksi

**Uudenmaan liitto näkee yleiskaavaa täydentävän osayleiskaavan erittäin merkittävänä kaavan laajojen vaikutusten takia ja pitää osayleiskaavaa tärkeänä maakuntakaavan ja Yleiskaava 2016 tavoitteiden toteutumisen kannalta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma toimii hyvänä pohjana kaavan laadinnalle. Kaavan tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on myös seudullista ja maakunnallista merkitystä.** Uudenmaan liitto kiinnittää lausunnossaan huomiota eri tavoitteiden yhteensovittamiseen.

Kaavahankkeen valmisteluvaiheeseen sisältyvä skenaariotarkastelu on kiinnostava ja havainnollinen tapa tuoda esille alueen vaihtoehtoisia kehittämisen suuntaviivoja.

Östersundomin osayleiskaavan keskeiset tavoitteet (uuteen raideliikenteeseen perustuva yhdyskuntarakenne, viher- ja virkistysalueverkoston vahvistaminen ja Natura-alueiden suojeluarvojen asianmukainen huomioiminen) ovat maakuntakaavan suunnitteluperiaatteiden mukaisia. **Yleiskaavan lähtökohdat ovat siten linjassa alueen suunnittelua ohjaavan maakuntakaavan kanssa.**

Östersundomin alue avaa pääkaupunkiseudulla uuden merkittävän kasvusuunnan itään päin. Vaikutukset ovat paitsi seudullisia, myös erityisesti kaava-alueen välittömään läheisyyteen ja naapurikuntiin kohdistuvia muun muassa liikenteellisten vaikutusten ja yhdyskuntarakenteeseen sekä luonnon monimuotoisuuteen ja ekologiseen verkostoon kohdistuvien vaikutusten osalta. Lisäksi valtakunnallisia vaikutuksia voi syntyä valtatie 7:n ja Natura-alueiden osalta. **On tärkeää huomioida ja arvioida osayleiskaavan vaikutukset koko siltä alueelta, johon sillä voi olla merkittäviä vaikutuksia.**

**Maakuntakaavan mukaisesti raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen alueen toteuttaminen tulee kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen.** Sitovalla päätöksellä tarkoitetaan joko valtion tai kunnan rahoituspäätöstä rakentamissuunnitelman laatimiseksi tai rakentamisen aloittamiseksi. Kuntakaavoituksen edistäminen on välttämätöntä, jotta alueella on toteuttamisvalmius silloin, kun päätös radan tai aseman toteuttamisesta tehdään.

Östersundomin maakuntakaavassa on sovitettu yhteen tuleva yhdyskuntarakenne ja viherrakenne siten, että haitalliset vaikutukset arvokkaisiin luontokohteisiin olisivat mahdollisimman vähäiset.

Maakuntahallitus

§ 21

28.02.2022

Maakuntakaavassa on osoitettu lajiston liikkumiselle ja leviämislle tarvittavat maakunnalliset ekologiset yhteydet. Maakuntakaavan keskeisin ekologinen yhteys on Sipoonkorven sekä Mustavuoren, Salmenkallion ja Talosaaren Natura-alueiden välinen ekologinen yhteys.

Osayleiskaavan raja Salmenkalliolta pohjoiseen päin kulkee maakuntakaavassa osoitetun edellä mainitun erityisen tärkeän ekologisen yhteyden läpi. Osa tästä maakuntakaavan virkistysalueesta sijaitsee Vantaan kaupungin puolella ja osa Helsingin kaupungin puolella Östersundomin osayleiskaavan alueella. **Ekologisen yhteyden turvaaminen erityisesti direktiivilajien liikkumisen kannalta vaatii kaava-alueen rajat ylittävää tarkastelua ja kaupunkien välistä yhteistyötä.** Uudenmaan liitto tuo lisäksi esille, että ekologisen verkoston ylikunnallista tarkastelua on tehty Uusimaa-kaavatyön yhteydessä. *Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella* (Uudenmaan liitto 2018) -selvitys on tarpeen huomioida yhtenä osayleiskaavan lähtöaineistona.

**Vastaavaa kuntarajat ylittävää tarkastelua ja yhteistyötä edellyttää myös kaava-alueen raideliikenneyhteyden suunnittelu ja kytkeminen koko Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmään.**

Maakuntakaavassa osoitettu ohjeellinen ratalinjaus kulkee Vantaan Länsisalmen ja Helsingin Östersundomin kautta Sipoon Majvikiin. Raideyhteys ei korvaa Porvoonväylän linja-autoliikennettä.

Kaava-alueen kautta kulkee valtakunnallisesti merkittävä Porvoonväylä (valtatie 7), joka on tärkeä logistiikan ja henkilöliikenteen yhteys itäisen Suomen suunnasta pääkaupunkiseudulle. Alueen länsipuolelle sijoittuva Kehä III (seututie 50) on tärkeä yhteys mm. Vuosaaren satamasta. Porvoonväylä ja Kehä III ovat osa Euroopan TEN-T -ydinverkkoon kuuluvaa E18- tietä ja merkittäviä väyliä sekä kotimaiselle että kansainväliselle liikenteelle. Vuosaaren satamaan on lisäksi osoitettu tavaraliikenteen käytössä oleva yhdysrata, joka kulkee osin tunnelissa. Edellä mainittujen **väylien välittömään läheisyyteen ei tule tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa.**

Uudenmaan liitto tuo lisäksi liikenteen osalta esiin **kestävän liikkumisen edellytykset, joukkoliikenteen sujuvien vaihtopaikkojen ja -yhteyksien merkityksen sekä liityntäpysäköinnin huomioon ottamisen jatkosuunnittelussa.**

Uudenmaan liitto näkee osayleiskaavahankkeen erittäin merkittävänä ja kannustaa kaavatyössä eri viranomaisten ennakoivaan ja rakentavaan yhteistyöhön, jolloin kaavatyön tavoitteet voidaan yhteistyössä paremmin saavuttaa.

