

Eriksnäs in osayleiskaava

Delgeneralplan för Eriksnäs

Osayleiskaavaehdotuksen vastineraportti
Delgeneralplaneförslagets responsrapport



Maankäyttöjaosto / Markanvändningssektionen
19.11.2014
Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen
9.12.2014



Sisällysluettelo

Johdanto

Nähtävillä olo

Yleisvastine

Lausunnot

Uudenmaan ELY-keskus
Uudenmaan liitto
Helsingin kaupunki
Porvoon kaupunki
Sibbo Naturskyddare - Sipoon Luonnonsuojelijat rf. ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri
Terveystieteiden tutkimuskeskus
Borgå-Sibbo fiskeområde
Eriksnäs asukas yhdistys
Etelä-Suomen aluehallintovirasto
Liikennevirasto
Merilä yksityistien tiekunta
Museovirasto
Porvoon museo
Sipoon saaristovaltuuskunta
Sipoon Omakotiyhdistys
Sipoon Yrittäjät ry
Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymä

Muistutukset

Kaavanäyttely

Palautetta kaavanäyttelystä

Liite 1 Muistio hallintokuntien välisestä neuvottelusta

Innehållsförteckning

Inledning

Framläggning

Allmänt bemötande

Utlåtanden

Nylands NTM-central
Nylands förbund
Helsingfors stad
Borgå stad
Sibbo Naturskyddare - Sipoon Luonnonsuojelijat rf. ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri
Hälsoskyddssektionen
Borgå-Sibbo fiskeområde
Eriksnäs Invånärföreningen rf.
Södra Finlands Regionförvaltningsverk
Trafikverket
Merilävägens väglag
Museiverket
Borgå museum
Sibbo Skärgårdsdelegationens
Sibbo Egnahemshusförening
Sibbo Företagare rf
Tuusulan seudun vesilaitos samkommun

Anmärkningar

Planutställning

Respons från planeutställning

Bilaga 1 Promemoria från samrådet mellan kommunens förvaltningar



*Vastineet lausuntoihin ja annettuihin muistutuksiin
MRL:n 65:n §:n ja MRA:n 19 §:n mukaisen kaavaehdo-
tuksen nähtävillä olon (17.4 -17.6.2014) jälkeen.*

*Genmälen till utlåtanden och inkomna anmärkningar ef-
ter framläggandet (17.4 -17.6.2014) av delgenralplane-
förslaget enligt MBL 65 § och MBF 19 §.*



Johdanto

Tähän palauteraporttiin on koottu Eriksnäsin osayleiskaavaehdotuksesta saadut lausunnot ja muistutukset sekä annettu vastineet niihin. Lausunnot on kirjattu raporttiin kutakuinkin kokonaisina, mutta mielipiteitä olemme referoineet ja joiltain osin tiivistäneet kuitenkin muuttamatta niiden sanomaa. Muistutukset on kirjattu raporttiin pääosin ilman mahdollisia liitekarttoja. Jäljennökset kaikista jätetyistä lausunnoista ja mielipiteistä on saatavilla Sipoon kunnan kehitys- ja kaavoituskeskuksesta (käyntiosoite: Iso Kylätie 18, Nikkilä). Lausuntoihin ja muistutuksiin annetut vastineet on kirjattu vain sillä kielellä kuin lausunto tai muistutus on jätetty.

Palauteraportin alkuun on koottu saadut lausunnot lausunnonantajakohtaisesti. Lausuntoja saatiin yhteensä 18 kpl. Kullekin lausunnonle on annettu sitä koskeva vastine. Muistutuksiin, joita saatiin 17 kpl, on annettu vastine muistutuskohtaisesti.

Nähtävillä olo

Eriksnäsin osayleiskaavan ehdotus oli Maankäyttö- ja rakennuslain § 65 ja MRA § 19 mukaisessa tarkoituksessa julkisesti nähtävillä 17.4 -17.6.2014 välisenä aikana Kuntalassa sekä Söderkullan kirjastossa. Aineistoon pystyi tutustumaan myös kunnan nettisivuilla osoitteessa http://www.sipoo.fi/fi/palvelut/asuminen_ja_rakentaminen/kaavoitus/yleiskaavat/eriksnasin_osayleiskaava

Osayleiskaavaehdotusta ja siihen liittyvää valmisteluaineistoa esiteltiin 13.-14.5.2014 Söderkullan palvelutalo Lindassa pidetyssä kaavanäyttelyssä.

Kaavaehdotuksesta järjestettiin asukastilaisuus kaksipäiväisenä kaavanäyttelynä palvelutalo Lindassa, jolloin kaavan osallisten oli mahdollista tutustua kaava-aineistoon yhdessä kunnan virkamiesten kanssa. Suomen Ympäristökeskus järjesti kaavanäyttelyn yhteydessä kyselyn koskien alueen maisemaa, luontoa ja virkistysarvoja.



Yleisvastine

Eriksnäsins osayleiskaavan laatiminen on ollut pitkä prosessi ja sen aikana kaavan laatimisen lähtökohdat ja tavoitteet ovat päivittyneet. Etelä-Sipooseen ja koko pääkaupunkiseudun itärannikkoon kohdistuvat maankäytön muutospaineet heijastuvat myös Eriksnäsins alueen suunnitteluun.

Eriksnäsins alue liittyy Sibbesborgin kokonaisuuteen, jonne Sipoon kunta tavoittelee kokonaisuudessaan noin 70 000 asukkaan raidejoukkoliikenteeseen tukeutuvaa taajamakeskusta. Eriksnäsiin muodostuu alueen ala-keskus, jonka rakentuminen tukeutuu julkiseen liikenteeseen, pitkällä tähtäimellä Söderkullaan toteutettavaan raideliikennetähtäimellä Söderkullan nykyinen keskus säilyy alueen pääkeskuksena ja yhdyskuntarakenne sen ympärillä kasvaa ja tiivistyy. Pitkällä tähtäimellä kaupunkirakenne Porvoonväylän molemmin puolin kasvaa yhdeksi kaupunkikokonaisuudeksi, jonka keskustana on raideliikenneaseman seutu Porvoonväylän pohjoispuolella.

Kaavoituksen tavoitteena on luoda edellytykset sellaiselle yhdyskuntarakenteelle, jossa on samalla alueella työpaikoja, palveluita ja monipuolisesti asumista. Nykyisin Sipoon kunnasta suuri osa asiointimatkoista ja työmatkoista suuntautuu kunnan rajojen ulkopuolelle. Kunnan työpaikaomavaraisuus on pieni, yhdyskuntarakenne hajanainen eivätkä kaupalliset palvelut ole kilpailukykyisiä naapurikuntien palvelutarjonnan kanssa. On ilmeistä, että Sipoossa on keskityttävä kaavoittamaan tiiviimpää ja monipuolisempaa yhdyskuntarakennetta, mikäli omavaraisuutta työpaikkojen ja palveluiden osalta halutaan lisätä. Uutta kaupunkirakentamista ei voida suunnitella perustuen oletuksiin nykytilasta. Tarkoittaen, että henkilöautoliikenteen osuuden oletettaisiin pysyvän samana, työpaikkojen sijoituvan edelleen pääkaupunkiin ja asumisväljyyden pysyvän nykyisellään. Toki monipuolinen asuminen käsitteenä pitää sisällään myös nykyisen kaltaisen väljän pientaloasumisen, mutta suhteellisesti tämän asumismuodon osuus vähenee. Nykyään tapahtuvan kasvun jatkaminen kaavan tavoitteena olevilla väestömäärillä olisi mahdottomuus eikä edes alemmilla väestömäärillä päästäisi kestävä kasvun kriteerit täyttävään yhdyskuntarakenteeseen. Toisaalta joidenkin asioiden oletetaan pysyvän ennallaan: meren rannan ja ulkoilumaastojen oletetaan edelleen vetävän puoleensa asukkaita. Veneily, uiminen ja ratsastaminen ovat luultavasti tulevaisuudessa suosittuja harrastuksia, joiden äärellä on mukava asua. Työpaikat hyötyvät tulevaisuudessa hyvistä liikenneyhteyksistä ja kaupalliset palvelut tarvitsevat asukas pohjaa asiakkaikseen, vaikka elinkeinot muuttuvat ja kauppa siirtyy yhä enemmän nettiin. Eriksnäsins alue soveltuu sijaintinsa puolesta hyvin uuden kaupunkirakenteen käyttöön perustuen näihin oletuksiin.

Yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän mielekäs ja hallittu kehittäminen ei ole mahdollista ilman seudun kuntien ja valtion yhteistyötä. Sipoon taajamakeskuksien tiivistäminen ja laajentaminen tukeutuu seudullisen liikennejärjestelmän kehittämiseen, jonka pitkän tähtäimen

Allmänt bemötande

Utarbetandet av delgeneralplanen för Eriksnäs har varit en lång process, under vilken utgångspunkterna och målen för planens utarbetande har uppdaterats. Förändringstrycket som riktas mot markanvändningen i södra Sibbo och hela östkusten i huvudstadsregionen återspeglas också i planeringen av Eriksnäs.

Eriksnäs ingår i helheten Sibbesborg där Sibbo kommun planerar ett tätortscentrum med totalt cirka 70 000 invånare, som stöder sig på kollektivtrafik på räls. I Eriksnäs bildas områdets undercentrum, vars byggande stöder på kollektivtrafik, en rälstrafiklösning som genomförs i Söderkulla på lång sikt. Det nuvarande Söderkulla centrum förblir områdets huvudcentrum och samhällsstrukturen runt det växer och komprimeras. På lång sikt växer stadsstrukturen på båda sidorna av Borgåleden till en stadshelhet, vars centrum utgörs av området kring spårtrafikstationen, norr om Borgåleden.

Målet för planläggningen är att skapa förutsättningar för en stadsstruktur med arbetsplatser, tjänster och ett mångsidigt boende på samma område. I Sibbo kommun riktar sig i dag en stor del av resorna i syfte att uträtta ärenden och arbetsresorna utanför kommungränserna. Självförsörjningsgraden i fråga om arbetsplatser är låg i kommunen, samhällsstrukturen är splittrad och de kommersiella tjänsterna är inte konkurrenskraftiga jämfört med utbudet i grannkommunerna. Det är uppenbart att man i Sibbo måste koncentrera sig på att planlägga en tätare och mångsidigare samhällsstruktur, ifall man vill öka självförsörjningen i fråga om arbetsplatser och tjänster. Det är inte möjligt att planera en ny samhällsstruktur utgående från antaganden som baserar sig på nuläget. Detta avser att man skulle anta att personbilstrafikens andel förblir densamma, arbetsplatserna fortsättningsvis är belägna i huvudstadsregionen och att boendetätheten förblir på nuvarande nivå. Som begrepp omfattar visserligen ett mångsidigt boende även glest småhusboende som i dag, men relativt sätt minskar andelen av denna boendeform. Att fortsätta att växa som i dag är omöjligt för det invånarantal som är målet för planen, och inte ens med ett lägre antal invånare skulle man kunna uppnå en samhällsstruktur som uppfyller kriterierna för en hållbar tillväxt. Å andra sidan antar man att vissa saker inte förändras: man antar att havsstranden och friluftsterrängen fortfarande attraherar invånare. Att idka båtliv, simma och rida kommer troligen även i framtiden att vara populära hobbyer som det är trevligt att bo nära. I framtiden gagnar de goda trafikförbindelserna arbetsplatserna, och de kommersiella tjänsterna behöver en tillräcklig invånarbas som kunder, även om näringsgrenarna förändras och handeln allt mer flyttar över till nätet. Utgående från dessa antagande lämpar sig Eriksnäs för sitt lägets del bra i den nya stadsstrukturen.

Att utveckla samhällsstrukturen och trafiksystemet på ett meningsfullt och kontrollerat sätt är inte möjligt utan att samarbeta med kommunerna i regionen och med staten. Att komprimera och utvidga tätortscentrumen i Sibbo stö-

tavoitteena on palvella suurinta osaa väestöstä tehokkaalla raidejoukkoliikenteellä. Sipoon kunnan osallistuminen HSL:n kautta seudun liikennejärjestelmän suunnitteluun ja rahoittamiseen on tärkeää, jotta kunta omalta osaltaan edistää joukkoliikenteen suosiota kulkumuotona. Saadussa palautteessa korostuu joukkoliikenteen palveluiden merkitys.

Vaiheistuksen esittäminen väestö- ja työpaikkamäärien kasvun osalta alueittain ja näiden alueiden kytkeytyminen joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen todettiin useassa lausunnossa ja mielipiteessä tärkeäksi. Sibbesborgin kokonaisuuden esittäminen ja lisäksi Östersundomin vaiheistus on esitettävä kokonaisuutena, jotta pääkaupunkiseudun itäranneikon kaupunkirakenteen kasvusta saadaan kokonaiskuva. Eriksnäs osayleiskaavan korjattu ehdotus asetetaan nähtäville samaan aikaan Sibbesborgin osayleiskaavan luonnoksen kanssa. Myös Östersundomin kuntien yhteinen yleiskaava on ehdotusvaiheessa. Koko pääkaupunkiseudun itäisen kasvukäytävän toteutusta päästään arvioimaan näiden laajojen maankäyttösuunnitelmien kautta. Toteutuksen vaiheistuksen skenaarioihin liitetään vaikutustenarviointia, riskitarkastelua ja liikenne-ennusteita, jotka palvelevat kaikkia käynnissä olevia kaavahankkeita sekä seudullista suunnittelua.

Liikenne-ennusteiden laatiminen eri toteutusvaiheille on tehtävä, jotta osataan varautua liikenneinvestointeihin oikea-aikaisesti. Liikenne-ennusteissa pitäisi kuitenkin pystyä arvioimaan alueen tulevat työpaikat ja palvelut, jotka vähentävät liikkumistarvetta Helsingin keskustan suuntaan. Myös Helsingin uuden yleiskaavan vision mukainen Itäväylän bulevardisointi pitäisi pystyä ennakoimaan. Nykyiset liikenteen mallintamiseen käytetyt työkalut ovat tässä suhteessa lähes käyttökeltomattomia. Vaikutustenarviointi ja riskitarkastelu on laadittava sillä tarkkuustasolla, joka on tässä suunnittelun vaiheessa tarkoituksenmukaista arvioitaessa tulevaa kehitystä vuosien 2035 ja 2060 etapin kautta. Helsingin seudun itäisen kasvukäytävän toteutuksen skenaariotarkastelu ja riskien arviointi on laadittu osana Sibbesborgin ja Eriksnäs osayleiskaavojen vaikutustenarviointia syksyllä 2014. Raportti on Eriksnäs osayleiskaavaehdotuksen liitteenä.

Osayleiskaava on yleispiirteinen suunnitelma, jota tarkennetaan osa-alueittain laadittavissa asemakaavoissa. Asemakaavatasolla korttelityologioita ja alueen toimintoja tutkitaan ja suunnitellaan tarkemmin. Kaavaehdotuksen ratkaisujen havainnollistamiseksi on laadittu tarkempia korttelitutkielmia ruutukaavalla toteuttavalta ranta-alueelta.

Useissa lausunnoissa ja mielipiteissä nousi esille samoja teemoja ja kysymyksiä, jotka liittyivät seuraaviin aihepiireihin: kaavahierarkian noudattaminen, maakuntakaavoituksen tilanne, toteuttamisen vaiheistus, väestötavoite sekä metron toteuttamisen aikataulu.

der sig på utvecklandet av ett regionalt trafiksystem, vars mål på lång sikt är att tjäna största delen av befolkningen med en effektiv kollektivtrafik på räls. Det är viktigt att Sibbo kommun via HRT deltar i planeringen och finansieringen av regionens trafiksystem, så att kommunen för sin del främjar kollektivtrafikens popularitet som färdstätt. I responsen som mottagits framhävs betydelsen av kollektivtrafiktjänsterna.

