

## Lausunto Östersundomin osayleiskaavasta

37/10.02.02/2022 Östersundomin osayleiskaava

Hallitus 26.11.2024

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver  
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi  
Yksikön päällikkö Johanna Järvinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin kaupunki pyytää lausuntoa Östersundomin osayleiskaavaluonnoksesta 31.10.2024 mennessä. HSL on saanut lisäaikaa lausunnolle hallituskäsittelyn takia.

Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen materiaalit löytyvät Helsingin karttapalvelusta: [https://kartta.hel.fi/applications/sukka/dist/#/print-plan/https:%252F%252Fkartta.hel.fi%252F/sukka\\_yleiskaava\\_user/1601](https://kartta.hel.fi/applications/sukka/dist/#/print-plan/https:%252F%252Fkartta.hel.fi%252F/sukka_yleiskaava_user/1601)

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. Alueesta tavoitellaan luonnonläheistä raideliikenteen pikkukaupunkia. 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. Välivaiheessa, ennen sitovaa raideliikennepäätöstä, alueella on mahdollista täydentää nykyisiä pientaloalueita, kehittää virkistysalueita sekä toteuttaa työpaikka-alueita, jotka eivät kytkeydy raideliikenteeseen.

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

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 tapahtuu pitkällä aikavälillä, ja ainakin valtaosin MAL-tavoitevuoden 2040 jälkeen.

HSL toteaa lausunnossaan, että Östersundomin osayleiskaava-alueen sijainti ja toteutusta määrittävät reunaehdot, kuten kestävyys sekä vaatimus raideyhteydestä ovat vaikeasti yhteensovittavissa. Osayleiskaava vastaa kuitenkin 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. Täydennysrakentaminen olemassa olevaan rakenteeseenkaan ei ole ongelmattonta. 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. On huomioitava, että välivaiheeksi suunniteltu pientaloalueiden täydennysrakentaminen ei itsessään täytä osayleiskaavan tavoitteita kuin pieneltä osalta. Välivaiheen pitkittyessä syntyy kaupunkiseudulle ainoastaan lisää henkilöautoiluun perustuvaa kaupunkirakennetta.

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 vaihtoineen kaksinkertaistaa matka-ajan.

Östersundomin pikaraitiotietä ei ole mahdollista eikä tarkoituksenmukaista yrittää sovittaa olemassa oleville tai suunnitelluille raitioliikenteen varikoille, joten alueella tulee varautua raitioliikenteen varikkoon, jonka olisi hyvä sijaita Östersundomissa, Varikon sijainti vaikuttaa liikennöintikustannuksiin liikenteen käynnistymiseen ja lopettamiseen liittyvien siirtymien takia. Mitä enemmän liikennöiviä yksiköitä sitä suurempi kustannusvaikutus. HSL esittää, että vaikka Östersundomin osayleiskaavaluonnoksessa ei esitetäisi paikkaa raitioliikenteen varikolle, on varikon sijainti ratkaistava joko Östersundomin raitiojärjestelmän suunnittelun yhteydessä tai viimeistään alueen asemakaavoitusvaiheessa.

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.

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.

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 tehokkaasti järjestettyjen vaihtojen avulla tai monipuolistamalla vaihdottomia yhteyksiä.

**Ehdotus** Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon Östersundomin osayleiskaavasta.

**Päätös**

**Liitteet** 1. Lausunnotluonnos Östersundomin osayleiskaavasta