Päätösesitys:

Maakuntahallitus

- päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Maakuntahallitus

§ 21

28.02.2022

**Päätös:**

**Maakuntahallitus**

- **päätti antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon**
- **tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.**

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Paula Autioniemi  
Asiantuntijat Ilona Mansikka ja Tanja Lamminmäki

Täytäntöönpano:

Päätösote: Helsingin kaupunki

Otteen oikeaksi todistaa

28.02.2022

Petra Salmi  
Arkistonhoitaja

Maakuntahallitus

§ 21

28.02.2022

**Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 21**

**Muutoksenhakukielto**

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.

## **Kaupunginmuseon lausunto Östersundomin osayleiskaavan suunnittelun periaatteista**

Yleiskaavapalvelut on pyytänyt kaupunginmuseon lausuntoa Östersundomin osayleiskaavan suunnittelun periaatteista. Kaupunginmuseo on tutustunut aineistoon ja katselmoinut paikalla. Kaupunginmuseo tarkastelee hanketta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman sekä arkeologian vaalimisen näkökulmasta ja on päättänyt lausua kantanaan seuraavaa.

Suunnitteluperiaatteissa määritellään Östersundomin osayleiskaavan laatimisen keskeiset periaatteet ja otetaan kantaa alueen maankäyttöön ja liikennejärjestelmään yleispiirteisellä tasolla. Tämä vuorovaikutusvaihe on epävirallinen, mutta sillä kerätään osallisten näkemyksiä ennen kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyä.

Östersundomin alue suunnitellaan pikaraitiotiehen perustuvana, viherverkoston ja arvokkaimmat luontoalueet huomioivana kokonaisuutena. Pikaraitiotien linjaus kulkee pääosin Uutta Porvoontietä pitkin ja se kytkeytyy Itäkeskukseen. Uusi rakentaminen sijoittuu ensisijaisesti raideliikenteen varrelle ja olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen. Luontoarvoiltaan tärkeimmät alueet säilyvät ja osayleiskaavassa osoitetaan kattava luonnonsuojelualueiden verkosto.

Suunnitteluperiaatteissa otetaan kantaa yleispiirteisellä tasolla, minne tulevassa osayleiskaavassa osoitetaan rakentamista, mikä on raideratkaisu ja mitkä alueet säilytetään. Suunnitteluperiaatteiden määrittämisen tueksi laadittiin useita erilaisia maankäytöskenaarioita, joista tehtiin selvityksiä, vaikutusarvioinnit ja johtopäätökset. Suunnitteluperiaatteet pohjaavat näiden perusteella tehtyihin valintoihin ja osayleiskaavoituksen tavoitteisiin.

Alueen suunnitteluperiaatteissa esitetty visio on luonnonläheinen raideliikenteen pikkukaupunki, joka on eräänlainen kompromissi skenaarioiden 3 ”Tiivis ja tehokas ratikkakaupunki” ja Skenaario 4 ”Minimi ratikkakaupunki” eteläisistä linjauksista.

Visiossa arvokkaat kulttuuriympäristökohteet ja luonnonmaisema ovat alueen identiteetti- ja vetovoimatekijä. Arvokkaat kulttuuriympäristöt ovat osa uutta kaupunkirakennetta ja niiden ydinalueet ja ominaispiirteet säilyvät. Arvokkaita kulttuurihistoriallisia kohteita pyritään hyödyntämään myös osana virkistysverkostoa. Vaihteleva, monimuotoinen maisema, jylhät kalliot, merelliset näkymät ja tunnelma ovat alueen vetovoimatekijöitä, joihin kiinnitetään suunnittelussa huomiota

### **Kaupunginmuseon lausunto**

#### **Kulttuuriympäristö ja maisema**

Suunnittelualue on väljästi rakentunut ja maaseutumainen. Alueelle tunnusomaiset, avoimet ja pitkään käytössä olleet viljelymaisemat ovat pääosin hyvin säilyneet ja ne ovat merkittävä osa alueelle ominaista maisemakuvaa. Alueen olemassa oleva rakennuskanta on väljää pientalorakentamista, ja vanhojen tilakeskusten lisäksi alueella on haja-asutusta. Suunnittelualueella sijaitsee kaksi valtakunnallisesti arvokasta rakennetun kulttuuriympäristön (RKY) kohdekokonaisuutta: Mustavuoren linnoitusalue sekä kolmeen osaan jakautuva Östersundomin kartanon, kappelin sekä villa Björkuddenin kokonaisuus. Suunnittelualueella sijaitsee kaksi maakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä: Östersundomin kulttuurimaisema sekä Mustavuori. Lisäksi Länsisalmen maakunnallisesti arvokas viljelymaisema-alue sijaitsee suunnittelualueen läheisyydessä.

Kulttuuriympäristöjen ja maiseman osalta on tehty selvitys ”Östersundomin osayleiskaavan maankäytön skenaariot -Kulttuuriympäristö- ja maisemavaikutusten arviointi” (Sini Moilanen 2022), jossa on arvioitu eri maankäytöskenaarioiden vaikutusta alueen kulttuuriympäristöön ja maisemaan.