I många utlåtanden och åsikter ansåg man det viktigt att presentera en områdesvis fasindelning för tillväxten av befolkningsantalet och antalet arbetsplatser och att koppla dessa områden till utvecklandet av kollektivtrafiksystemet. Att presentera helheten Sibbesborg och dessutom fasindelningen för Östersundom som en helhet är viktigt för att få en helhetsbild av tillväxten hos stadsstrukturen på huvudstadsregionens östkust. Det korrigerade förslaget till delgeneralplan för Eriksnäs läggs fram samtidigt med utkastet till delgeneralplan för Sibbesborg. Även Östersundoms kommuners gemensamma generalplan är i förslagskedet. Vi dessa omfattande markanvändningsplaner kan man även bedöma genomförandet av hela huvudstadsregionens östra tillväxtkorridor. Till scenarierna för genomförandets fasindelning fogar man konsekvensbedömning, riskanalys och trafikprognoser, som tjänar pågående planprojekt samt den regionala planeringen.

För att kunna förbereda sig på trafikinvesteringar vid rätt tidpunkt är det viktigt att utarbeta trafikprognoser för genomförandets olika faser. I trafikprognoserna måste man dock kunna bedöma områdets kommande arbetsplatser och tjänster, som minskar behovet att röra sig i riktning mot Helsingfors centrum. Man måste också kunna förbereda sig på att Österleden byggs till en stadsbulevard i enlighet med visionen i Helsingfors nya generalplan. Verktyn som används för att skapa modeller över trafiken i dag är i denna bemärkelse så gott som oanvändbara. Konsekvensbedömningen och riskanalyserna ska utarbetas på en sådan precisionsnivå som är ändamålsenlig i detta skede av planeringen då man bedömer den framtida utvecklingen via faserna år 2035 och 2060. Granskningen av scenarierna och bedömningen av riskerna för genomförandet av Helsingforsregionens östra tillväxtkorridor har utarbetats som en del av konsekvensbedömningen för Sibbesborg och Eriksnäs delgeneralplaner hösten 2014. Rapporten är en bilaga till det korrigerade förslaget till delgeneralplan för Eriksnäs.

Delgeneralplanen är en generell plan som preciseras i detaljplanerna som utarbetas delområdesvis. På detaljplanenivån undersöks kvartertypologier och områdets funktioner i detalj. För att åskådliggöra lösningarna i planförslaget har man utarbetat mer detaljerade kvarterstudier över strandområdet som genomförs med rutplan.

I flera utlåtanden och åsikter framfördes samma teman och frågor som rör följande ämnesområden: följandet av planhierarkin, landskapsplanläggningens situation, indelning av genomförandet i faser, befolkningsmål samt tidtabellen för byggandet av metron.

Kaavahierarkian noudattaminen

Uudenmaan maakuntakaavaan uudistetaan vaiheittain ja teemakohtaisesti. Eriksnäs osayleiskaavaehdotus voidaan hyväksyä lainvoimaisen Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukaisesti.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa, joka on saanut lainvoiman 30.10.2014, Eriksnäs taajamatoimintojen aluetta on laajennettu. Suunnittelualueen eteläosa on osoitettu taajamatoimintojen reservialueen kehittämisperiaatemerkinnällä. Maakuntakaavan reservialueiksi on osoitettu alueita, jotka on tarpeen ottaa käyttöön pääsääntöisesti vasta maakuntakaavan suunnittelukauden loppupuolella. Maakuntakaavan reservialueen suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa toteuttaminen on ajoitettava pääsääntöisesti maakuntakaavan suunnittelukauden loppupuolelle. Suunnittelumääräyksen mukaan kunta määrittelee alueen toteuttamisen tarkoituksenmukaisen ajoituksen suhteessa kyseisen taajaman tai kunnan osa-alueen muihin käytettävissä oleviin taajamatoimintojen alueisiin. Maakuntakaavaselvityksen mukaan esimerkiksi tietyn tyyppisen asuntotuotannon tai elinkeinotoiminnan tarpeet, kunnan maanhankinnan tai maapolitiikan tavoitteet voivat olla sellaisia syitä, joiden perusteella alueen käyttöönotto tulee ajankohtaiseksi.

Eriksnäs osayleiskaava tarkoittaa maakuntakaavan merkintöjä. Keskusta-alueen osalta Sibbesborgin ja Eriksnäs osayleiskaavoissa määritellään tarkemmin metrokeskustan sijainti ja siihen liittyvät keskusta alueet (C).

Sipoon yleiskaava 2025 tähtää nimensä mukaisesti vuoteen 2025 ja siinä osayleiskaava-alue on osoitettu suurimaksi osaksi selvitysalueeksi, jolle tulee laatia osayleiskaava. Eriksnäs osayleiskaava määrittää maankäyttöä pidemmällä aikaperspektiivillä kuin kunnan yleiskaava ja tarkoittaa suunnittelua. Eriksnäs osayleiskaavassa otetaan kantaa toteutusjärjestykseen ja suunnitellaan tulevaisuutta vuoteen 2025 pidemmälle. Maankäyttö- ja rakennuslain 42§ mukaan yleiskaava korvaa samaa aluetta koskevan aikaisemmin hyväksytyn yleiskaavan, jollei kaavassa toisin määrätä.

Maakuntakaavatilanne

Uudenmaan liitto on laatinut Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan Uudenmaan 26 kunnan alueelle ja maakuntavaltuusto hyväksyi kaavan 20.3.2013. Ympäristöministeriö vahvisti kaavan 30.10.2014.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa Eriksnäs osayleiskaava-alue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi ja taajamatoimintojen laajenemisalueeksi. Etelärannan suuntaisesti on merkitty viheryhteystarve. Näiden merkintöjen lisäksi aluetta koskee Itä-Uudenmaan maakuntakaava (saanut lainvoiman 2010) viheraluemerkinnät. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan mukaisesti Sipoonlahden ranta-alue on maa- ja metsätalousaluetta, jolla on erityistä ulkoilunohjaamisen tarvetta (MU). ELY:n ja Uuden-

Följandet av planhierarkin

Nylands landskapsplan förnyas i faser och temavis. Förslaget till delgeneralplan för Eriksnäs kan godkännas enligt den lagkraftvunna andra etapplandskapsplanen för Nyland.

I etapplandskapsplan 2 för Nyland, som har vunnit lagkraft 30.10.2014, har området för tätortsfunktioner i Eriksnäs utvidgats. I den södra delen av planeringsområdet anges en utvecklingsprincipbeteckning för reservområde för tätortsfunktioner. I landskapsplanen har som reservområden anvisats områden som det är nödvändigt att ta i bruk i huvudsak först i slutskedet av landskapsplanens planeringsperiod. Enligt planeringsbestämmelsen för landskapsplanens reservområden ska tidpunkten för genomförandet i den mer detaljerade planeringen i huvudsak ske i slutskedet av landskapsplanens planeringsperiod. Enligt planeringsbestämmelsen definierar kommunen en ändamålsenlig tidpunkt för områdets genomförande i relation till andra områden som är tillgängliga för centrumfunktioner i den aktuella tätorten eller i områden i något av kommunens delområden. Enligt landskapsplanebeskrivningen kan till exempel behoven för en viss typs bostadsproduktion eller näringsverksamhet eller målen för kommunens markanskaffning eller markpolitik vara sådana orsaker som gör att ibruktagningen av ett område blir aktuellt.

Delgeneralplanen för Eriksnäs preciserar landskapsplanens beteckningar. För centrumområdets del definieras metrocentrumets läge och tillhörande centrumområden (C) i mer detalj i delgeneralplanerna för Sibbesborg och Eriksnäs.

Som namnet säger är målet för generalplanen för Sibbo 2025 år 2025, och i planen har största delen av delgeneralplaneområdet betecknats som ett utredningsområde, för vilket en delgeneralplan ska utarbetas. Delgeneralplanen för Eriksnäs fastställer markanvändningen i ett längre tidsperspektiv än kommunens generalplan och preciserar planeringen. I delgeneralplanen för Eriksnäs tar man ställning till ordningen för genomförandet och planerar framtiden längre fram än 2025. Enligt § 42 i markanvändnings- och bygglagen ersätter generalplanen en generalplan som tidigare godkänts för samma område, ifall inte annat bestäms i planen.

Landskapsplanens situation

Nylands förbund har utarbetat etapplandskapsplan 2 för Nylands 26 kommuner och landskapsfullmäktige godkände planen 20.3.2013. Miljöministeriet fastställde planen 30.10.2014.

I etapplandskapsplan 2 för Nyland har Eriksnäs delgeneralplaneområde betecknats som ett område med tätortsfunktioner och utvidgningsområde för tätortsfunktioner. Parallellt med södra stranden har man märkt ut ett behov för grönförbindelse. Förutom dessa beteckningar omfattas området av beteckningarna för grönområden i Östra Nylands landskapsplan (vann laga kraft 2010). Enligt

maan liiton kanssa käydyssä työneuvottelussa (13.2.2014) todettiin, että MU -merkintä on vähintään yleisessä käytössä oleva reitti rannassa.

Uudenmaan neljännen vaihemaakuntakaavan valmistelu on käynnissä. Siinä määritellään suuret yhteiset kehittämislinjat mm. viherrakenteen osalta.

Eriksnäs osayleiskaava tarkentaa maakuntakaavassa esitettyjä aluerajoja ja merkintöjä.

Toteuttamisen vaiheistus

Valtakunnallisena tavoitteena ja erityisesti pääkaupunkiseudulla on tavoitteena, että merkittävä rakentaminen sijoitetaan joukkoliikenteen, etupäässä raideliikenteen palvelualueelle. Uusien asuin-, työpaikka- ja palvelualueiden käyttöönotto tulee ajoittaa siten, että mahdollisuudet joukkoliikenteen hyödyntämiseen varmistetaan. Saadussa palautteesta todetaan, että Eriksnäs osayleiskaava-alue ei nykyisin tukeudu muuhun yhdyskuntarakenteeseen, eikä sijoitu olemassa olevalle joukkoliikenteen palvelualueelle.

Toteuttamisen vaiheistuksesta on tarpeen laatia laajempi selvitys. Eriksnäs osayleiskaavaehdotuksen väestö- ja työpaikkakehityksen arvio vuosille 2015 -2065 laaditaan yhdessä Sibbesborgin osayleiskaavatyön kanssa ja huomioidaan myös Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan toteuttamisen vaiheistus. Samalla laaditaan tarkastelu kaupallisten ja julkisten palveluiden määrästä ja sijoittumisesta samalla aikaperspektiivillä koko tarkastelualueelle, joka sisältää Sibbesborgin ja Eriksnäs osayleiskaava-hankkeiden alueet. Väestö- ja työpaikkakehityksen arvio pohjautuu Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmaan (MASU) sekä HLJ 2015 suunnitelmaan, jotka ovat luonnosvaiheessa syksyllä 2014. Laajennettu selvitys toteuttamisen vaiheistuksesta esitetään korjatussa kaavaehdotuksessa.

Väestötavoite

Väestö- ja työpaikkamäärien kasvusta puhuttaessa on erotettava toisistaan kaavan mahdollistama väestö- ja työpaikkamäärä sekä arvioitu kasvuvauhti. Näistäkin vielä oma erillinen aihepiirinsä on kunnan tavoitteellinen kasvunopeus.

Eriksnäs osayleiskaava-alueelle on asetettu kunnanhallituksen hyväksymä tavoite 5000 -12000 uudesta asukkaasta ja kaavaehdotuksen mitoitus sopii näihin raameihin. Kaavaehdotuksen mitoitus ei siis ole tarkoituksen mukaista muuttaa nähtävillä olleesta ehdotuksesta ainakaan alaspäin. Korttelialueiden tehokkuutta tutkitaan tarkemmin jokaiselle alueelle laadittavissa asemakaavoissa.

Östra Nylands landskapsplan är Sibbovikens strandområde ett jord- och skogsbruksområde med särskilt behov av att styra friluftslivet (MU). I arbetsförhandlingen med NTM-centralen och Nylands förbund (13.2.2014) konstaterades att MU-beteckningen anger minst en strandrutt som är i allmän användning.

Beredningen av fjärde etappplansplanen för Nyland har inletts. I planen fastställs de gemensamma utvecklingslinjerna för bland annat grönsstruktur.

Delgeneralplanen för Eriksnäs preciserar de områdesgränser och beteckningar som presenterats i landskapsplanen.

Genomförandets fasindelning

Det riksomfattande målet som betonas särskilt i huvudstadsregionen är att betydande byggande placeras på områden med tillgång till kollektivtrafik, särskilt spårbunden trafik. Ibruktage av nya områden för bostäder, arbetsplatser och service ska schemaläggas så att man kan säkerställa tillgången till kollektivtrafik. I responsen som mottagits konstateras att Eriksnäs delgeneralplaneområde i dag inte stöder på den övriga samhällsstrukturen och inte är beläget på ett existerande serviceområde för kollektivtrafik.

Det är nödvändigt att utarbeta en mer omfattande utredning över genomförandets fasindelning. Uppskattningen av befolknings- och arbetsplatsutvecklingen i förslaget till delgeneralplan för Eriksnäs för åren 2015–2065 utarbetas samtidigt med Sibbesborg delgeneralplanearbete och man beaktar även fasindelningen för genomförandet av den gemensamma generalplanen för Östersunds kommuner. Samtidigt utarbetar man en granskning över antalet kommersiella och offentliga tjänster och deras placering med samma tidsperspektiv för hela granskningsområdet, som omfattar områdena i delgeneralplaneprojekten för Sibbesborg och Eriksnäs. Uppskattningen av befolknings- och arbetsplatsutvecklingen grundar sig på markanvändningsplanen för Helsingforsregionen (MASU) och på planen HLJ 2015, som är i beredningsskedet hösten 2014. Den utvidgade utredningen om genomförandets fasindelning presenteras i det korrigerade planförslaget.

Befolkningsmål

Då man talar om ökningen av befolkningen och arbetsplatserna måste man skilja åt det befolknings- och arbetsplatsantal som planen möjliggör och den uppskattade tillväxttakten. I tillägg till dessa utgör den tillväxttakt som kommunen uppställt som mål ett eget fristående tema.

För Eriksnäs delgeneralplaneområde har kommunstyrelsen godkänt ett mål på 5 000–12 000 nya invånare och planförslagets dimensionering är lämpligt för dessa ramar. Det är alltså i alla fall inte ändamålsenligt att sänka planförslagets dimensioneringen från den förslag som var framlagt. Kvarterområdenas effektivitet undersöks noggrannare i de detaljplaner som utarbetas för varje område.

Väestö- ja työpaikkamäärien kasvuvauhdin ennustaminen on vaikeampaa, sillä rakenteen toteutumiseen vaikuttavat monet seikat asuntojen kysynnästä elinkeinoelämän muutoksiin. Maankäytön suunnittelulla pyritään luomaan mahdollisuudet yhdyskuntarakenteen kasvulle sekä elinkeinoelämän edellytyksille. Kaavaehdotuksen toteutusjärjestystä tullaan tarkistamaan ja sovittamaan se korjatussa kaavaehdotuksessa seudullisiin kasvutavoitteisiin (MASU, MAL, HLJ 2015 kasvutavoite). Seudullisessa suunnittelussa kehyskuntien realistinen kasvuvauhti katsotaan olevan 1-1,5 % vuosittain.

