

26.11.2024

37/10.02.02/2022
Östersundomin
osayleiskaava**Vastaanottaja**

Helsingin kaupunki
helsinki.kirjaamo@hel.fi
kaupunkiympäristön toimiala
PL 10, 00099 Helsingin kaupunki

Viite

Lausuntopyyntönnö 3.10.2024
HEL 2021-011485
Hankenumero 6685_3

Lausuntoluonnos Östersundomin osayleiskaavasta

Östersundomin osayleiskaavan keskeisenä tavoitteena on ratkaista alueen yleispiirteinen maankäyttö, osoittaa uuteen raideliikenneyhteyteen perustuva yhdyskuntarakenne sekä viher- ja virkistysverkoston vahvistaminen. Östersundomin osayleiskaavalla varaudutaan osaltaan Helsingin väestönkasvuun pitkällä aikavälillä sekä ratkaistaan alueen muut maankäyttötarpeet. Alueella ei ole voimassa olevaa yleiskaavaa. Suurin osa suunnittelualueesta on asemakaavoittamatonta. Alueella on voimassa Östersundomin maakuntakaava.

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 mm. pientaloasumisen mahdollisuuksia Helsingissä. Samalla huomioidaan olemassa olevia pientaloalueita ja niiden kehittämisen mahdollisuuksia.

Osayleiskaava mahdollistaa noin 35 000–45 000 asukkaan ja 4000–6000 työpaikan kaupunginosan. Joukkoliikenne perustuu pikaraitiotiehen Itäkeskuksesta Sipoon rajalle asti. Alue toteutuu pitkällä aikavälillä. Välivaiheessa, ennen sitovaa raideliikennepäätöstä, alueella on mahdollista täydentää nykyisiä pientaloalueita, kehittää virkistysalueita sekä toteuttaa työpaikka-alueita, jotka eivät kytkeydy raideliikenteeseen.

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

26.11.2024

37/10.02.02/2022
Östersundomin
osayleiskaava

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 kehitysnäkemyistä 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 toteutumispolku mukailee HSL:n näkemyistä, 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 ongelmantonta. 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.

26.11.2024

37/10.02.02/2022
Östersundomin
osayleiskaava

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 Sipooseen 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 kestävyyden. Suunnittelussa huomioidaan kaupungin ilmastotavoitteet sisältäen ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen.”* Vaikka raitiotien liikenteellistä toimivuutta ei ole vielä suunniteltu, on riskinä, että sen avulla Östersundomin alueelle ei saada toteutettua henkilöautoliikenteelle kilpailukykyistä 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

26.11.2024

37/10.02.02/2022
Östersundomin
osayleiskaava

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 suuntautuvista 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 esitettäisi paikkaa raitioliikenteen varikolle, on varikon sijainti ratkaistava joko Östersundomin

26.11.2024

37/10.02.02/2022
Östersundomin
osayleiskaavaraitiojärjestelmän 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 järjestäminen 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 kilpailukyvyyn edistämisen kanssa. Herkkyystarkasteluissa 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 moottoritieympäristöstä 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

26.11.2024

37/10.02.02/2022
Östersundomin
osayleiskaava

myös jokeri-2 on mahdollinen. Östersundomin raitiotien kytkeytyminen muuhun raitioliikenteen suunniteltuun verkkoon sisältää mahdollisuuksia madaltaa joukkoliikenteen matkakynnystä joko tehokkaiden vaihtojen avulla tai monipuolistamalla vaihdottomia yhteyksiä.

Lisätietoja lausunnosta antaa liikennejärjestelmäasiantuntija Sakari Metsälampi ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija Petri Huhtanen.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä hallitus