Arvioinnissa on pääsääntöisesti hyvin tunnistettu maankäytöskenaarioiden vaikutukset. Kielteisimmät vaikutukset nyt esitetyssä ”luonnonläheinen raideliikenteen pikkukaupunki”-visiossa ovat alueen luonteen ja kyläkuvan muuttuminen. Avoimet viljelyalueet tulevat vähenemään. Silta Korsnässundetin yli muuttaa Björkuddenin, Korsnäsbyggnan, Widixin ja Björntorpin näkymiä sekä maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön reuna-alueita. Raitiotielinjaus halkoo Östersundomin kartanon RKY-alueen ja maakunnallisesti arvokkaan Östersundomin kulttuurimaisemaa ja muuttaa kulttuuriympäristön ja maisemakokonaisuuden luonnetta. Lisäksi maisemakuva ja maisemarakenne muuttuvat uuden rakentamisen ja liikennejärjestelmän myötä.

Lievästi kielteisiä vaikutuksia ovat kulttuuriympäristöjen reuna-alueille rakentuvat asuinalueet ja keskustatoiminnot, ja näin maisemakokonaisuuksien reuna-alueet muuttuvat. Mahdollinen täydennysrakentaminen kulttuuriympäristöjen alueilla voi vaikuttaa pitkällä aikavälillä alueen maiseman ja kulttuuriympäristön eheyteen.

Museo yhtyy selvityksen kielteisten vaikutusten arviointiin, mutta samalla esittää selvitykseen muutamia täydentäviä huomioita.

Uusi Porvoontie on arviointitekstissä todettu maakunnallisesti merkittäväksi historialliseksi tielinjaksi (Tien päällä. Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit. Uudenmaan liitto 2014), mutta itse tielinjaa ei ole merkitty arvioinnin sivujen 11 ja 14 karttoihin arvokkaaksi kohteeksi.

Lisäksi museo nostaa esille Rödje-Fantsin tilan asuinrakennuksen, joka on rakennettu vuonna 1723. Kohde on tiettävästi Helsingin vanhin rakennus, ja ainoa konkretisoitunut vielä käytössä oleva rakennus, joka on säilynyt ajasta ennen Pikkuvihaa (1742-43). Rakennuksen arvo on isompi kuin paikallinen arvo, ja kohde lisäksi sijoittuu keskeiselle tiiviin rakentamisen vyöhykkeelle.

Jotta vision kannatettava tavoite, jossa arvokkaat kulttuuriympäristökohteet ja luonnonmaisema ovat alueen identiteetti- ja vetovoimatekijä, nojautuu museo näkemyksessään selvityksen suosituksiin, joissa todetaan; ”Jatkosuunnittelussa rakentamisen ja maiseman yhteensovittamiseen on kiinnitettävä huomiota. Säilyneet muinaisjäännökset, pitkään käytössä olleet peltoalueet, vanha rakennuskanta ja kulttuurimaisemakokonaisuudet tuovat alueelle kerroksellisuutta, jota ei voi keinotekoisesti luoda”.

Kulttuuriympäristön ominaispiirteet tulee ottaa selkeämmin osaksi alueen suunnittelun lähtökohtia. Kulttuuriympäristöalueiden ja -kohteiden ympäristössä (kuten Östersundomin kartano ja Björkudden) rakentamisen mittakaava ja arkkitehtuuri on sovitettava arvokohteisiin ja -ympäristöihin. Uuden rakentamisen on sijoitettava riittävän etäälle kulttuuriympäristöjen avoimista maisema-alueista ja rakennuksista.

## Arkeologia

Östersundomin osayleiskaava-alueen arkeologisen kulttuuriperinnön tilannetta ollaan parhaillaan päivittämässä. Alueella on tehty arkeologista inventointia, jotta maankäytön suunnitelulla olisi ajantasainen tieto alueen arkeologisesta kulttuuriperinnöstä ja sitä kautta maankäytön mahdollisuuksista.

Alueelle on tehty ennestään tunnettujen arkeologisten sekä arkeologisesti potentiaalisten alueiden tarkastuksia loppuvuoden 2022 ja alkuvuoden 2023 kuluessa ja raportti on tekeillä.

Kaupunginmuseo on OAS-lausunnossa 28.2.2022 kuvaillut alueen arkeologisen kulttuuriperinnön yleispiirteitä ja tutkimustilannetta. Ennen inventoinnin päivitystä Östersundomin osayleiskaavan alueelta tunnetaan kolmisenkymmentä muinaisjäännösrekisteriin listattua muinaismuistolain rauhoittamaa kiinteää muinaisjäännöstä ja yksi muu kulttuuriperintökohde.

Koska päivitettävän inventoinnin lopullisia tuloksia ei ole vielä käytettävissä, voidaan tässä lausunnossa tuoda esiin alustavia tuloksia ja tarkastella niitä suhteessa Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatekartalla esitettyihin rakentamisen ja suojelun painopistealueisiin. Seuraavassa joitakin alustavia huomioita.

Norrbergetin työpaikka-alueen suunnittelussa tulee huomioida väylän molemmin puolin sijaitsevat tunnetut kiinteät muinaisjäännökset. Näiden lisäksi Porvoonväylän pohjoispuolelta Norrbergetin ympäristöstä havaittiin uusina kohteita kivirakenne sekä mahdollista historiallista kulkuväylää.

Östersundomin kartanoympäristön pohjois- ja luoteispuolelta saatiin tunnetun rajamerkin lisäksi viitteitä kivikautisesta kohteesta sekä rajakiveyksestä.

Inventoinnin päivityksessä on myös paikannettu arkeologisia kohteina joitakin historiallisten Östersundomin ja Gumbölen kylien rajamerkkejä.