Kunnan omat tavoitteet väestönkasvusta ovat pikemmin poliittinen kysymys. Sipoon kunnan yleiskaavan 2025 yhteydessä hyväksytyn kasvustrategian mukainen tavoite oli 5 % vuosittainen kasvu. Päivitetynt kuntastrategian mukaiset tavoitteet ovat hieman maltillisemmat.

Metron toteuttaminen

Palautteessa nousi esille kysymys siitä, miksi Eriksnäs osayleiskaavan mitoituksessa, liikennejärjestelmässä ja korttelirakenteessa varaudutaan itämetron jatkamiseen Söderkullaan saakka, vaikka metron toteuttamisesta ei ole sitovia päätöksiä vielä olemassa. Palautteessa huomautettiin, että itämetron esiselvityksessä (WSP Oy 2012) on tutkittu metroaseman sijoittamista Eriksnäsiin, mutta metroasemaa ei kuitenkaan ole esitetty osayleiskaavassa Eriksnäsiin.

Itämetron jatkaminen Mellunmäestä Östersundomin kautta Majvikiin tapahtuu vaiheittain ja toteuttaminen kestää pitkään. Raideliikenteeseen perustuva joukkoliikenne edellyttää suurta väestöpohjaa, jollaista ei vielä ole Östersundomin eikä Etelä-Sipoon alueilla. Myös bussiliikenteen järjestäminen kustannustehokkaasti ja hyvällä palvelutasolla (tiheä vuoroväli, tiheä pysäkkiväli) edellyttää tiivistä kaupunkirakennetta ja suurta käyttäjämäärää, jollaista ei myöskään ole kyseisellä alueella nykyisin.

Tavoitteena on kuitenkin, että joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja kävelyn osuus matkoista kasvaisi ja raidejoukkoliikenteen rakentamiselle luotaisiin pitkällä aikavälillä edellytykset. Mikäli Etelä-Sipoon rakennettaisiin samaan tapaan kuin aikoinaan Etelä-Espoon, ei raideliikenteen tai hyvän bussijoukkoliikenteen järjestämiselle tulisi koskaan edellytyksiä.

Joukkoliikenteen järjestäminen ja muut liikennehankkeet vaativat investointeja. Nykytilanteessa pääkaupunkiseudun itäiseen kasvukäytävään ei juurikaan panosteta. Helsingin seudulla käytetään nykyisin 300 M€ vuosittain pääväylien (radat, tiet, kadut) uusiin investointeihin sekä 130 M€ alueellisiin katuinvestointeihin. Tästä valtion budjettirahoitus on noin kolmannes. Mikäli tulevaisuudessa valtio ja kunnat yhdessä investoisivat pääkaupunkiseudun itäisen kasvukäytävän liikennehankkeisiin, raideyhteyden toteuttaminen olisi täysin mahdollista. Raidejoukkoliikennehankkeet eivät ole läheskään niin kalliita, kuin minkä kuvan julkisesta keskustelusta saa, mutta ne eivät vain välttämättä ole toteuttamisessa arvojärjestyksessä ensimmäisenä.

Att förutspå tillväxttakten för befolknings- och arbetsplatsantalet är svårare, eftersom många faktorer påverkar genomförandet av strukturen - allt från efterfrågan på bostäder till förändringar i näringslivet. Genom att planera markanvändningen strävar man efter att skapa möjligheter för att samhällsstrukturen växer samt att stödja näringslivets förutsättningar. I det korrigerade planförslaget kommer genomförandeordningen att granskas och anpassas till de regionala tillväxtmålen (MASU, MAL, HLJ 2015 tillväxtmål). I den regionala planeringen anses en årlig tillväxt på 1–1,5 % vara realistisk för kranskommunerna.

Kommunens egna mål för befolkningstillväxten är snarare en politisk fråga. Målet i tillväxtstrategin som godkändes i samband med Sibbo kommuns generalplan 2025 var en årlig tillväxt på 5 %. Målen i den uppdaterade kommunstrategin är en aning mer måttfulla.

Genomförande av metron

I responsen aktualiserades frågan varför man i delgeneralplanen, dimensioneringen, trafiksystemet och kvarterbygget för Eriksnäs del förbereder sig på att östmetron fortsätter ända till Söderkulla då det ännu inte finns några bindande beslut om att förverkliga metron. I responsen påpekades att man i den preliminära utredningen om östmetron (WSP Oy 2012) undersökte placeringen av en metrostation i Eriksnäs, men att ingen metrostation föreslås i delgeneralplanen för Eriksnäs.

Att fortsätta östmetron från Mellungsbacka via Östersundom till Majvik sker i faser och byggandet tar en lång tid. En kollektivtrafik som baserar sig på räls förutsätter ett stort befolkningsunderlag, vilket Östersundom och södra Sibbo ännu saknar. Att ordna busstrafiken på ett kostnadseffektivt sätt och med en bra servicenivå (täta turintervall, korta avstånd mellan hållplatserna) förutsätter också en tät stadsstruktur och ett stort antal användare, vilket det aktuella området saknar.

Målet är ändå att kollektivtrafikens samt cykel- och gångtrafikens andel av resorna ökar och att man på lång sikt skapar förutsättningar för att bygga ut den rälsbaserade kollektivtrafiken. Ifall södra Sibbo byggdes ut på samma sätt som södra Esbo i det förflutna, skulle det aldrig skapas förutsättningar för rälstrafik eller en bra bussbaserad kollektivtrafik.

Att ordna kollektivtrafiken och övriga trafikprojekt kräver investeringar. I nuläget satsar man nästan inte alls på huvudstadsregionens östra tillväxtkorridor. I Helsingforsregionen använder man i dag 300 miljoner euro årligen för nya investeringar i huvudlederna (banor, vägar, gator) samt 130 miljoner euro för investeringar i regionala gator. Av dessa summor utgör statens budgetfinansiering cirka en tredjedel. Ifall kommunerna och staten i framtiden tillsammans investerade i trafikprojektet i huvudstadsregionens östra tillväxtkorridor, skulle det vara helt möjligt att genomföra en rälsförbindelse. Projektet för rälsbaserad kollektivtrafik är inte närmelsevis så dyra som den bild som målas upp i den offentliga debatten antyder, men de står nödvändigtvis inte högst upp i prioriteringsordningen för genomförande.

Lausunnot

Osayleiskaavaehdotuksesta pyydettiin lausunnot seuraavilta tahoilta:

- Uudenmaan ELY -keskus, ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue
- Uudenmaan ELY -keskus, liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue
- Uudenmaan ELY -keskus, elinkeinot, työvoima ja osaminen -vastuualue
- Uudenmaan liitto
- Etelä-Suomen aluehallintovirasto
- Helsingin kaupunki
- Porvoon kaupunki
- Vantaan kaupunki
- Museovirasto
- Porvoon museo – Itä-Uudenmaan maakuntamuseo
- Liikennevirasto
- Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymä
- Keski-Uudenmaan vesiensuojelu kuntayhtymä
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Itä-Uudenmaan pelastuslaitos
- Keravan Energia Oy
- Gasum Oy
- Sipoon yrittäjät ry
- Sipoon Saaristovaltuuskunta
- Sibbo Naturskyddare - Sipoon Luonnonsuojelijat rf
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Eriksnäs asukasyhdistys ry
- Eriksnäs-Box-Hangelby vattenområde smf
- Merilän yksityistien tiekunta
- Gumbostrand-Vesterskogen Hembygdsförening rf
- Länsi-Taasjärven asukasyhdistys
- Sibbo Navigationssällskap rf (SNAVS)
- Sipoon Omakotiyhdistys
- Sibbo Hembygdsföreningen r.f.

Kunnan sisäisten viranomaistahojen lausunnonantamista varten järjestettiin ns. kunnan sisäinen viranomaisneuvottelu (28.5.2014), jossa esiteltiin osayleiskaavaehdotusta ja jossa kunnan osastojen edustajat saivat esittää lausuntonsa kaavaehdotuksesta. Tilaisuuteen osallistui edustaja vain kunnan rakennusvalvonnasta. Kunnan sisäisen viranomaisneuvottelun muistio on tämän raportin liitteenä 1.

Uudenmaan ELY-keskus

Uudenmaan ELY-keskus on antanut lausunnon Eriksnäsins osayleiskaavaluonnoksesta 1.11.2011. Kaavaehdotukseen liittyen on järjestetty työneuvottelut 14.12.2011, 27.8.2012, 13.2.2014 ja 3.4.2014. Uudenmaan ELY-keskukseen mukaan lausunnossa esitetyt näkökohdat on otettu osin huomioon osayleiskaavaehdotuksessa.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston hyväksymät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa suunnittelujärjestelmää ja ne tulee ottaa huomioon kaavoituksessa. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät, että yleiskaavan lähtökohtana on oltava perusteltu väestönkehitysarvio. Kaavaselostuksessa ei ole esitetty väestönkehitysarviota. Lisäksi edellytetään, että alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irralleen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Helsingin seudun erityiskysymyksissä todetaan myös, että merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle, ja että uusien asuin-, työpaikka- ja palvelualueiden käyttöönotto tulee ajoittaa siten, että mahdollisuudet joukkoliikenteen hyödyntämiseen varmistetaan. Eriksnäsins osayleiskaava-alue ei tukeudu muuhun yhdyskuntarakenteeseen, eikä sijoitu olemassa olevalle joukkoliikenteen palvelualueelle.

Kaava perustuu olettamukseen Itämetron rakentamisesta, vaikka asiasta ei ole tehty päätöksiä. Eriksnäsins osayleiskaavassa ei myöskään ole alueiden toteuttamista ohjaavia ajoitusmääräyksiä, joilla alueen tukeutuminen toimivaan joukkoliikenteeseen varmistettaisiin. Kaavaselostuksessa esitettyä alueiden toteutuksen vaiheistusta ei voida pitää sellaisena.

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ei ole MRL 24 § edellyttämällä tavalla huomioitu Eriksnäsins osayleiskaavan laadinnassa.

Maakuntakaava

Itä-Uudenmaan vahvistetussa maakuntakaavassa osayleiskaava-alueen rantavyöhyke on osoitettu maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta (MU). Kapea kaistale kaava-alueen luoteisosasta on maakuntakaavan taajamatoimintojen aluetta (A). Sipoonlahden ranta-alueet on merkitty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi, joka on valtakunnallisesti merkittävä (ma/v). Lisäksi kaava-alueen koillisosa on pohja-vesialuetta (pv). Muu osa kaava-alueesta on ns. valkoista aluetta eli siihen ei kohdistu maakuntakaavan aluevarauksia.

Eriksnäsins osayleiskaavaehdotuksessa seudullisesti merkittävät rakentamisalueet sijoittuvat maakuntakaavan MU-alueelle ja valkoiselle alueelle, joka on lisäksi kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeää aluet-

ta. Voimassa oleva maakuntakaava ei ole ollut ohjeena MRL 32 § ja 39.1 § mukaisesti Eriksnäsins osayleiskaavaa laadittaessa. Osayleiskaava on siten maakuntakaavan vastainen.

Osayleiskaavaluonnoksen nähtävillä olon jälkeen Uudenmaan maakuntavaltuusto on hyväksynyt Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan, jossa Eriksnäsins taajamatoimintojen aluetta on laajennettu etelään siten, että osayleiskaava-alue Sipoonlahden rannan MU -aluetta lukuun ottamatta on osoitettu taajamatoimintojen alueeksi sekä taajamatoimintojen tai työpaikkojen reservialueeksi. Kaava-alueen eteläosassa maakuntakaavan MU -aluetta on 2. vaihemaakuntakaavassa muutettu viheryhteystarpeeksi.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan taajamatoimintojen tai työpaikkojen reservialueen kehittämisperiaatteen mukaan reservialueen toteuttaminen on yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ajoitettava pääsääntöisesti maakuntakaavan suunnittelukauden loppupuolelle. Lisäksi kunta määrittelee alueen toteuttamisen tarkoituksenmukaisen ajoituksen suhteessa kyseisen taajaman tai kunnan osa-alueen muihin käytettävissä oleviin taajamatoimintojen alueisiin.

Eriksnäsins osayleiskaavassa ei ole määritelty alueen toteuttamisen tarkoituksenmukaista ajoitusta suhteessa Söderkullan muihin käytettävissä oleviin taajamatoimintojen alueisiin. Näiltä osin Eriksnäsins osayleiskaava ei ole myöskään vahvistettavana olevan Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan periaatteiden mukainen.

Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa, eikä vahvistettavana olevassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa ole esitetty metroyhteyttä Söderkullaan tai Eriksnäsiin. Eriksnäsins osayleiskaavan tavoite meteroon ja sen syöttöliikenteeseen perustuvasta joukkoliikenteestä ei ole voimassa olevan maakuntakaavan tai vahvistettavana olevan Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukaista. Kaavaselostuksessa esitetty ote Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmästä on virheellinen ja antaa harhaanjohtavan kuvan raideliikenteen yhteyden suunnittelutilanteesta.

Yleiskaava

Sipoon yleiskaavassa 2025 suurin osa osayleiskaava-alueesta on osoitettu selvitysalueeksi, jolle on tarkoitus laatia osayleiskaava ja asemakaava. Osayleiskaava-alueen pohjoisosa on merkitty taajamatoimintojen alueeksi ja länsiosa haja-asutusalueeksi. Lisäksi osa kaava-alueesta on maisemallisesti arvokasta aluetta ja pohjavesialuetta.

Yleiskaavan ajatuksena on, että kaavassa osoitetut taajamatoimintojen alueet riittävät vuoteen 2025 saakka ja tämän jälkeen rakentamiskäyttöön voidaan tarkempiin selvityksiin perustuen ottaa yleiskaavan selvitysalueita. Yleiskaava on luonteeltaan strateginen ja siinä kunnan maankäyttöä on ohjattu Nikkilän, Talman ja Söderkullan keskustoihin tukeutuen.

Eriksnäsin aluetta ollaan kehittämässä yleiskaavasta poiketen etupainotteisesti suhteessa Söderkullan alueeseen: Sibbesborgin osayleiskaavan kehityskuvan tavoitevuosi on 2065 kun taas Eriksnäsin osayleiskaavan toteuttamista on aikataulutettu vuosille 2014-2045. Tälle ei löydy kaavaselostuksesta perusteita. Osayleiskaavassa ei ole osoitettu, että yleiskaavan aluevaraukset olisi käytetty siinä määrin, että uusien alueiden käyttöönotto olisi tarpeen. Osayleiskaavassa ei ole myöskään arvioitu kaavan ajoitusta tai toteuttamisjärjestystä suhteessa Sipoon yleiskaavaan 2025 ja sen pohjalta suunnitteilla oleviin muihin hankkeisiin, niiden väestötavoitteisiin, keskinäiseen toteutusjärjestykseen ja ajoitukseen.

Yhdyskuntarakenne

Eriksnäsin osayleiskaavan kaavamerkinnot ja -määräykset mahdollistavat suunnittelun tavoitteiden tarkentamisen joustavasti asemakaavoituksessa vallitsevia tarpeita vastaavaksi. Esimerkiksi asuntoalueille (A) on mahdollista asemakaavoittaa omakotitaloja, rivitaloja tai jopa kerrostaloja. Osalle kortteileita on annettu korkein kerrosluku, osassa kortteileita kerroskorkeutta rajoittaa vain tehokkuusluku.

