

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 maankäytöskenaarioiden, 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 tärkeä 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]

toteutuspäätöstä raideliikennetarkistuksista. 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 pikaraitiotievaihtoehtoa 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 joukkoliikennetarkistuksista. *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 julkaisu 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 raitiolinjojen 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 kehittämislle 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. Herkkyytarkasteluissa 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.