Östersundomin keskuksen suunnittelussa tulee huomioida Uuden Porvoontien ympäristössä, sen molemmin puolin sijaitsevat tunnetut kiinteät muinaisjäännökset (historialliset kyläpaikat), joista Kärrby autoituneena kyläpaikkana on kiinnostava.

Alueen ihmistoiminnan varhaisia kerrostumia edustaa Korsnäsin ympäristön esihistorialliset hautaröykkiöt, joiden säilyminen ja yhteys maisemaan on taattava Sakarinmäen ja Korsnäsin ympäristön suunnittelussa.

Inventointiraportin myötä saadaan päivitettyt paikkatiedot kohteista jatkosuunnittelua ajatellen. Alueen arkeologisten kohteiden määrä kasvaa jonkin verran. Uusia kohteita on paikannettu myös alueen lounaisosasta, joka suunnitteluperiaatteiden valossa jää pääasiassa uuden rakentamisen ulkopuolelle.

Lähtökohtaisesti muinaismuistolain suojaamien kiinteiden muinaisjäännösten kohdalle ei tule osoittaa muuttuvaa maankäyttöä. Arkeologinen kulttuuriperintö eli ympäristön vanhin kerrostuma tulisi säilyä kaupunkirakenteen muutoksista huolimatta.



29.9.2023

Helsingin kaupunki  
Kirjaamo  
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Dnro 2021-011485

**ÖSTERSUNDOMIN OSAYLEISKAAVA, SUUNNITTELUPERIAATTEET**

Helen pitää tärkeänä, että suunnitteluperiaatteiden mukaan kiertotalouteen, hiilineutraaliuteen ja päästöttömään energiantuotantoon liittyvien toimintojen sijoittamista alueelle tullaan edistämään. Helen näkee Östersundomin alueen hyvin kiinnostavana sijoituspaikkana energiantuotannolle ja selvittää tällä hetkellä uusien tuotantomuotojen mahdollisuuksia alueelle. Tämä lausunto pitää sisällään myös Helen Sähköverkko Oy:n kannanoton Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteisiin.

Uusia energiantuotantomuotoja voivat olla esimerkiksi vedyn tuotanto tai pienydinvoima (SMR), joita koskeva regulaatio on vielä kesken. On esimerkiksi mahdollista, että niiden varoetäisyydet tulevat poikkeamaan totutusta, jolloin vaikutusten ennakointi ja vuorovaikutus maankäytön suunnitteluprosessin alusta asti olisi perusteltua. Helen pyytääkin, että sekä vedyntuotanto että SMR mainittaisiin suunnitteluperiaatteissa alueelle selvitettävänä energiantuotantomuotoina. Varhaisella ja avoimella vuorovaikutuksella voitaisiin parantaa hankkeiden yhteiskunnallista hyväksyttävyyttä.

Maankäytössä tulee varautua liittämään edellä mainitut energiantuotantomuodot myös Helsingin sähkön- ja lämmönsiirtoverkkoihin. Helen Sähköverkon olemassa olevan voimajohtoalueen säilyttäminen ja kehittämismahdollisuudet tulee huomioida.

Östersundomin alueen rakentuminen on sidottu Helsingin kaupungin raideliikennepäätökseen. Hiilineutraali Helsinki -toimenpideohjelma sekä Helenin oma tavoite hiilineutraaliudesta vuoteen 2030 mennessä edellyttävät kuitenkin energiantuotannon uudistamista merkittävästi nopeammalla aikataululla. Tämän mahdollistamiseksi Helen esittää, että suunnitteluperiaatteisiin lisättäisiin maininta siitä, että hiilineutraaliuden saavuttamista edistävää energiahuoltoa voidaan rakentaa alueelle jo ennen raideliikennepäätöstä.

Helen Oy

Ilkka Ruutu  
Kiinteistöjohtaja

## Asiakirjan ovat allekirjoittaneet

Nimi	Tunnistautuminen	Aika
Rasinmäki Satu Annukka	Telia Tunnistus	29.09.2023 14:47:17 UTC+03:00



**Tämä dokumentti on sähköisesti allekirjoitettu**

Sisällys: - Kansilehti (1 sivu)  
- Alkuperäinen dokumentti (3 sivua)

Kansilehden sivu 1/1

Helsingin kaupunki

PL 10

00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Sähköposti: [helsinki.kirjaamo@hel.fi](mailto:helsinki.kirjaamo@hel.fi)

*Viite: Helsingin kaupungin ilmoitus koskien Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteiden luonnoksen valmistumisesta*

## **Metsähallituksen lausunto koskien Helsingin Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteita**

Helsingin kaupunki on asettanut nähtäville luonnoksen Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteista. Kaupunki laati vuonna 2022 Östersundomiin seitsemän maankäytön skenaariota, joiden vaikutuksia mm. luontoon, linnustoon, kulttuuriympäristöön, ilmastoon, liikenteeseen ja talouteen on arvioitu. Skenaarioiden, vaikutusten arviointien ja saadun palautteen pohjalta on valmisteltu nähtävillä olevat suunnitteluperiaatteet.

Suunnitteluperiaateluonnoksessa Östersundomin alue suunnitellaan pikaraitiotiehen perustuvana, viherverkoston ja arvokkaimmat luontoalueet huomioivana kokonaisuutena. Uusi rakentaminen sijoittuu ensisijaisesti raideliikenteen varrelle ja olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen. Suunnitteluperiaatteiden mukaan pientaloalueiden täydennysrakentaminen mahdollistaa ennen raideliikennepäätöstä väkiluvun kasvun noin 4000–6000 asukkaalla ja myöhemässä vaiheessa asukasluku kasvaa noin 35000–45000 asukkaaseen.