Kaavan vaikutusten arvioinnissa ei ole huomioitu kaavan erilaisia toteutusvaihtoehtoja. Kaavan mahdollistama minimi- ja maksimitoteutuminen poikkeavat vaikutuksiltaan toisistaan merkittävästi, mm. suhteessa alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, sen ekotehokkuuteen, liikenteeseen, joukkoliikenteen toteutusvaihtoehtoihin ja luontoon. Kaavan vaikutuksia suhteessa rakentamisen erilaisiin toteutusvaihtoehtoihin ei ole arvioitu MRL 9 § ja MRA 1 § tarkoittamalla tavalla, eikä näiltä osin voida arvioida täyttyvätkö MRL 39 § säännökset yleiskaavan sisältövaatimuksista.

Kaavan vaikutuksia arvioitaessa ei ole myöskään huomioitu kaavan pitkän toteuttamisaikataulun aiheuttamaa riskiä siitä, että tavoitteet alueen osalta muuttuvat tulevana vuosikymmeninä ja alkuvaiheessa toteutetut alueet jäävät irralleen muusta yhdyskuntarakenteesta.

Haja-asutusalue / keskustatoimintojen alue (MTH/C) on tarkoitus muuttaa keskustatoimintojen alueeksi, kun alueen liikennöinti voidaan toteuttaa raidejoukkoliikenteeseen tukeutuen. Alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittävää vähittäiskaupan suuryksikköä. Maakuntakaavassa eikä Sipoon yleiskaavassa 2025 ole osoitettu Eriksnäsiin keskustatoimintojen aluetta, joten MTH/C-alue on MRL 39.1 § vastainen.

Liikenne

Eriksnäsin osayleiskaavan liikenneselvitys on rajattu koskemaan ainoastaan kaava-aluetta. Liikenneselvitystä tulee täydentää käsittämään koko osayleiskaavan ensisijainen ja toissijainen vaikutusalue, lähtien nykytilanteen liikenneolosuhteista. Suunnittelutyössä tulee määrittää Eriksnäsin osayleiskaava-alueen eri toteutusvaiheissa vaikutusalueen liikenneyhteyksien ja liittymien palvelutaso, kuormitus- ja

käyttöasteet, sekä näiden perusteella kriittisimmät yhteydet ja solmupisteet (liittymät) sekä liikennejärjestelyjen parantamistarpeet.

Alueelle johtavien eritasoliittymien toimivuustarkastelujen sekä valtatie 7 linjaosuuksien kuormitusasteiden perusteella tulee arvioida koko Eriksnäsin alueen maankäytön maksimimäärä eri liikennejärjestelyjen toteuttamisvaiheissa. Selvityksissä tulee käydä ilmi alueen kaiken liikenteen kulkutapajakautumien kehittyminen ja siihen vaikuttamis-mahdollisuudet.

Osayleiskaavassa on esitettävä riskianalyysit Eriksnäsin alueen eri kehittämismahdollisuuksista erilaisilla liikennejärjestelyjen taloudellisilla toteuttamismahdollisuuksilla ja joukkoliikennejärjestelyillä. Alueelle tulee toteuttaa toimivat joukkoliikennejärjestelyt kaikissa sen toteuttamisvaiheissa.

Melu

Alueen luoteisosaan on osoitettu asuntoalue, jolle kantautuu kaavaselostuksen mukaan ohjearvot ylittävää melua Porvoon moottoritiltä. Selostuksessa todetaan, että meluntorjunta ratkaistaan jatkosuunnittelun yhteydessä, kun mm. rakennusten sijoittelu on selvinnyt. Melumääräystä tulee täsmentää esimerkiksi seuraavasti:

”Liikenneväylän tai muun melulähteen tuntumaan sijoitettavan asuinrakennuksen, hoito tai oppilaitoksen piha alueen melutaso ei saa ylittää päiväohjearvoa 55 dB(A) eikä yöohjearvoa 45 dB(A) (vanhat alueet 50 dBA). Asuinrakennuksen sisällä melutaso ei saa ylittää päiväohjearvoa 35 dB(A) eikä yöohjearvoa 30 dB(A). Loma asunto- ja virkistysalueella ei saa ylittää päiväohjearvoa 45 dB(A) (taajamissa 55 dB) eikä yöohjearvoa 40 dB(A) (taajamissa 45/50 dB). Luonnonsuojelualueella vastaavat arvot ovat 45 dB(A) ja 40 dB(A). Laadittaessa asemakaavaa liikenneväylän tai muun melulähteen tuntumaan on tarkistettava melutaso ja tarvittaessa edellytettävä riittävää etäisyyttä melulähteestä. Mikäli joudutaan kuitenkin rakentamaan melualueelle, on asemakaavassa edellytettävä sellaisten meluntorjuntatoimenpiteiden toteuttamista, että edellä mainitut ohjearvot eivät ylity. Rakennettaessa asemakaava alueen ulkopuolelle meluntorjunta on vastaavasti otettava huomioon lupien käsittelyn yhteydessä.”

Kulttuuriympäristö ja maisema

Arvokkaimman kulttuuriympäristön osalta kaavaehdotus on kehittynyt aiemmasta. Viksuddin huvilan ja Eriksnäsin kartanon rakennukset ja ympäristö on suojeltu asianmukaisin kaavamääräyksin. Myös niiden ympäristö on jätetty verrattain vapaaksi. Yleispiirteisiä kaavamääräyksiä tulee luonnollisesti tarkentaa asemakaavoituksen yhteydessä. Maisemaselvityksen suositukset rakentamisen sijoittamisesta on pääpiirteissään otettu huomioon. Maiseman sietokyky suhteessa rakentamisen volyyymiin ei kuitenkaan ole arvioitu. Esimerkiksi rantavyöhykkeen tuntumaan sijoitetut viisikerroksisten rakennusten korttelit vaikuttavat

saaristomaiseman näkökulmasta melko korkeilta.

Luonnonsuojelu

Ekologiset yhteydet tulee osoittaa selvemmin ja riittävän leveinä. Luontoselvityksen suosituksen mukaan tällä alueella toimiva leveys on vähintään 70-100 m. Yhteys Sipoonlahden rantaa pitkin tulee turvata. Se on luontoselvityksen perusteella tärkeä mm. lepakoille. Kalasääsken suojavyöhykkeelle (määritelty luontoselvityksessä) ei tule osoittaa rakentamista. Näköyhteyden syntymistä rakennettavilta alueilta pesälle tulee välttää. Tähän tulee kiinnittää huomiota lähimpiä asunto-alueita koskevassa kaavamääräyksessä rajoittamalla tarvittaessa esim. kerroslukua.

MY –alueen metsänkäyttö tulee määrätä maisematyöluvanvaraiseksi, jotta metsänkäsittelyä voidaan ohjata kalasääsken suojavyöhykkeen toimivuuden varmistamiseksi, mm. näkösuojan säilyminen pesälle on tärkeää.

VU-1 alueella sijaitsevat luontoselvityksen arvokkaat luon-
tokohteet tulee osoittaa luo-merkinnällä (puuttuu esim. Konäsuddenin alueelta ja Sipoonlahden rantavyöhykkeeltä) tai muuttaa kaavamääräystä niin, että se selkeästi turvaa luontoarvot.

Luonnonsuojelulain 29 § mukaiset kohteet tulee osoittaa suojelu-aluemerkinnällä, esim. S-1.

Yhteenveto

Uudenmaan ELY -keskus toteaa, että Eriksnäs osayleiskaavaehdotuksessa ei ole otettu MRL 24 § edellyttämällä tavalla huomioon valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita, eikä maakuntakaava ole ollut MRL 32 § ja 39.1 § mukaisesti ohjeena kaavaa laadittaessa. Eriksnäs osayleiskaava ei täytä MRL 39.2 § mukaisia yleiskaavan sisältövaatimuksia.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että Eriksnäs osayleiskaavaehdotusta tulee tarkistaa ja täydentää siten, että lausunnossa esitetyt puutteet niin kaavan lähtökohtien, selvitysten, vaikutusten arvioinnin, kuin kaavamerkintöjen ja -määräystenkin osalta korjataan. Korjausten jälkeen Eriksnäs osayleiskaava tulee asettaa uudestaan ehdotuksena nähtäville, jonka jälkeen osayleiskaavasta pidetään viranomaisneuvottelu. Kaavaehdotuksen korjaamiseen liittyen voidaan tarvittaessa järjestää työneuvottelu.

Vastine

Eriksnäs osayleiskaavaehdotuksen väestö- ja työpaikkakehityksen arvio vuosille 2015 -2065 laaditaan yhdessä Sibbesborgin osayleiskaavatöyön kanssa ja huomioidaan myös Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan toteuttamisen vaiheistus. Samalla laaditaan tarkastelu kauppal-

listen ja julkisten palveluiden määrästä ja sijoittumisesta samalla aikaperspektiivillä koko tarkastelualueelle, joka sisältää Sibbesborgin ja Eriksnäs osayleiskaavahankkeiden alueet. Väestö- ja työpaikkakehityksen arvio pohjautuu Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmaan (MASU) sekä HLJ 2015 suunnitelmaan, jotka ovat luonnosvaiheessa syksyllä 2014. Laajennettu selvitys toteuttamisen vaiheistuksesta esitetään korjatussa kaavaehdotuksessa.

Sipoon kunnan väestö- ja työpaikkamäärien kasvusta on tehty viime vuosina hyvin erilaisia ennusteita. Huolimatta kunnan sijainnista pääkaupunkiseudulla, kasvu on ollut hidasta ja jopa negatiivista Östersundomin kunnan osallisuuden takia. Tästä syystä Tilastokeskuksen laatimat arviot kasvusta ovat varsin maltilliset. Sipoon kunnan yleiskaavassa 2025 puolestaan varaudutaan erittäin voimakkaaseen kasvuun: 35 000 uutta asukasta ja 12 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2025 mennessä. Todellisuudessa kuntatalouden kestävyys on ääriarjoillaan jo huomattavasti pienemmällä väestönkasvuvauhdilla. Sipoon kunta osallistuu Helsingin maankäyttösuunnitelman (MASU) laatimiseen, joka kytkeytyy Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman 2015 laatimiseen ja jonka yhteydessä koko seudun kuntien kasvuennusteita tarkastellaan kokonaisuutena. Keskimäärin kunnissa varaudutaan noin 1 % vuosittaiseen väestönkasvuun. Arviot 14 kunnan yhteisessä maankäyttösuunnitelmassa perustuvat sekä kuntien omiin arvioihin, että asiantuntijoiden laatimiin väestöprojektioihin.

Eriksnäs osayleiskaavan alue on osa Söderkullan alueen kehitystä, jota tulee tarkastella kokonaisuutena. Eriksnäs sisältyi Sibbesborgin kestävän yhdyskunnan suunnittelukilpailun alueeseen, mutta alueiden osayleiskaavoja on edistetty eri hankkeina vaikka suunnittelu on tapahtunut synkronoidusti. Eriksnäs osayleiskaavan laatimisen aikataulua tarkistettiin niin, että Sibbesborgin kestävän yhdyskunnan suunnittelukilpailun lopputulokset ja niistä johdetut paikallisen kestävyyskriteerit muodostavat tavoitepohjan myös Eriksnäs osayleiskaavan laatimiselle. Sibbesborgin ja Eriksnäs osayleiskaava-aineistojen nähtävillä olon ja päätöksenteon eriaikaisuudesta johtuen kokonaistarkastelu ei ole riittävästi näkyvissä ja auki selitettynä Eriksnäs osayleiskaavaehdotuksessa. Korjataan tämä puute Eriksnäs korjattuun osayleiskaavaehdotukseen.

Eriksnäs tulee olemaan Sibbesborgin alakeskus, johon sijoittuu alueen tarvitsemat peruspalvelut ja lisäksi kaupallisia palveluja. Kaupunkirakenne on tavoitteena yhdistää fyysisesti Porvoonväylän molemmin puolin. Käytännössä tämä tarkoittaa katu yhteyksiä ja kevyen liikenteen yhteyksiä Söderkullan ja Eriksnäs välille, Eriksnäs moottoritie liittymän parantamista, osittain valtion tiealueiden muuttamista kaduksi. Työpaikka-alueen Porvoonväylän molemmin puolin yhdistävät asutopainotteisemman korttelirakenteen Söderkullan nykyisen keskuksen ja Eriksnäs alakeskuksen välillä. Katuverkko tässä kokonaisuudessa mahdollistaa bussijoukkoliikenteen järjestämisen alueelle. Keskeinen parannus joukkoliikenteen palvelutasoon on pikavuorojen pysäkin toteuttaminen Sipoonlahden liittymään.

Raidejoukkoliikenteen yhteys Söderkullaan saakka on esitetty Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa, josta Östersundomin alue jätettiin hyväksymättä. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan hyväksymisen yhteydessä kumottiin Heli-radan varaus, joten maakuntakaavoituksessa täytyy tavalla tai toisella ratkaista Söderkullaan palveleva raideyhteys. Kuitenkin itämetron jatkaminen vasta Majviikkiin saakka on realistista Eriksnäsin osayleiskaava-alueen toteutumisen aikajaksolla. Alueen bussijoukkoliikenne suuntautuu Söderkullaan, moottoritien pikavuoropysäkeille ja lopulta Majvikin metroasemalle.

Porvoonväylä E18 on HLJ 2015 luonnoksen mukaisesti logistiikan laatukäytävä. Muita logistiikan laatukäytäviä ovat Kehä III ja IV. Sipoon yleiskaavassa 2025 on varattu laajat työpaikka-alueet Porvoonväylän molemmin puolin ja johtuen hyvästä liikenteellisestä sijainnista sekä satamen läheisyydestä, alue pääsee kehittymään merkittäväksi logistiikan, pienteollisuuden ja mahdollisesti elintarviketeollisuuden klusteriksi.

Sipoon kunta on sitoutunut kesäkuussa 2012 solmitun valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä MAL -aiesopimuksessa luomaan edellytykset keskimäärin 330 asunnon (43 250 k-m²) vuosituotannolle vuosien 2012 -2015 aikana. Todellisuudessa tavoitteisiin ei ole ylletty. Esimerkiksi vuonna 2013 tuotettiin 1100 k-m² asemakaavoitettua asuin- ja palvelusala. Täydennysrakentaminen asemakaavan muutoksilla ei riitä tavoitteiden saavuttamiseen vaan tarvitaan myös uusia alueita asemakaavoitettaviksi. Kunnan maanhankinnan resurssit ovat hyvin rajalliset ja tästä syystä kunta on solminut hankeyhteistyösopimuksia, joilla laajempaa aluerakentamista voidaan toteuttaa.

Eriksnäsin osayleiskaavassa on määritelty kortteleiden suurin sallittu kerroskorkeus. Maksimivaihtoehdon toteutumisen vaikutuksia maisemaan on tutkittu maastomallin ja alueleikkausten/julkisivujen avulla. Rantakortteleista on laadittu tarkemmat viitesuunnitelmat, joiden avulla maisemallisia vaikutuksia voidaan arvioida. Asemakaavoituksen yhteydessä tutkitaan tarkemmin kortteleiden typologioita. Osayleiskaavassa halutaan pitää mahdollisena useita erilaisia toteutumisvaihtoehtoja, sillä alueen toteutumisen aikataulu on suhteellisen pitkä ja erilaisen asumisen kysyntää ei osata tässä vaiheessa määritellä. On todennäköistä, että alueella tulee olemaan tulevaisuudessa kysyntää monipuolisemmalle asumiselle.