Metsähallitus hallinnoi Östersundomin osayleiskaava-alueella kaava-alueen pohjoisosiin rajautuvaa Sipoonkorven kansallispuistoa sekä Kapellvikenin luonnonsuojelualuetta alueen keskiosissa. Kapellvikenin luonnonsuojelualue on perustettu luonnonsuojelualueeksi Ympäristöministeriön asetuksella YmA 333/2021 ja alueella noudatetaan luonnonsuojelulain 49–51 § mukaisia rauhoitusmääräyksiä. Valtaosalle Kapellvikenin luonnonsuojelualueesta on em. asetuksessa asetettu liikkumisrajoitus 1.4.–15.7. väliselle ajalle. Sipoonkorven kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelma (HKS) on hyväksytty Ympäristöministeriössä marraskuussa 2019. Suunnitelma on ladattavissa osoitteesta: <https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Csarja/c168.pdf>.

Metsähallitus lausuu rakennemalleista maanhaltijan ja valtion luonnonsuojelualueiden hoidon ja käytön suunnittelusta vastaavana viranomaisena.

**Metsähallitus on tutustunut Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteisiin ja lausuu niistä seuraavaa:**

Helsingin kaupunki on laatinut kaavatyön pohjaksi useita selvityksiä kaava-alueen luontoarvoista, käytöstä sekä rakentamisen ympäristövaikutuksista. Suunnitteluperiaatteiden pohjaksi tehdyssä luontovaikutusten arvioinnissa todetaan, että kaikki laajempaa lisärakentamista ja väestönkasvua osoittavat maankäyttöskenaariot (skenaariot 1–4) tulevat aiheuttamaan joko kohtalaisia tai merkittäviä luontovaikutuksia. Suunnitteluperiaatteiden pohjana käytettyjen pikaraitiotievaihtoehtojen vaikutukset on arvioitu pääosin kohtalaisiksi. Metsähallitus toteaa, että arvioinnit tuovat esiin keskeisiä haasteita, joita Östersundomin alueen kehittämiseen liittyy.

Suunnitteluperiaatteet määrittelevät Östersundomin alueen maankäytön ja aluekehityksen painopisteet. Myös vaikutusten arviointia on tehty suunnitteluperiaatteiden tarkkuustasolla. Arviointia tulee kaavatyön edetessä edelleen tarkentaa, kun kaavassa esitettävät maankäytön ratkaisut ja kaavamerkinnot tarkentuvat. Tässä yhteydessä vaikutusten arvioinnilla tulee myös varmistua siitä, ettei kaavalla heikennetä kaava-alueella olevien luonnonsuojelu- ja Natura-alueiden suojeluperusteena olevia luontoarvoja. Metsähallitus lausuu kaavahankkeesta ja Natura-arvioinnista yksityiskohtaisemmin, kun kaavaluonnos ja sitä koskevat vaikutusten arvioinnit tulevat lausunnoille.

Metsähallitus esittää seuraavassa joitakin näkökohtia, jotka näkee tärkeänä huomioida kaavaluonnoksen valmistelussa

- Pikaraitiotie on suunnitteluperiaatteissa linjattu kulkemaan Uuden Porvoontien (mt 170) suuntaisesti. Linjauksen todetaan olevan ohjeellinen. Karlvikin kohdalla nykyinen tie ja suunniteltu ratalinjaus sivuavat Kapellvikenin luonnonsuojelualuetta. Raitiotien ja sen yhteyteen suunniteltavat asuin- ja työpaikka-alueet tulee suunnitella siten, ettei kaava aiheuta merkittäviä haitallisia vaikutuksia Kapellvikenin luonnonsuojelualueen luontoarvoille. Metsähallitus huomauttaa lisäksi, että Kapellvikenin luonnonsuojelualueen rauhoitusmääräys ei mahdollista raitiotien rakentamista tai nykyisen tiealueen leventämistä luonnonsuojelualueella vaan mahdolliset poikkeukset luonnonsuojelualueen rauhoitusmääräyksistä edellyttävät perustamisasetuksen päivittämistä.

- Suunnitteluperiaatteiden mukainen rakentaminen lisää merkittävästi asuin- ja työpaikkarakentamista Östersundomin luonnonsuojelualueiden läheisyydessä. Luonnonsuojelualueille tulee kaavaluonnoksen valmistelun yhteydessä määritellä riittävän laajat suojavyöhykkeet, jolloin lisääntyvä lähivirkistyskäyttö ei ohjautu täysimääräisesti luonnonsuojelualueille.
- Ekologiset yhteydet Sipoonkorven metsämantereelta Suomenlahden rannikolle on kaavoituksella turvattava. Näistä erityisen tärkeä on Vuosaaresta Salmenkallion kautta Sipoonkorven lounaisosaan Storträskin suuntaan kulkeva leveä rakentamaton yhteys. Muita merkittäviä yhteyksiä ovat Karlvikista Östersundomin kartanon puronotkon kautta kohti Sipoonkorpea kulkeva yhteys sekä itäinen kapea yhteys Majvikista.
- Kaavaprosessissa tulee huomioida kaikkien toimien heikentävä yhteisvaikutus Natura-alueisiin yhdessä jo aiemmin Vuosaaren sataman yhteydessä todetun heikentämisen kanssa. Kaavaprosessin yhteydessä tulisi arvioida, voiko yhteisvaikutusten osalta olla seurauksena lain mukainen kompensatiotarve luontoarvojen parantamista kohtaan.
- Landbon ja Puroniityn metsäalueilta on Helsingin kaupungin laatimissa kartoituksissa (mm. Helsingin metsien kääpäselvitys 2022) inventoitu merkittävä määrä mm. uhanalaisten kääpä-, orvakas- ja sammallajien esiintymiä. Uhanalaisten ja harvinaisten lajien esiintymät sekä arvokkaat kääpä- ja orvakasalueet tulee ottaa huomioon myös Östersundomin kaavaluonnoksen valmistelussa.