Suunnitelman periaatteena on säilyttää yhtenäiset luontoalueet rakentamattomina ja tiivistää rakentaminen joukkoliikennereittien varrelle. 70 -100 metriä leveät ekokäytävät eivät tällöin tule kysymykseen korttelirakenteen sisällä. Korttelialueiden sisällä on kuitenkin puistoja, pihvoja ja puutarhoja, joilla on merkitystä kaupunkiluonnon ja ekologisten yhteyksien kannalta. Puistoalueiden suunnittelua tarkennetaan asemakaavoituksessa ja tarkemmassa toteutussuunnittelussa. Lepakoiden kannalta tärkeät alueet Merilässä, keskiosan metsäalueilla, rannoilla ja kartanoalueella sekä talvehtimis- ja piilopaikkoina toimivat kaliojyrkänteet on säilytetty. Luontoselvityksessä (Faunatica 2012) todetaan, että Eriksnäsin alueen pinta-alaan nähden melko vähän lepakoita. Kyseessä ei siis ole merkit-

tävä lepakkoalue.

Maankäyttö ja rakennuslain § 9:n mukaisesti kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. MRL 39§:n mukaisesti yhdyskuntarakenteeseen olennaisin tavoin vaikuttavat seikat on selvitettävä ja otettava huomioon siinä määrin kuin laadittavan yleiskaavan ohjaustavoite ja tarkkuus sitä edellyttävät. Eriksnäsin osayleiskaavan vaikutusten arvioinnissa keskitytään siis valitun mittakaavatason ja tarkkuuden kannalta riittäviin selvityksiin eikä laadita kaikkia kuviteltavissa olevia selvityksiä. Esimerkiksi laajemmat seudulliset tarkastelut kuuluvat maakuntakaavoitukseen.

Muutokset kaavaan

- Laaditaan toteutusskenaariot, jossa Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan sekä Sibbesborgin osayleiskaavan toteuttamisen vaiheistus sekä tarvittavat liikenneinvestoinnit on määritelty ja niiden vaikutukset arvioitu. Pääkaupunkiseudun itäisen kasvukäytävän toteutussuunnitelmia päivitetään aina uuden tiedon pohjalta ja tarkennetaan suunnitellun edetessä. Sovitetaan kasvuennusteet, liikenteen kasvuennusteet sekä uusien liikennehankkeiden toteuttamisaikataulu yhteen käynnissä olevan 14 kunnan maankäyttösuunnitelman (MASU) sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) kanssa yhteen.
- Kaavakartan yleisissä määräyksissä määrätään alueiden sitovasta toteuttamisjärjestyksestä.
- Riskitarkastelu lisätään toteutusskenaarioiden arviointiin.
- Eriksnäsin osayleiskaava asetetaan uudelleen ehdotuksena nähtäville, kun Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava on saanut lainvoiman.
- Järjestetään uusi viranomaisneuvottelu, kun korjattu kaavaehdotus on nähtävillä.

Uudenmaan liitto

Uudenmaan liitto on antanut lausunnon Eriksnäsän osayleiskaavaluonnoksesta 24.10.2011. Sen mukaan osayleiskaavaluonnos ei ollut voimassa olevan Itä-Uudenmaan maakuntakaavan mukainen, koska alue on pääosin maakuntakaavan ns. valkoista aluetta eli maa- ja metsätalousaluetta, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta (MU). Uudenmaan liitto katsoi lausunnossaan, että alueen kaavoitusta tulisikin jatkaa vasta, kun alueen merkitys maakunnallisessa aluerakenteessa on ratkaistu hyväksytyssä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa, joka hyväksyttiin 20.3.2013, Eriksnäsän taajamatoimintojen aluetta on laajennettu. Suunnittelualan eteläosa on osoitettu taajamatoimintojen reservialueen kehittämisperiaate-merkinnällä. Maakuntakaavan reservialueeksi on osoitettu alueita, jotka on tarpeen ottaa käyttöön pääsääntöisesti vasta maakuntakaavan suunnittelukauden loppupuolella. Maakuntakaavan reservialueen suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa toteuttaminen on ajoitettava pääsääntöisesti maakuntakaavan suunnittelukauden loppupuolelle. Suunnittelumääräyksen mukaan kunta määrittelee alueen toteuttamisen tarkoituksenmukaisen ajoituksen suhteessa kyseisen taajaman tai kunnan osa-alueen muihin käytettävissä oleviin taajamatoimintojen alueisiin. Maakuntakaavaselostuksen mukaan esimerkiksi tietyn tyyppisen asuntotuotannon tai elinkeinotoiminnan tarpeet, kunnan maanhankinnan tai maapolitiikan tavoitteet voivat olla sellaisia syitä, joiden perusteella alueen käyttöönotto tulee ajankohtaiseksi.

Uudenmaan liitto lausuu, että Eriksnäsän osayleiskaavalla on merkittävä vaikutus Helsingin ja Porvoon välisen vyöhykkeen kehitykselle. Uudenmaan liitto painottaa erityisesti osa-alueiden tarkoituksenmukaisen toteutusjärjestyksen merkitystä, jotta uudet osa-alueet eivät rakentuisi irti olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta. Eriksnäsän osayleiskaavassa on sovitettu yhteen kasvukäytävän rakentaminen alueen luonto- ja kulttuuriarvoihin. Osayleiskaavassa on huomioitu maakunnalliset ympäristöarvot kuten Sipoonlahti, joka on merkitty Itä-Uudenmaan maakuntakaavaan kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi sekä Itä-Uudenmaan maakuntakaavaan merkitty maa- ja metsätalousalue, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta (MU), siten, että Sipoonlahden rannat on pääosin merkitty yleiskaavaan joko urheilu- tai virkistyspalvelujen alueeksi tai venesatamiksi. Osayleiskaavan koillisosaan on osoitettu maakuntakaavan taajamatoimintojen suunnittelumääräys varata rakentamattomat rannat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa yleiseen virkistykseen sekä maakuntakaavan viheryhteystarve-merkintä. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava ei mahdollista alueelle seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa, joka on huomioitu osayleiskaavan määräyksissä.

Uudenmaan liitto puoltaa osayleiskaavaehdotuksen hyväksymistä, kunhan osa-alueiden tarkoituksenmukainen toteutusjärjestykseen kiinnitetään erityistä huomiota. Eriksnäsän osayleiskaava voidaan hyväksyä sen jälkeen,

kun Ympäristöministeriö on vahvistanut Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan.

Vastine

Toteutusjärjestys Eriksnäsän osayleiskaavan alueelle laaditaan siten, että se yhdistetään Sibbesborgin toteutusjärjestykseen. Väestö- ja työpaikkakehityksen vaiheet sekä liikennejärjestelmän kehittämisen vaiheet tutkitaan ja esitetään koko tarkastelualueelta. Tämä vaiheistus laaditaan Sibbesborgin osayleiskaavan luonnoksen yhteydessä, jonka jälkeen Eriksnäsän osayleiskaavaehdotus asetetaan uudelleen nähtäville.

Tavoitteena on muodostaa kaikissa toteutumisen vaiheissa toimiva kaupunkikokonaisuus, joka voi pitkällä tähtäimellä tukeutua Sibbesborgiin saakka jatkettavaan raideliikenteeseen. Kuitenkin alue tulee toimimaan bussijoukkoliikenteen varassa pitkään ja vaiheistus suunnitellaan tukeutuen näihin bussijoukkoliikenteen palvelukäytäviin.

Muutokset kaavaan

Asetetaan korjattu kaavaehdotus nähtäville, kun Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava on saanut lainvoiman.

Helsingin kaupunki

Helsingin kaupunginhallitus katsoo, että Sipoon kasvustrategia ja Etelä-Sipoon kehittämiseen tähtäävät suunnitelmat edistävät seudullista kehitystä pitkällä tähtäimellä oikeaan suuntaan. Tiivis, joukkoliikenteen mahdollistava kaupunkirakenne, jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen perustuva liikennekulttuuri ja Eriksnäs -visiossa mainitut laatutavoitteet, mm. rantojen varaaminen pääsääntöisesti asukkaiden ja kuntalaisten käyttöön, ovat tavoitteita, joista alueen suunnittelussa on syytä pitää kiinni. Kaupunginhallitus katsoo, että Eriksnäsän osayleiskaava on ammattitaitoisesti laadittu ja toteuttaa sille asetettuja tavoitteita kohtuullisen hyvin.

Liikenteen osalta on Helsingin näkökulmasta kuitenkin aiheellista kiinnittää huomiota tiettyihin epävarmuustekijöihin, haittoihin ja riskeihin, jotka liittyvät liikennevaikutuksiin ja kaava-alueen joukkoliikenteen järjestämiseen ja jotka tulisi huomioida alueen suunnittelussa, toteutuksessa ja toteutuksen vaiheistuksessa.

Östersundomin yhteinen yleiskaava

Kaupunkisuunnitteluvirastossa on valmisteilla yhteistyössä Vantaan ja Sipoon kanssa kolmen kunnan yhteinen Östersundomin yleiskaava, jonka suunnittelualueeseen kuuluvat Helsingin alueella Östersundomin suurpiiri, Sipoon alueella Granön saari ja Majvikin alue sekä Vantaan alueella Länsisalmen kaupunginosa sekä osia Länsimäen,

Vaaralan ja Ojangan kaupunginosista. Alueelle suunnitellaan uutta raideliikenteeseen tukeutuvaa pientalovaltaista kaupunginosaa, jonne voi tulevaisuudessa sijoittua n. 70 000 asukasta ja 10 000 työpaikkaa. Yleiskaavan toteuttaminen ajoittunee pääasiassa vuosille 2020-2050.

Östersundomin yleiskaavaehdotusta valmistellaan kolmen kunnan vuonna 2012 hyväksymän kaavaluonnosvaihtoehdon pohjalta. Tavoitteena on asettaa yleiskaavaehdotus nähtäville vuoden 2014 loppuun mennessä.

Östersundomin yleiskaava perustuu uuden raideyhteyden rakentamiseen, ja rakentamisalueiden toteuttaminen on tarkoitus sitoa raideliikenteeseen perustuvaan joukkoliikennejärjestelmän toteuttamiseen. Kaavassa on esitetty metrolinja Mellunmäestä Sipoon Majvikin ja varauduttu linjan jatkamiseen Majvikistä itään. Kaavassa on myös esitetty pikaraitiotiet kehä III:n sekä Itäväylään/Uuden Porvoontien suunnassa. Kaupunkisuunnitteluviraston tavoitteena on metron jatkaminen Mellunmäestä itään 2020-luvulla Östersundomin aluerakentamisen käynnistämiseksi. Metron jatkamisesta ei kuitenkaan ole sitovaa päätöstä.

Eriksnäsän osayleiskaavan liikennevaikutukset

Eriksnäsän osayleiskaavan tavoitteena on mainittu maankäytön kytkeminen vahvasti joukkoliikenteeseen. Kaava-aineiston liikenne ennusteen perusteella tämä tavoite ei toteudu. Henkilöautoliikenteen kulkumuoto-osuuden on arvioitu olevan 77 %, joukkoliikenteen 8% sekä jalankulun ja pyöräilyn yhteensä 15% arkkiliikenteessä tehdyistä matkoista. Alueelta suuntautuu henkilöautoliikennettä arkkiliikenteen huipputunteina noin 1800 ajoneuvoa. Suurin liikennekuormitus ohjautuu VT 7:lle, noin 850 ajoneuvoa ruuhkasuuntaan. Tämä tarkoittaa reilua 40 %:a yhden kaistan kapasiteetista. Helsinkiin päin tultaessa tämä vaikeuttaa kapasiteetista. Helsinkiin päin tultaessa tämä vaikeuttaa kapasiteetista. Helsinkiin päin tultaessa tämä vaikeuttaa kapasiteetista. Helsinkiin päin tultaessa tämä vaikeuttaa kapasiteetista.

Kaava-aineiston perusteella joukkoliikennekysyntä tyydytetään bussiliikenteellä, ja joukkoliikennejärjestelmän rungon muodostavat VT7 suuntaiset nykyiset kaltaiset bussilinjat. Mikäli joukkoliikenteen käyttöä pyrittäisiin lisäämään tarjontaa lisäämällä, liityntä raideliikenteeseen ja metroon vaatisi nykyisen järjestelmän parantamista ja investointeja Helsingin päässä. Itäkeskuksen, Mellunmäen ja Vuosaaren metroasemilla on nykyisin järjestelyin vain hyvin vähän kapasiteettia bussiliityntäliikenteen lisäämiseen, ja jäljellä oleva kapasiteetti tarvitaan Östersundomin alueen palvelemiseen ennen suuria raideliikenneinvestointeja. Käytännössä bussiliityntäliikenteen merkittävä lisääminen edellyttää raideliikenteen ulottamista ja uuden liityntäliikenteen terminaalin rakentamista vähintään kehä III:n tasalle. Helsingin näkökulmasta ei ole tarkoituksenmukaista rakentaa merkittäviä uusia asuntoalueita nykyis-

ten metroasemien ja bussiliityntäliikenteen varaan. Ensimmäiseksi tulisi pyrkiä kehittämään metrolinjakennettä palvelemaan tulevaisuuden joukkoliikennekysyntää idässä.

Kaava-aineistossa viitataan raideliikenneyhteyksiin lännen suuntaan pääkaupunkiseudulle, ja Eriksnäsän liikennejärjestelmän suunnitellaan yhdistyvän pitkällä aikavälillä Sibbesborgin keskustaan ja sinne suunniteltuun metroasemaan. Nykytilanteessa lähimmät henkilöliikennettä palvelevat raideliikenneasemat ovat Helsingin Mellunmäessä noin 15 km ja Vuosaarissa noin 20 km päässä kaava-alueen rajalta tie- ja katuverkkoa pitkin. Östersundomin yleiskaavassa on tarkoitus osoittaa metrolinja Mellunmäestä Majvikin ja varautua metrolinjan jatkamiseen Majvikistä itään. Kaava-selostuksessa on esitetty Eriksnäsän kaava-alueen toteuttamisen vaiheistus siten, että merkittävä osa rakentamisesta ajoittuu vuoden 2025 jälkeen, parantaa mahdollisuuksia kytkeä kaava-alueen raideliikenteeseen – edellyttäen, että itämetron jatke toteutetaan 2020-luvulla.

Östersundomin yleiskaavan valmistelun yhteydessä laaditut liikennejärjestelmäselvitykset (Strafica 2012 ja 2013) osoittava, että metron jatkaminen Sibbesborgiin asti voi johtaa metrojärjestelmän kapasiteettiongelmien. Eriksnäsän osayleiskaavan aineistossa esitetyt tavoitteet Etelä-Sipoon asukas- ja työpaikkamääristä johtavat kapasiteetin ylittymiseen tulevaisuudessa vuoden 2050 jälkeen. Kapasiteetin lisääminen on erittäin kallista, eikä se Helsingin näkökulmasta ole perusteltua vain idän suunnan kuormituksen vuoksi. Seudullisten joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittämiseen tulee panostaa Helsingin lisäksi myös muiden toimijoiden resursseja, ja raideliikennehankkeiden tulee olla kapasiteetiltaan riittävä myös tulevaisuudessa. Tämä edellyttää, että metron ohella myös muiden seudullisesti tärkeiden matkasuuntien palvelemiseen raideliikenteellä panostetaan ja näiden edellytyksiä arvioidaan seudullista yhteistyötä tehden. Tärkeimpinä näistä mainittakoon pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen poikittaiset runkoyhteydet, kuten Östersundomin yleiskaavatyössä mahdollisena raideyhteytenä esille nostettu ns. Jokeri 3 -linja.

Vastine

Toteuttamisen vaiheistus ja sen kytkeytyminen pääkaupunkiseudun itäisen kasvukäytävän toteuttamiseen esitetään korjatun kaavaehdotuksen aineistossa.

Liikenteen kulkumuoto-osuuksien kehitystä arvioidaan tarkemmin koko alueen osalta Sibbesborgin osayleiskaavan yhteydessä.

Joukkoliikenteen kehittäminen on kuntien, HSL:n ja valtion yhteinen tehtävä. Pääkaupunkiseudun itäosien tasapainoinen kaupunkikehittäminen tarvitsee toimivan joukkoliikennejärjestelmän. Väestökasvu ja työpaikkamäärien kasvu ei kuitenkaan ole niin nopeaa, etteikö tähän ehdittäisi varautua. HLJ 2015 onkin hyvä huomioida pitkällä aikavälillä tarvittavat investoinnit. Toteuttamisen vaiheistamisen laatiminen yhteistyössä on tärkeää ja sitä onkin jo aloitettu Östersundomin yhteisen yleiskaavan osalta.

Raidejoukkoliikenteen kapasiteettiongelmien ilmene-
minen vasta vuoden 2050 jälkeen on hyvä uutinen, sillä
siihen mennessä on pystytty investoimaan idän suunnan
joukkoliikennejärjestelmään.

Porvoon kaupunki

Porvoon kaupunki toteaa, että Porvoon kehitykseen liitty-
vät kiinteästi Helsingin seudulla ja myös Sipoossa tehtävät
ratkaisut. Vahvistettavana oleva Uudenmaan maakunta-
kaava sivuuttaa Porvoon tavoitteet toimivan raideliiken-
teeseen perustuvan joukkoliikenneyhteyden saamisesta
kaupunkiin. Heli-varauksen poistaminen maakuntakaa-
vasta estää varautumisen rannikon suuntaisen kaupun-
kiliikenteen järjestämiseen pitkällä aikavälillä. Helsingin
sisäisen katuverkon ruuhkautuminen lisää matka-aikoja
Porvoosta pääkaupunkiseudulle. Valtatie 7, moottoritien,
ruuhkat pääkaupunkiseudun päässä ovat jo nyt arkipäi-
vää. Sipoon Eriksnäsin alueelle on suunniteltu 10000 uutta
asukasta ja vain 1000 uutta työpaikka, joten pääosa alu-
een työssäkäyvistä tulee pendelöimään pääkaupunkiseu-
dun suuntaan. Asukasmäärän kasvu aiheuttaa suunnitel-
luista joukkoliikenteen ratkaisusta (linja-autoreitit ja myö-
hemmin Söderkullaan saakka ulottuva metro) huolimatta
paljon henkilöautoliikennettä. Eriksnäsin alueen toteut-
taminen lisää entisestään ruuhkia pääväylillä pääkaupun-
kiseudun suuntaan, ja näin porvoolaistenkin matka-aika
pääkaupunkiseudulle pitenee.

Porvoon kaupunki toteaa, ettei voimassa olevassa maa-
kuntakaavassa eikä parhaillaan vahvistettavana olevas-
sa maakuntakaavassa ole vielä osoitettu metroa välille
Östersundom – Söderkulla. Maakuntavaltuusto jätti hy-
väksymättä Helsingistä itään suuntautuvan Östersundo-
min taajamatoimintojen alueen Sipoon Söderkullaan asti.
Alueen suunnittelu jatkuu maakuntatasolla sekä Helsingin,
Vantaan ja Sipoon yhteisen Östersundomin alueelle laadit-
tavan yleiskaavatyön yhteydessä. Joukkoliikenneratka-
isut ovat maakunnan sekä seudun tasolla ratkaisematta eikä
konkreettista aikataulua esim. metron rakentamiselle ole
olemassa. Koska Eriksnäsin liikenneverkko on tulevaisuu-
dessa osa laajempaa seudullista kokonaisuutta, josta ei
ole vielä selvyttä, ei Eriksnäsin osayleiskaavaa tulisi tässä
vaiheessa vielä hyväksyä.

Eriksnäsin osayleiskaava-alueen eteläosassa asumiseen
osoitetut alueet ovat vahvistettavana olevan maakunta-
kaavan taajamatoimintojen reservialueita. Voimassa ole-
vassa maakuntakaavassa ei ko. alueita ole osoitettu vielä
lainkaan taajamatoimintojen alueeksi. Porvoon kaupunki
toteaa, että tässä vaiheessa näyttäisi siltä, että Eriksnäsiin
suunniteltu asutus hajottaa entisestään Sipoon hajanais-
ta yhdyskuntarakennetta. Eriksnäsin osayleiskaava-alueen
toteuttamisajankohta tulisi kytkeä selkeästi seudullisiin
liikenneverkko- ja joukkoliikenneratkaistujen toteuttamis-
ajankohtiin.

Porvoon vesi on käynnistänyt Helsinki-Sipoo-Porvoo -siir-

tolinjan yleissuunnittelun Porvoon vedenhankinnan tur-
vaamiseksi pitkällä tähtäyksellä. Tarkoituksena on hankkia
vettä Helsingistä HSY:n verkosta. Suunnittelua tehdään yh-
teistyössä Sipoon kunnan ja Helsingin seudun ympäristö-
palvelut kuntayhtymä HSY:n kanssa. Yleissuunnittelutyös-
sä on laadittu jo alustavia linjausvaihtoehtoja siirtolinjalle.
Eriksnäsin osayleiskaavatyössä tulisi ottaa huomioon Por-
voon vesihuollon kannalta tärkeän siirtolinjan mahdolliset
linjaukset osayleiskaava-alueen kautta.

Muilta osin ei Porvoon kaupungilla ole huomautettavaa
Eriksnäsin osayleiskaavaehdotuksesta.

Vastine

Eriksnäsin osayleiskaavan laatiminen perustuu Uuden-
maan 2. vaihemaakuntakaavaan sekä valtakunnallisiin alu-
eidenkäyttö tavoitteisiin, joissa mm. itämetron jatkaminen
on mainittu. Seudullista suunnittelua on tehty yhdessä ja
Porvoon kaupunki oli mukana mm. Helsinki-Porvoo kehys-
suunnitelman laatimisessa.

Eriksnäsin alue liittyy kiinteästi Söderkullan kehittämiseen
(ks. vaiheistus) Aluetehokkuus on huomattavasti muuta
Sipoota korkeampi. Liikennejärjestelmää ja toteutuksen
vaiheistusta suunnitellaan yhtenä kokonaisuutena Sibbes-
borgin osayleiskaava-alueen kanssa.

Sibbo Naturskyddare - Sipoon Luonnon- suojelijat rf. ja Suomen luonnonsuojelu- liiton Uudenmaan piiri

Eriksnäsin osayleiskaavaehdotuksessa on tapahtunut
luonnosvaiheeseen verrattuna jonkin verran muutosta
parempaan, erityisesti kaava-alueen eteläosien luonto-
arvojen huomioimisessa ja rakentamisen suuntaamis-
sa. Lausijat katsovat kuitenkin, että kaavaehdotus on
muutoksista huolimatta edelleen sekä valtakunnallisten
alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) että maankäyttö- ja ra-
kennuslain (MRL) vastainen.

Kaavaehdotuksen tärkeimmät puutteet ovat:

- kaava on voimassaolevan maakuntakaavan vastainen (MRL 32 §)
- liikkuminen ei perustu riittävästi julkiseen liikenteeseen (MRL 39.2 §, VAT)
- kaava ei tukeudu riittävästi nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen vaan luo erillisen uuden asutuskeskittymän ja hajauttaa yhdyskuntarakennetta (MRL 39.2 §, VAT)
- kaava uhkaa merkittäviä luontoarvoja (MRL 39.2 §)

- kaava uhkaa merkittäviä maisema-arvoja (MRL 39.2 §)
- kaavassa ei ole huomioitu Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen selvitystä (MRL 9§)

Maakuntakaava

Kaavaselostuksen mukaan Eriksnäsin osayleiskaava on Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukainen. Maakuntakaava ei kuitenkaan ole lainvoimainen vaan siitä on valitettu ja valitusten käsittely on edelleen kesken. Maakuntakaavasta on valitettu myös Eriksnäsin kaavaratkaisun osalta. Siten Eriksnäsin kaavoitusta ei voi perustella vailla lainvoimaa olevalla 2. vaihemaakuntakaavalla vaan osayleiskaavaehdotus on voimassa olevan maakuntakaavan ja siten MRL 32 §:n vastainen.

Sipoonlahden ranta-alueen osalta kaavaehdotus on myös vahvistamattoman 2. vaihemaakuntakaavan vastainen, koska vaihekaavassa Sipoonlahden rantaan on jätetty leveä valkoinen vyöhyke taajama-alueen ja meren väliin. Tällä vyöhykkeellä aikaisemman maakuntakaavan viheralumerkinnot jäävät edelleen voimaan eli Eriksnäsin rantavyöhyke on edelleen maakuntakaavoituksessa maa- ja metsätalousaluetta, jolla on erityistä ulkoiluohjaamistarvetta (MU).

Liikenneyhteydet ja yhdyskuntarakenne

Valtaosa kaava-alueesta sijaitsee kaukana niin maakuntakaavassa kuin Sipoon yleiskaava 2025:ssäkin osoitetuista joukkoliikenteen kehittämiskäytävistä.

Osayleiskaavaehdotuksessa esitetyn kaltaisen uuden merkittävän asuinkeskittymän rakentaminen Helsingin seudulle ilman toimivaa raideyhteyttä on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) Helsingin seutua koskevien erityistavoitteiden vastaista.

Ympäristöministeriö on Itä-Uudenmaan maakuntakaavan vahvistamista koskevassa päätöksessään (YM/5222/2007) hylännyt Eriksnäsin kaavamerkintää koskeneen, taajama-alueen laajentamista vaatineen valituksen ja todennut maakuntakaavan merkinnät laillisiksi. Päätöksessään ympäristöministeriö toteaa (s. 81): ”Eteläisen Sipoon alue on osa Helsingin seudun alue- ja yhdyskuntarakennetta, jolla valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden Helsingin seudun erityiskysymyksiä koskevien erityistavoitteiden mukaan alue- ja yhdyskuntarakennetta kehitetään väestökehityksen edellyttämällä tavalla ja kasvusuunnat valitaan hyödyntämällä joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen sekä seutua ympäröivän kaupunki- ja taajamaverkoston mahdollisuuksia. Lisäksi alueidenkäytön suunnittelulla ehkäistään yhdyskuntarakenteen hajautumista. Joukkoliikenteen toteuttamisen ratkaisut eteläisen Sipoon osalta erityisesti raideliikenteen osalta ovat vielä avoimia.”

Merkittävän asuinkeskittymän rakentamisesta ilman raide-

yhteyttä on myös Helsingin hallinto-oikeuden päätös koskien Espoon Histan alueen kaavoitusta.

Helsingin hallinto-oikeus kumosi 13.10.2011 Espoon kaupunginvaltuuston päätöksen Hista-Siikajärvi-Nupuri – yleiskaavasta (HHaO:n päätös 11/1010/5). Tämä päätös pysyi samana myös korkeimmassa hallinto-oikeudessa (vuosikirjartarkaisu KHO 2012:67). Yleiskaavan joukkoliikennetarkaisu perustui suunnitteilla olevaan Espoo-Lohja-Salo –oikorataan. Ratayhteydestä Histan alueelle ei kuitenkaan ole sitovaa päätöstä, ja kaavaan ei sisällynyt määräyksiä, joilla varmistettaisiin, että alueen toteuttaminen ja toimivien joukkoliikennedyhteyksien saaminen käyvät aikataulullisesti yhteen. Kaavan katsottiin olevan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden Helsingin seutua koskevien erityistavoitteiden vastainen, koska alueen rakentamisen ajoitusta ei ollut kytketty joukkoliikenteen toteuttamiseen. Kaava kumottiin MRL 39 § 2 momentin 4 kohdassa säädetyn joukkoliikennettä koskevan yleiskaavan sisältövaatimuksen vastaisena. Lisäksi hallinto-oikeus katsoi, että Histan kaava oli sekä voimassa olevan maakuntakaavan että yleiskaavan vastainen. Katsomme, että Histan osayleiskaava on näiltä kohdin suoraan verrattavissa Eriksnäsin osayleiskaavaan. Eriksnäsin alueen taajamarakentamisen edellytyksenä on pidettävä sitovaa päätöstä aluetta palvelevan raideyhteyden rakentamisesta.

Kunnan vastauksessa Eriksnäsin kaavaluonnoksesta annettuihin lausuntoihin esitetään, että koska 2. vaihemaakuntakaavassa Eriksnäsin alueen rakentamista ei ole kytketty raideliikenteen aikatauluun, VAT ei koske Eriksnäsiä samoin kuin Hista. VAT:n asettama velvollisuus perustaa uudet maakunnallisesti merkittävät taajama-alueet joukkoliikennedyhteyksien, erityisesti raideliikennedyhteyksien varaan, koskee kuitenkin läpäisyperiaatteella kaikkia uusia taajamatoimintojen alueita.

Metron rakentamisesta Söderkullaan asti ei ole olemassa minkäänlaisia päätöksiä, eikä sitä todennäköisesti olla toteuttamassa ainakaan lähivuosikymmeninä. Vaikka metro joskus jatkettaisiin Söderkullaan asti, Eriksnäsin alue olisi tässäkin tapauksessa liityntäbussin varassa. Kaavaselostuksessa todetaan ”Metroradan jatketta Eriksnäsiin saakka tutkittiin esiselvityksessä ja todettiin se tunneliratkaisuna teknisesti mahdolliseksi, mutta erittäin kalliiksi. Eriksnäsin joukkoliikenteen kannalta bussiliityntäliikenne Sibbesborgin metron pääteasemalle on joustava, nopea, edullinen ja koko aluetta hyvin palveleva ratkaisu.” (s. 31). Liityntäbussi usean kilometrin päässä sijaitsevalle metroasemalle tekee matka-ajasta Helsinkiin niin pitkän, että julkinen liikenne ei pärjää houkuttelevuudessa henkilöautolle. Eriksnäsin osayleiskaava-alueelle ei ole näillä näkymin mahdollista suunnitella VAT:n edellyttämää raideliikenteeseen perustuvaa liikennejärjestelmää.

Tästä huolimatta osayleiskaavaehdotuksen selostuksen luvussa 4 ”Osayleiskaavan tavoitteet” esitetään edelleen, että alueelle on tulossa oma metroasema. ”Väestötavoitteena on 11 000- 13 000 asukasta, mikä on riittävä väestöpohja metroaseman käyttäjämääräksi ja tuottaa oman viereisen keskuksen kaupallisine ja julkisine palveluineen sekä työpaikkoineen. Keskusta muodostuu rannan ja metro-

aseman välille.” (s. 54). Kaavan ylimitoitettu väestötavoite pohjautuu siis virheelliseen oletukseen.

Eriksnäsän kaavoittaminen taajama-alueeksi edellyttäisi sitä, että Sibbesborg metroineen olisi rakennettu ensin, mikä on joka tapauksessa vuosikymmenten päässä. Siinä ajassa mikä tahansa toteuttamattomana makaava kaava vanhentuu.

Eriksnäsän alueen rakentaminen ei myöskään palvele nykyistä yhdyskuntarakennetta ja Söderkullan taajaman kehittymistä. Alueelta on Söderkullan palveluihin matkaa useita kilometrejä. Koska alueen liikkuminen tulee varsin pitkään perustumaan yksityisautoiluun, suuntautuu asiointi todennäköisesti suurimmalta osalta Helsinkiin ja Porvooseen. Siksi Etelä-Sipoon kehittymisen kannalta olisi parempi keskittää rakentamista nykyisen taajaman alueelle ja läheisyyteen.