Lausunto on valmisteltu Rannikon luontopalveluissa ja siitä on vastannut maankäytön erityisasiantuntija Asko Ijäs. Lausunnon valmisteluun osallistuivat lisäksi luonnonsuojelun erityisasiantuntijat Antti Below ja Tiina Kanerva.

Vantaalla 29.9.2023

Annukka Rasinmäki

Maankäyttöpäällikkö

Metsähallitus, luontopalvelut

Tiedoksi: Metsähallitus

08.09.2023

37/10.02.02/2022  
[Östersundomin  
osayleiskaava]

Helsingin kaupunki

Kirjaamo

PL 10

00099 HELSINGIN KAUPUNKI

helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viite

Lausuntopyyntönnö 4.9.2023

**Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteiden luonnos**

Helsingin kaupunki laatii Östersundomiin osayleiskaavaa. Tavoitteena on, että osayleiskaavaehdotus on valmis vuonna 2025. Tärkeimpiä osayleiskaavassa ratkaistavia asioita ovat raideliikenneyhteys ja siihen liittyvä maankäyttö, viherverkosto, luonnonsuojelualueet sekä ekologiset yhteydet. Helsingin kaupunki pyytää mielipiteitä Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaatteiden luonnoksesta. Suunnitteluperiaatteissa kuvataan osayleiskaavoitusta ohjaavat periaatteet ja esitetään alueen maankäyttö ja liikennejärjestelmä yleispiirteisesti.

Suunnitteluperiaatteita on laadittu alueelle aiemmin valmisteltujen maankäyttöskenaarioiden, niitä koskevien selvitysten ja vaikutusten arviointien sekä saadun palautteen pohjalta. Suunnitteluperiaatteiden tarkoitus on määrittää osayleiskaavaluonnoksen laatimisen keskeiset linjaukset. Suunnitteluperiaatteet viedään loppuvuodesta 2023 kaupunkiympäristölautakunnan päätettäväksi.

Östersundomin alue suunnitellaan pikaraitiotiehen perustuvana, viherverkoston ja arvokkaimmat luontoalueet huomioivana kokonaisuutena. Alueen toteutuminen on sidottu raideliikennepäätökseen ja laajamittainen rakentaminen toteutuu kuitenkin vasta pitkällä aikavälillä. Sitä ennen edistetään olemassa olevien pientaloalueiden täydennysrakentamista, viher- ja virkistysverkoston kehittämistä sekä työpaikka-alueiden toteutumista.

Materiaalit löytyvät sivulta <https://www.hel.fi/fi/kaupunkiymparisto-ja-liikenne/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentaminen/hae-suunnitelmia-ja-hankkeita/ostersundomin-kaavoitus>.

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

Östersundomin osayleiskaavaa ja sen suunnitteluperiaatteita ohjaa vuoden 2021 keväällä lainvoiman saanut Östersundomin maakuntakaava.

08.09.2023

37/10.02.02/2022  
[Östersundomin  
osayleiskaava]

Maakuntakaava sitoo alueen uuden maankäytön kehityksen raideyhteyden toteuttamiseen sekä turvaa alueen tärkeät ekologiset yhteydet.

HSL on kesällä 2023 toimittanut Helsingin kaupungille erillisen muistion huomioistaan koskien lausunnon kohteena olevia suunnitteluperiaatteita ja tämä virallinen lausunto sisältää osittain kyseisen muistion kanssa samoja huomioita erityisesti operointikustannuslaskelman ja kestävän liikennejärjestelmän osalta. HSL kokee yhteistyön suunnitteluperiaatteiden laatimiseksi olleen kiitettävää Helsingin kaupungin suunnittelijoiden kanssa ja toivoo hyvän yhteistyön jatkuvan.

### Maankäyttö ja täydennysrakentaminen

Seudun yhteistä kehitysnäkemyistä määrittävässä MAL 2023 -suunnitelmassa kestävä kasvu luodaan ohjaamalla uusi maankäyttö nykyiseen rakenteeseen. MAL -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. Suunnitelman mukaan Östersundom sekä muut pitkän aikavälin kasvusuunnat tulevat käyttöön pitkällä aikavälillä, suurelta osin MAL-tavoitevuoden 2040 jälkeen. *HSL:n näkemyksen mukaan uusi maankäyttö tulisi sijoittaa MAL-suunnitelman ensisijaisille maankäytön vyöhykkeille ennen Östersundomia.*

Östersundomin nykyisten pientaloalueiden asemakaavoitusohjelmassa on tutkittu alueen täydennysrakentamismahdollisuuksia.

Täydennysrakentaminen on kaavoitusohjelmassa jaettu kahteen vaiheeseen, joista ensimmäinen käsittää arviolta 1500–2000 uutta asukasta ja ajoittuu aikaan ennen Östersundomin osayleiskaavan voimaantuloa. Toisessa vaiheessa tavoitellaan n. 500–4000 uutta asukasta riippuen osayleiskaavan ratkaisuista. Pientaloalueiden täydennysrakentaminen tukeutuu olemassa olevaan taajamarakenteeseen.