Lausunnonantajat katsovat, että osayleiskaavaehdotus on liikenteen ja yhdyskuntarakenteen osalta VAT:n ja MRL 39.2§ seuraavien yleiskaavan sisältövaatimusten vastainen:

- 1) yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys;
- 2) olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;
- 4) mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla;
- 7) ympäristöhaittojen vähentäminen

Sipoonlahti

Luonnosvaiheen jälkeen osayleiskaavan rakentamista on keskitetty entistä voimakkaammin Sipoonlahden rantaan.

Kaavan luontoselvityksessä rantaa pidetään arvokkaana luonto- ja maisemakokonaisuutena ja ekologisena yhteytenä, joka pitää säilyttää. Lähes koko Sipoonlahden ranta-alue on todettu myös maakunnallisesti arvokkaaksi luontoympäristöksi Itä-Uudenmaan liiton MALU-selvityksessä. Kuten kaavaselostuksessa sivulla 46 todetaan: ”Sipoonlahden ympäristö muodostaa Itä-Uudellamaalla luonnon monimuotoisuuden huippualueen”. Kaavassa voimakasta rakentamista on kuitenkin suunniteltu aivan rannan tuntumaan ja ranta-alueen arvokkaiden luontokohteiden keskittymän läpi on piirretty ulkoilureitti.

Sipoonlahden ranta on merkitty voimassaolevissa kaavoissa arvokkaaksi maisema-alueeksi.

Sipoonlahti on myös todettu maakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt -selvityksessä (Missä maat on mainioimmat - Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Uuden-

maan liiton julkaisuja E114 - 2012). Maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön rajausta ulottuu rannasta Eriksnäsintien itäpuolelle asti. Tämä selvitys puuttuu MRL 9 §:n vastaisesti kokonaan kaavaehdotuksen lähdeaineistoista.

Rakentamisalueiden sijoittelu ei ota huomioon alueen topografiaa, esimerkkinä se miten Sipoonlahden yli on osoitettu siltayhteystarve sekä niillä kohteilla joilla on osoitettu ruutukaavalla toteutettavia, 5-6 kerroksiset kerrostalot sallivia kortteleita topografialtaan jyrkille alueille. Kaavaselostuksessa näitä ranta-alueen korkeille kallioille rakennettavia kerrostalokortteleita kutsutaan pienipiirteiseksi rakentamiseksi.

Kuten kaavaluonnoksesta annetuissa aiemmissa lausunnoissa on todettu, Sipoonlahden rannat edustavat Sipoon viimeisiä rakentamattomia luonnontilaisia rantoja ja ovat merkittäviä laajemman alueen ihmisten virkistyskäytössä jo nykyisin. Suunniteltu rakentaminen hävittäisi nämä Sipoon rannikolla ainutlaatuiset vapaat luonnonrannat. Kaavaselostuksen mukaan Sipoonlahden ranta säilyy virkistyskäytössä Hitän puolella, mutta siellä on huomattavasti Eriksnäsia enemmän rakennuksia jo nyt ja vapaata rantaa vain joitakin satoja metrejä, enimmäkseen hyvin jyrkkiä kallioita. Myös siltayhteyden toteutuminen Hitän puolelle on epävarmaa ja parhaimmillaankin mahdollista vasta hyvin pitkän ajan kuluttua.

Lausunnonantajat katsovat, että Sipoonlahden rannan tuntumaan suunniteltu rakentaminen on seuraavien MRL 39.2§:n mukaisten yleiskaavan sisältövaatimusten vastaista:

- 8) rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen; sekä
- 9) virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

Muut luontokohteet ja ekologiset yhteydet

Osa maakunnallisesti arvokkaista (MALU-selvitys) ja muista mm. kaavan luontoselvityksessä arvokkaiksi todetuista luontokohteista on huomioitu puutteellisesti.

Konäsuddenin arvokkaaksi todettu niemi on merkitty VU-1 merkinnällä, joka sallii rakentamista ja metsien muuttamista ”urheilualueeksi” kaikkialla muualla paitsi niillä osilla, joissa on päällekkäismerkintänä ”luo”. VU-kaavamerkintää käytetään yleensä vain paikoilla, joille on tarkoitus rakentaa urheilukenttä, liikuntahalleja, golfrata tms. Koko kaava-alueelle ei ole lainkaan esitetty normaaleja VR- tai VL- alueita. Konäsuddenin niemen luontoarvot ovat niin merkittäviä, että ne olisi syytä turvata MRL 41.2§:n mukaisesti luo-merkinnällä.

Itäosan runsaslahopuustoinen luonnotilaisen kaltainen metsä on jätetty haja-asutusalueeksi MTH-merkinnällä. Myös tämän alueen luontoarvot on syytä turvata luo-merkinnällä.

Voimakas rakentaminen sääksen pesän ympärille suuntaa

virkestyskäyttöä pesän läheisyyteen ja vaarantaa sen säilymisen, vaikka suojavyöhykettä onkin jätetty.

Luontoselvityksessä osoitetut tarvittavat ekologiset yhteydet on huomioitu monin paikoin puuttellisesti. Sipoonlahden rannassa kohdassa, johon luontoselvityksessä esitetään 70 metriä leveää ekologista yhteyttä, kaavakartassa A iv -tontti (4 kerroksisia asuintaloja) ulottuu vain ulkoilureitin leveyden päähän rannasta. Venesatamien kohdalla rannan ekoyhteys katkeaa kokonaan. Keskimäinen satama-alue jättää allensa myös arvokkaat rantalehdot. Kaava-alueen pohjoisosassa luontoselvityksessä Sipoonlahdelta itään osoitetut ekologiset yhteydet jäävät suureksi osaksi A-varausten alle ja katkeavat kokonaan. Bastuvikenillä tiet on piirretty suoraan kiinni luo-alueeseen ja viheryhteys on liian kapea (luontoselvityksen suositus vähintään 100 metriä, kaavakartalla tie 20 metriä rantaviivasta). Merilän suunnalla ekoyhteystarve jää kokonaan Aiii-iv -merkintöjen alle.

Vastine

Eriksnäsinsä osayleiskaava hyväksytään vasta, kun Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava on saanut lainvoiman (30.10.2014).

Eriksnäsinsä osayleiskaava tarkentaa maakuntakaavan merkintöjä. Sipoonlahden rantavyöhyke on osoitettu ulkoilu- ja virkistysalueiksi sekä venesatamiksi. Ulkoilun ohjaaminen ja riittävät virkistyspalvelut ovat kaavan lähtökohtana. Rakentamisen suhdetta maisemaan on tutkittu maastomallin sekä alueleikkausten ja julkisivujen avulla. Sipoonlahden jylhä kalliomaisema säilyy maisematilan määrävänä piirteenä uuden rakentamisen asettuessa maaston alavammille kohdille.

Osayleiskaavaehdotuksessa on osoitettu viher- ja virkistysalueita yhteensä 133 hehtaaria. Tämä on varsin paljon, kun ottaa huomioon, että kaava-alueen laajuus on n. 360 ha ja alue on mm. maakuntakaavassa lähes kokonaan osoitettu taajamatoimintojen alueeksi. Suunnittelun yksi tärkeimmistä periaatteista on ollut kaavaehdotusta laadittaessa, että tiivistetään rakentaminen mahdollisimman yhtenäiseksi ja eheäksi kokonaisuudeksi ja näin voidaan säästää myös laajoja luontokokonaisuuksia. Ei voida samanaikaisesti tehdä tiivistä kaupunkirakennetta ja säilyttää kaikkia mahdollisia luontoarvoja rakentamisalueiden sisällä. Suunnitteluun liittyy arvovalintoja.

Terveydensuojelujaosto

Osa-yleiskaavan toteuttaminen ei saa vaarantaa uimavesien hygieenistä laatua kaava-alueen tulevilla uimarannoilla eikä myöskään kaava-alueen ulkopuolisilla ranta-alueilla esim. Hangelbyn lahdessa.

Vastine

Hulevesiselvityksen mukaan toteuttamalla toimenpiteet hulevesien viivytyksessä ja imeyttämisessä alueen rakentaminen ei heikennä veden laatua. Sipoonjoen ravinne- ja kiintoainekuormitus on peräisin laajalta alueelta suunnittelualueen pohjoispuolelta.

Borgå-Sibbo fiskeområde

Sibbo viken är en del av det planerade området, men fiskeområdet har inte bland materialet funnit några utredningar om hur planerna inverkar på fiskbestånden och havsvattenmiljön. Sibbo fiskeområde påtalade detta i sitt utlåtande redan år 2011. Det är en klar brist, då åtgärder på land inverkar på havsmiljön. Dessutom finns i planen utritat tre småbåtshamnar som medför trafik (störning), föroreningar, eventuellt förlorade lekplatser och troligtvis ett större fisketryck.

Sibbo viken är fredad, allt fiske är förbjudet under tiden 1.8-15.10 åren 2011-2015 enligt Sibbo fiskeområdets beslut, som stöder sig på lag om fiske 43 §. Fiskeområdet har motiverat beslutet som följer:

”I Sibbo å lever en ursprunglig öringstam, som man i flera olika sammanhang kommit fram till att är utrotningshotad. De senaste åren har yngelproduktionen sannolikt skett endast i Byabacken. Då fisken genetiskt är unik och inte finns i någon odlingsanstalt är stammens enda möjlighet att repa sig på naturlig väg. För att förbättra möjligheterna behöver lekfisken obehindrat kunna stiga upp i ån för lek.”

Borgå-Sibbo fiskeområde har på stämman 2014 förlängt fredningsområdets bestämmelser till att gälla t.o.m. år 2023. Fredningstiden är också förlängd, från och med år 2015 gäller bestämmelserna 1.8- 30.11.

Användningen av viken bör planeras så, att den inte äventyrar förutsättningarna för öringen som företar sin lek-vandring genom området och inte heller andra fiskars lek. Fiskeområdet anser att den nuvarande båthamnen i Sibbo viken inte får utvidgas och nya marinor inte för byggas i viken. De planerade marinor skall byggas ytterom viken.

Bemötande

För konsekvenserna för genomförandet av Eriksnäs delgeneralplan på Sibbo ås Natura 2000-område och havsörringsbeståndet som är ett skyddsobjekt har utarbetats en behovsprövning för Natura-bedömning (Ramboll Oy 2013), som är en bilaga till planförslaget. I behovsprövningen konstateras att de viktigaste riskfaktorerna för skyddsvärdena i Sibbo ås Natura-område är det sediment och den näringsbelastning som orsakas av byggandet och hamnar i vattnet. De mest betydande konsekvenserna un-

der byggskedet anknyter till marktransport och eventuell schaktningsarbeten. Vid bearbetning av marken frigörs sediment och näringsämnen som kan transporteras med dagvattnet till Sibboviken. Ifall man använder sprängämnen kan nitratkvävet som frigörs ur dem transporteras med dagvattnet och belasta Sibboviken, där ån rinner ut. Ifall Sibbovikens vattenkvalitet försämras under byggandet på grund av sedimentbelastning, kan havsöringens levnadsförhållanden i viken tillfälligt försämrast. Det finns många metoder för att minska den mängd av sediment som hamnar i vattnet, och när dessa lindrande åtgärder vidtas, är de negativa effekterna inte betydande. I planens allmänna bestämmelser har man beaktat genomförandet av lindrande åtgärder. I Natura-bedömningens behovsprövning konstateras också att man inte bedömer att planen skulle ha sådana betydande och sannolika konsekvenser för Sibbo ås naturvärden att det skulle föreligga behov för en skild Natura-bedömning. Dessutom finns Natura-bedömningen (Ramboll 2014) för Sibbesborgs delgeneralplan som bilaga till det korrigerade planförslaget.

Eriksnäsins asukasyhdistys

Eriksnäsins asukasyhdistys pitää hyvänä, että Eriksnäsins aluetta kehitetään. Yhdistys kuitenkin kyseenalaistaa kaavaehdotuksen mukaisen aluerakentamisen tehokkuuden ja pitää väestötavoitetta liian korkeana. Etenkin kun alueelle ei olla tuomassa raidejoukko liikenteen asemaa, tehokkuudet ovat yhdistyksen mukaan ylimitoitettuja.

Osayleiskaavassa on nyt hyvin huomioitu koko Eriksnäsins liikennettä vaarantanut kevyenliikenteenväylän puuttuminen Eriksnäsintieltä, joka jäi jo Eriksnäs I-vaiheessa rakentamatta. Sopimus- ja toteutusvaiheissa on nyt maanomistajan kanssa ehdottomasti sovittava siitä, että kynnysinvestoinnit todella toteutetaan ennen minkäänlaista rakentamisen aloitusta eli

1. Aivan ensimmäiseksi on tehtävä Eriksnäsintielle kevyenliikenteenväylä.
2. Eriksnäsintien varteen suunniteltu kevyenliikenteenväylä ei saa loppua moottoritien alitukseen, vaan sitä on jatkettava niin, että kevyenliikenteenväylä ulottuu Söderkullaan saakka, jotta esim. koululaisille voidaan taata turvallinen yhteys kouluille. Nykyinen kevyenliikenteen tarpeisiin tehty metsäväylä on alun perinkin rakennettu väliaikaiseksi ratkaisuksi, eikä se täytä kaikilta osin kevyenliikenteenväylän kriteerejä.
3. Lisäksi katuyhteys Kalkkirannantielle on rakennettava ennen Eriksnäs II:n omakotitaloalueen rakentamisen (mukaan lukien infran rakentaminen) aloitusta.
4. Yhtälailla myös muut kaavadokumentteihin merkityt kynnysinvestoinnit (kaavadokumenttien liite 4, taulukko 16) on vaadittava toteutettavaksi ennen kyseisten rakentamiskokonaisuuksien aloittamista, jotta ei käy kuten

Eriksnäs I -asemakaava-alueen toteutuksessa kävi (päiväkotia ei rakennettu, leikkialueista toteutettiin vain pieni osa, ulkoilureitit tehtiin lopulta asukkaiden talkootöinä ja urheilukentän rakennuskustannukset jäivät kunnalle).

Eriksnäs II asemakaavan luonnosvaiheessa päästiin jo yhteisymmärrykseen siitä, ettei Palokärjentien eikä Pyykujan paista tehdä läpiajoreittejä, vaan niiden päistä olevat jatkot ovat kevyenliikenteenväyliä ja toisen osalta läpiajokiellolla varustettu pelastus-/huoltoreitti. Nyt osayleiskaavassa ne ovat merkitty tiestöksi ja vielä lisäksi Teerikujan päähän on tehty uusi läpitietyhteys. Näiden osalta osayleiskaavaan tulee kirjoittaa auki se, että kyseiset reitit eivät ole läpiajokatuja (kuten jo Eriksnäs II asemakaavaprosessissa sovittiin).

Lisäksi sopimus- ja toteuttamisvaiheessa pitää sopia, että Eriksnäs II:n omakotialueen rakentamiseen (mukaan lukien ko. alueen infran rakentaminen) ei saa käyttää Lintukaarta eikä Palokärjentietä, koska tiestö ei ole varsinkaan Palokärjentien osalta siihen soveltuva ja tulisi aiheuttamaan kohtuuttomia vaaratilanteita asukkaille.