Kestävän liikkumisen edistäminen on haasteellista hajanaisessa ja löyhässä kaupunkirakenteessa. Joukkoliikennepalvelun järjestäminen alueella on velvoittavaa, mutta kannattamatonta eikä hajanainen rakenne luo edellytyksiä vetovoimaisen joukkoliikennepalvelun tuottamiselle. Osayleiskaavan suunnitteluperiaatteissa esitetään tutkittavan vaiheittaista kehitystä, jossa tutkitaan uuden maankäytön mahdollisuuksia nykyisen taajamarakenteen ulkopuolella raideliikenteen varrella jo ennen sitovaa

08.09.2023

37/10.02.02/2022  
[Östersundomin  
osayleiskaava]

toteutus päätöstä raideliikenne ratkaisusta. Östersundomin maakuntakaava edellyttää raideliikennettä ja raideyhteyttä ennen maankäytön suurimittaista kehittämistä. *HSL:n näkemyksen mukaan maankäyttöä ei tule laajentaa olemassa olevan taajamarakenteen ulkopuolelle ennen sitovaa päätöstä raideyhteyden toteutuksesta.*

### Raideyhteyden valinta ja liikennöintikustannukset

Osayleiskaavan suunnitteluperiaatteissa on tutkittu raideyhteydeksi useaa eri pikaraitiotie vaihtoehtoa sekä yhtä metrovaihtoehtoa. Vaihtoehtoja on sovitettu erilaisiin maankäytön volyymeihin, ja niiden vaikutuksia on arvioitu kattavasti. HSL ja Helsingin kaupunki ovat yhteisesti käyneet läpi vertailussa yhtenä merkittävänä osa-alueena olleiden operointikustannusten puutteellisuutta. HSL on toimittanut omien arvioidensa mukaiset operointikustannuslaskelmat Helsingin kaupungille ja nämä on otettu huomioon osassa suunnitteluperiaatteita koskevaa materiaalia, erityisesti "Östersundomin osayleiskaavan maankäyttöskenaariot ja johtopäätökset" -raportissa. Kuitenkaan kaupunkitaloudelliseen vaikutusten arviointiin tai liikenneselvitykseen HSL:n operointikustannuslaskelmat eivät näytä ehtineen.

HSL arvioi raidevaihtoehtojen operointikustannukset skenaariosta riippumatta noin kaksinkertaisiksi alun perin HELMET-mallilla arvioituihin nähden. Keskeiset puutteet operointikustannuksissa johtuvat ennen kaikkea kalusto- ja varikkoinvestointien pääomakustannuksista, joita HELMET-mallin tuottama operointikustannuslaskelma ei sisällä. Pääomakustannukset ovat keskeinen osa raideliikenteen kustannusrakennetta, ja ne tulee sisällyttää vertaileviin operointikustannuslaskelmiin. Näin erityisesti verrattessa bussiliikenteeseen, jonka operointikustannusten suoritepohjaiset komponentit sisältävät myös kaluston ja varikoiden kustannukset.

HSL:n raidevaihtoehtojen operointikustannuslaskelmat perustuvat oletuksiin, että metroliikenteeseen tarvitaan lisäkalustoa. Investointeja metrovarikoihin ei ole tässä vaiheessa arvioitu tarvittavan. 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. Laskelmat sisältävät kuitenkin epävarmuuksia ja niitä tulisi vielä tarkentaa jatkosuunnittelussa ennen osayleiskaavan hyväksymistä ja päätöksentekoa joukkoliikenne ratkaisusta. *HSL:n näkemyksen mukaan raideliikenteen vaihtoehtoista olisi hyvä laatia esimerkiksi ympäristövaikutusten arviointi Laajasalon raideliikenteen vaihtoehdot -*



08.09.2023

37/10.02.02/2022  
[Östersundomin  
osayleiskaava]

*tapaan (Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2014:2), jossa raideyhteyksien vaikutuksia ja kytkeytyvyyttä muuhun liikenneverkkoon ja toimivuutta osana liikennejärjestelmää arvioitaisiin laajemmin.*

### Liikennejärjestelmä ja maankäyttö

Östersundomin osayleiskaava perustuu raideyhteyden varaan toteutuvalla maankäytöllä. Kestävää liikkumista ja liikennejärjestelmää tuetaan parhaiten tiivistämällä alueen maankäyttöä entisestään raideyhteyden läheisyyteen. Näin tuetaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta minimoimalla liikkumiseen vaadittavien vaihtojen määrää. Nyt esitetyllä tavalla alueen rakenne ei tukeudu tavoitteiden mukaisesti aidosti raideliikenteeseen, sillä kahden tai useamman vaihdon matkoilla joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoiluun nähden on heikko. Raitioliikenneskenaarioiden yhteydessä on tutkittu linjan haaroittamista maankäytön mukaisesti. Haaroittamalla saataisiin parannettua joukkoliikenteen palvelevuutta ja houkuttelevuutta.

Pikaraitiotie ja metro synnyttävät keskenään erilaista maankäyttöä, ja valittu järjestelmä osaltaan kytkee Östersundomin osaksi seutua. Metro on investoinniltaan kallis ratkaisu ja vaatii kannattaakseen suurimman maankäytön, mikä synnyttää painetta ekologiselle kestävyydelle. Kestävän liikkumisen indikaattoreilla metron on kuitenkin arvioitu synnyttävän skenaarioista suotuisimmat tulokset. Metro on myös arvioitu operointikustannuksiltaan pikaraitiovaihtoehtoja halvemmaksi. Metron heikkoutena on, että sen myötä ei synny suoraan muuta uutta itäisen Helsingin maankäytön kehityspotentiaalia (mm. Itäbulevardi) ja Östersundomin taajama-alueista muodostuu itsenäisempi ja muusta rakenteesta hieman erillään oleva alue.

Pikaraitiotieskenaariot 2–4 Östersundomista Itäkeskukseen mahdollistavat raideyhteyteen perustuvan maankäytön kehittämisen koko reitin varrella – myös sen itäpäässä niin sanotun Itäbulevardin varrella. Vaikka raitiotien liikenteellistä toimivuutta ei ole vielä suunniteltu, riskinä on, että Östersundomin alueelle ei saada toteutettu henkilöautoliikenteelle kilpailukykyistä raideliikennevaihtoehtoa. Helsingin keskustan suuntaan pikaraitiotie sisältää vähintään yhden vaihdon ja raitiotien laajuudesta riippuen kaava-alueen reunoilta vaihtoja voi tulla useampia.

Alueelle suunniteltu työpaikkamäärä on varsin pieni suhteessa asukasmääriin eli alueelta ohjautuu paljon työmatkaliikennettä toisaalle, mikä kasvattaa liikenteen kokonaissuoritteita. Suunnittelussa tulisi pyrkiä sekoittuneeseen maankäyttöön, jotta liikkumisen tarvetta olisi vähemmän.

08.09.2023

37/10.02.02/2022  
[Östersundomin  
osayleiskaava]

Samalla tulisi myös huolehtia suunniteltujen työpaikka-alueiden mahdollisuuksista tukeutua kestäviin kulkutapoihin.

Östersundomin raitiotievaihtoehdon menestyksen edellytys olisi, että Itä-Helsingistä laajasti ymmärrettynä muodostuisi vahvemmin omavarainen ja itsenäinen kokonaisuus. Joukkoliikennejärjestelmän puolesta edellytyksiä tälle on olemassa: Östersundomin pikaraitiotie olisi osa mahdollisesti hyvinkin laajaksi muotoutuvaa itäisten raitioteiden kokonaisuutta, johon kuuluisi myös syksyllä 2023 liikenteensä aloittava pikaraitiolinja 15 (Raide-jokeri) sekä ehdollisen toteutuspäätöksen omaava Vantaan ratikka, jonka liikenteen on aiottu alkavan ennen vuotta 2030. Koilliseen Helsinkiin ja lopulta myös Vantaalle asti kurkottavan Viikin-Malmin pikaraitiotien yleissuunnitelmaa päivitetään. Pidemmällä aikavälillä myös Raide-jokerit 0 ja 2 sekä Tiederatikka ovat mahdollisia. Myös Sipoon maankäytön ja liikennejärjestelmän ratkaisut liittyvät tähän kokonaisuuteen.

Östersundomin suunnitteluperiaatteita ja osayleiskaavaa edistetään pikaraitiotievaihtoehdon pohjalta, ja siksi olisikin tarpeen muodostaa kokonaisvisio itäisen ja koillisen Helsingin seudun raitioliikenne ja joukkoliikennejärjestelmän kokonaisuudesta alueen raitiolinjoiden kokonaissuunnitelman, sekä kalusto- ja varikkostrategiaan liittyen. Pikaraitiotie Östersundomin joukkoliikennejärjestelmäratkaisuna vaatii metroa enemmän investointeja kalustoon ja varikkoon. Pikaraitiotie on siksi metroa operointikustannuksiltaan kalliimpi, mutta verkollisen synergian muodossa olisi todennäköisesti mahdollista löytää kustannushyötyjä raitiotiehankkeiden kesken, esimerkiksi varikkoinvestointien ja käyttökustannusten osalta. *HSL ehdottaa, että Helsingin, Vantaan ja Sipoon kesken selvitettäisiin alueen joukkoliikennejärjestelmän ja maankäytön kokonaisratkaisua ja kehitysnäkymää. Liikennejärjestelmäselvitys tarjoaisi seudulle yhteisen näkymän MAL-suunnitelmaa pidemmälle. Se loisi edellytyksiä myös Östersundomin kehittämiseksi kytkemällä alue osaksi laajempaa hallittua visiota ja kokonaisuutta.*

#### 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 järjestäminen mahdollisimman kustannustehokkaana. Sijaintinsa vuoksi alueella on riski tukeutua voimakkaasti autoliikenteeseen ja suunnittelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota siihen, että kestävä liikkuminen olisi suhteessa houkuttelevampaa. Suunniteltu autoliikenneverkon kapasiteetin

08.09.2023

37/10.02.02/2022  
[Östersundomin  
osayleiskaava]

kasvattaminen on ristiriidassa kestävien kulkumuotojen kilpailukyvyn edistämisen kanssa. Herkkyystarkasteluissa tulisi huomioida mahdollisesti pysyvästi vähentynyt kansainvälinen idän liikenne.

#### Muita huomioita

MAL 2023 -suunnitelmassa on tunnistettu seudullisesti tarve kolmen raskaan liikenteen taukopaikan toteuttamiselle. Valtatien 7 varrelle on mahdollista toteuttaa itäistä tavaraliikennettä palveleva alue. Östersundomin yleiskaavan suunnitteluperiaatteiden luonnoksen mukaan raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutusta selvitetään osayleiskaavan yhteydessä tukeutuen olemassa olevaan liittymärakenteeseen. *HSL kannattaa raskaan liikenteen taukopaikan selvittämistä yhteistyössä valtion kanssa.*

Lisätietoja lausunnosta antavat liikennejärjestelmäasiantuntija Sakari Metsälampi ja joukkoliikennesuunnittelija Eeva Vesaoja.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen  
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 28.09.2023. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.