Kaikki Eriksnäs II omakotialueen rakentamiseen liittyvä liikenne on määrättävä tapahtuvaksi Kalkkirannantien katuyhteyden kautta (tai liitteessä 4 mainitun Eriksnäs asemakaava-alueen 1. osan kokoojatie kautta, jos se on toteutettu omakotialueen rakentamisen aloitusta aiemmin). Huolta Kalkkirannantien katuyhteyden toteutuksessa aiheuttaa lisäksi se, että loppuosuus Eriksnäsintie-Kalkkirannantie välisellä kokoojatiellä Kalkkirannantien puoleisessa päässä on eri omistajan omistuksessa, eikä sitä osuutta myöskään ole merkitty osayleiskaava-alueeseen. Omakotitaloalueen kaavamerkintä (A) on muutettava siten, että kerroskorkeus on rajattu omakotitaloa vastaavaksi (=2)

Aiemmin eri kaavasunnitelmien eri vaiheissa on puhuttu mahdollisesta metroasemasta uuden alueen keskustointojen alueelle ja tämän vuoksi on kaavoissa perusteltu jopa 6-8 kerroksisten kerrostalojen tarvetta alueelle. Nyt yleisökuulemistilaisuudessa Lindassa kunnan edustaja (K Y -J) kertoi, ettei metro tule toteutumaan alueelle, joten tämä tieto johtaa väistämättä siihen, ettei alueen luonteelle sopimattomia 6-kenoksia kerrostaloja tarvita.

Osayleiskaavaehdotuksessa on lisäksi merkitty 6-kerroksiset kerrostalot Eriksnäsintien ja Pyykujan väliin aivan suoraan omakotitalojen viereen. Kerrostaloja ei missään tapauksessa saa rakentaa aivan olemassa olevan omakotitaloalueen viereen, maastollisesti vielä alueen korkeimpaan kohtaan, vaan riittävät puusto-/vihersuoja-alueet tulee aina jättää omakotitalojen viereen. Samaan asiaan liittyen aiemmissa kaavaprosessien vaiheissa Tuulihaukankujan viereen oli jätetty viheralue, joka on nyt poistettu. Nykyinen viheralue Tuulihaukankujan viereisessä rinteessä tulisi säilyttää.

Liitteessä 4 eri toteuttamiskokonaisuudet on määritelty sitoviksi, mutta niiden toteuttamisjärjestys ja aikataulu eivät ole sitovia, vaan vaiheistus on vain suuntaa-antavia ja toteuttamisjärjestys riippuu maanomistajaryhmän val-

miuksista toteuttaa alueita. Liitteessä 4 esitetty toteuttamisjärjestys tulee myös vaatia sitovaksi ainakin alkupään vaiheiden osalta.

Sipoonlahden rannan kallioalueille on viheralueet jätetty paikoin varsin kapeiksi eikä näin ollen mahdollista mielekkäitä ulkoilureittejä ranta-alueille. Sipoonlahden rannan kallioalueet tulee jättää laajemmin kuntalaisten virkistys-alueiksi.

Vastine

Rakentamisen tehokkuus on tarpeellinen myös bussijoukkoliikenteen kannattavuuden sekä kaupallisten palvelujen takia.

Osayleiskaavaan on merkitty suurimmat sallitut kerrokorkeudet. Asemakaavoituksessa tutkitaan tarkemmin kortteleihin sopivat ratkaisut.

Eriknäsin II asemakaava määrittää rakentamistapaa osayleiskaavaa takemmin. Korjataan osayleiskaavaan Hangelbyn peltoaukioihin rajautuvat korttelialueet pientalo-alueiksi (AP).

Rakentamisaikaista liikennettä ei ole tarkoitus ohjata asuinalueiden läpi vaan toteutusjärjestyksessä määriteltyjen uusien katuyhteyksien kautta.

Katuyhteydet ovat varauksia, jotta liikkuminen alueella on mahdollista ja sujuvaa sitten kun yhteydet mm. Kalkkiranantielle ovat olemassa. On useita katuyhteyksiä, jotta liikenne ei ruuhkaudu tai lisäännä häiritseväksi jollakin katuosuudella. Liikenteen toimivuustarkastelussa huomataan, miten liikenne jakautuu useille reiteille.

Etelä-Suomen aluehallintovirasto

Etelä-Suomen aluehallintovirastolla ei ole lausuttavaa asiassa.

Liikennevirasto

Liikennevirasto toteaa, että kaava-alueen rajan tuntumassa kulkee Liikenneviraston Bärgerholmen Sipoonlahti venereitti, joka ulottuu Sipoonlahden eteläosaan, kaavan eteläisimmän LS-1-merkinnän edustalle.

Kaavassa esitetty siltayhteystarve Sipoonlahden yli on osoitettu venereitin pohjoispuolelle. Sillan alikulkukorkeudeksi on suunniteltu yli 20 m, joka täyttää Liikenneviraston suosituksen (Suositukset vesistöjen aukkumitoista, Merenkululaitoksen julkaisuja 12/2005) sillan alikulkukorkeudesta vesiväylien ulkopuolisilla purjehduskelpoisilla

vesialueilla. Em. ohjeessa on esitetty sillan alikulkukorkeuden sekä aukon määrittäminen.

Liikennevirasto huomauttaa, että rantarakentamista (mm. venesatamia) suunniteltaessa kapeassa Sipoonlahdessa tulisi huomioida alueen vesiliikenne sekä siitä mahdollisesti aiheutuva aaltoilu. Vesiliikenteestä aiheutuvia vaikutuksia on joissakin tapauksissa mahdollista pienentää vesiliikennelain mukaisilla kiello- ja rajoituspäätöksillä, mutta ensisijaisesti uudet venesatamat ja muu rantarakentaminen sekä niihin liittyvät toiminnot tulisi pyrkiä toteuttamaan siten, että jo olemassa olevasta vesiliikenteestä ei aiheutuisi toiminnalle haittoja.

Vastine

Aaltoilu on mahdollista huomioida rantarakentamisen tarkemmassa suunnittelussa ja asemakaavoituksessa, sillä osayleiskaavan mukaisesti rakentaminen ei missään kohdin ulotu aivan rantaviivaan saakka.

Venesatamien laajuutta ja rakenteita tutkitaan tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä. Kiellot ja rajoitukset eivät varsinaisesti kuulu osayleiskaavalla säädeltäviin asioihin, mutta esimerkiksi nopeusrajoitukset ovat tehokas keino vähentää aaltoilun aiheuttamaa haittaa ja lisätä turvallisuutta veneilyssä.

Merilä yksityistien tiekunta

1) Meriläntien käyttö läpiajoon ei pidä sallia, eli autoliikenne poikki Merilästä.

2) Merilän ja sitä ympäröiviä alueita ei pidä sallia rakentaa ennen kuin uudet tieyhteydet on rakennettu alueelle Eriknäsin suunnalta.

Meriläntien eteläpuolisen alueen rakentaminen tulee sallia vain normaalissa järjestyksessä alueen asemakaavan ja korvaavan tieyhteyden valmistuttua, sillä Meriläntie ja Meriläntien ympäristö ei kestäisi rakentamisesta johtuvaa suurta liikennettä. Rakentaminen rasittaisi kohtuuttomasti aluetta ja siitä aiheutuisi häiriötä ja haittaa alueen kaikille asukkaille. Lisäksi runsas raskas liikenne muodostaisi turvallisuusuhan kapealla tiellä.

Vastine

Merilän yksityistie on osoitettu kevyen liikenteen väyläksi, jolla myös nykyisille tonteille ajo on sallittu. Ajoneuvoliikennettä ei ohjata Meriläntielle vaan uusille kaduille, joiden varrelle rakentamista ohjataan. Uusi katuyhteys Kalkkiranantielle ja Eriknäsintielle ovat edellytyksiä uuden rakentamisen toteuttamiselle.

Museovirasto

Museovirasto toteaa, että kaava-alueella sijaitsee seitsemän muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamaa kiinteää muinaisjäännettä. Museoviraston huomautukset kaavaan ja kaavaselostukseen ovat seuraavat:

1. Eriksnäs, Divarp torp (Djupvarp torp), (mj. rek. nro 1000010813) asuinpaikka. Tarkemman maankäytön suunnittelun yhteydessä alueen rajat tulee tarkastaa.
2. Eriksnäs, Kappiko/Långnäs II (mj. rek. nro 1000010815), historiallisen ajan asuinpaikka. Kaavaselostuksen sivulla 35 olevassa kartassa kohde on merkitty numerolla 1000010816. Kohdenumerot ovat menneet sekaisin seuraavan kohteen kanssa. Tarkemman maankäytön suunnittelun yhteydessä alueen rajat tulee tarkastaa, sillä muinaisjäänne saattaa ulottua muuttuvan maankäytön alueelle (tiealueelle sekä kortteleihin A/P – 2 II).
3. Eriksnäs, Kappiko/Långnäs III (mj. rek. nro 1000010816), historiallisen ajan asuinpaikka. Kaavaselostuksen sivulla 35 olevassa kartassa kohde on merkitty numerolla 1000010816. Kohdenumerot ovat menneet sekaisin edellisen kohteen kanssa. Tarkemman maankäytön suunnittelun yhteydessä alueen rajat tulee tarkastaa, sillä muinaisjäänne saattaa ulottua muuttuvan maankäytön alueelle (tiealueelle sekä kortteleihin A/P – 2 II).
4. Eriksnäs (mj. rek. nro 753010019), kiviröykkiöitä (kaskiraunioita). Sijaintipaikka osoitettu kaavaehdotuksessa ”Urheilu- ja virkistyspalveluiden alueeksi, jonne voidaan sijoittaa urheilu-, virkistys- ja vapaa-ajan toimintoja palvelevia rakennuksia ja rakennelmia.” Mahdollisia rakenteita suunniteltaessa on huomioitava muinaisjäänneksen laajuus.
5. Eriksnäsien tiiliruukki (mj. rek. nro 1000001345), teollisuuskohde. Alueelle ei ole osoitettu muuttuvaa maankäyttöä, joten kohteen säilyminen voidaan turvata.
6. Gerknäs/Eriksnäs (mj. rek. nro 1000010812), 1500-luvulta peräsin oleva kartanon paikka. Mikäli alueelle tulee uudisrakentamista, on kohteen rajausta tarkastettava.
7. Hangelby, Jontas, Antas (mj. rek. nro 1000010824), asuinpaikka. Tarkemman maankäytön suunnittelun yhteydessä kohteen rajausta tarkastettava, mikäli alueelle tullaan osoittamaan muuttuvaa maankäyttöä.

Kaavaselostukseen tulee liittää lista kaava-alueen muinaisjäänneksistä. Kustakin kohteesta selostuksessa tulee olla muinaisjäänneksen virallinen nimi, muinaisjäänneksirekisterinumero sekä lyhyt kuvaus. Lisäksi kohteet tulee luokitella juoksevalle numeroinnilla, jonka tulee olla yhtenäisen kaavakartan kohdenumeroinnin kanssa (merkintä kaavakartalla kohde- tai aluumerkintä ja sm-1, sm-2 jne.).

Kaavaselostuksen tekstiin tulee tehdä lisäksi seuraavat korjaukset:

Sivulla 34 luvussa 3.4.2 Muinaismuistot lukee ”Muinaisjäänneksistä varhaisin on Konäsuddenin kallion lounaisreunalla sijaitseva pronssikautinen kiviröykkiö”. Teksti viittanee kohteeseen 4. Eriksnäs (mj. rek. nro 753010019) ja kyseessä on historialliseen asutukseen liittyvä kaskiraunio-alue. Saman luvun viimeinen kappale: Muinaisjäänneksen tarkempi inventointi tulee laatia myös muiden kohteiden osalta asemakaavoituksen yhteydessä, kun niihin kaavoituksen seurauksena kohdistuu huomattava maankäytön muutos. Tulee poistaa sana huomattava sivun 35 kartan kuvatekstissä lukee ”Osayleiskaava-alueen merkittävät muinaismuistolailla (295/63) rauhoitetut kiinteät muinaisjäänneksiset.” Sana merkittävät tulee poistaa tai vaihtaa sanaan tunnetut.

Vastine

Tehdään ehdotetut muutokset kaavakarttaan ja kaavaselostukseen.

Porvoon museo

Porvoon museo / Itä-Uudenmaan maakuntamuseo toteaa kaavaehdotuksesta seuraavaa:

Selvityksiä on ehdotusvaiheessa täydennetty, mutta ottaen huomioon kaavan radikaalit vaikutukset taajamakuvaan, maisemaan ja kulttuuriympäristöön on kaavan vaikutusten arviointi tehty näiden suhteen sangen pintapuolisesti ja ongelmattomasti. Selostuksessa yleispiirteisesti todetaan että; ”kulttuuriympäristössä on luonnollista, että ihmistoiminta eri aikakausina jättää omat jälkensä jatkuvasti kehittyvään ja muuttuvaan kokonaisuuteen. Tämän tulee kuitenkin tapahtua perinteisiä ja olevia arvoja ja kunnioittaen. Osayleiskaavan merkinnät ja määräykset, jotka koskevat maisema-alueita sekä kulttuurihistoriallisia ympäristöjä antavat selkeät reunaehdot olevien arvojen huomioon ottavalle suunnittelulle ja toteuttamiselle. Osayleiskaavassa erityistä sovitusta on Sipoonlahden maisemakokonaisuuden arvojen kanssa. Muilta osin kaavan laatimisessa ei ole jouduttu ristiriitaisiin tilanteisiin kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta keskeisten arvojen vaalimisen kanssa”.

Suhteuttaen alueen kulttuurihistoriallista merkitystä tehtyihin arviointeihin Porvoon museo olisi toivonut hieman syvemmälle menevää arviointia kaavan vaikutuksista kulttuuriympäristöön; mm. ”perinteisten” ja ”oman ajan” arvojen aukiluentaa, jossa olisi hahmotettu kulttuuriympäristön muutosprosessin pääkehityssuunnat ja siinä vaikuttaneet ja vaikuttavat mekanismit ja tämän kautta edelleen tunnistamaan ja ajoittamaan alueen historiallisesti merkittävät piirteet ja rakenteet. Samalla tämä olisi edesauttanut arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja –maisemien rajausten analysointia sekä mm. arvioimaan Sipoonlahden ylittävän siltayhteystarpeen heijastusvaikutusta.

Luonnosvaiheen lausunnoissa kiinnitettiin huomiota Eriksnäsin kartanoympäristöön, jonka suojelumääräyksiä tulisi tarkentaa muidenkin kuin päärakennuksen osalta. Valitettavasti kaavaehdotuksessa ei muiden rakennusten suojelumääräyksiä ole tarkennettu. Kartanon 1700-luvulta peräisin olevat sivurakennukset sekä navetta ja talli tulee varustaa omalla sr-merkinnällä, ja lisäksi /s-indeksimerkinä tulee ulottaa koskemaan vanhoja talusrakennuksia ja näiden rajaamaa tallipihaa.

Tämän lisäksi Porvoon museon mielestä /s-1 -indeksin määräysosan viimeinen lause ”alueen pääkäyttötarkoituksella ei ole suojeltu” on turha ja osin harhaanjohtava.

Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta lausunnon antaa Itä-Uudenmaan maakuntamuseon ja Museoviraston välisen yhteistyösopimuksen perusteella Museovirasto.

Vastine

Osayleiskaavan maisema-analyysi ja kulttuurimaisemaan kohdistuvien vaikutusten arviointi on laadittu sillä ammatitaidolla ja aikataululla, joka on ollut kaavan laatijalla käytössä. Kulttuuriympäristön muutosprosessin ymmärtäminen ja analysoiminen kattavasti on erittäin vaikea tehtävä. Kaavan valmistelussa on hyödynnetty Sibbesborgin suunnitteluun liittyviä analyyskejä, Suomen Ympäristökeskuksen tutkimukset, haastattelut ym.

Arviointeja on mahdollista tehdä vain kaavan suunnittelutarkkuudella, joka osayleiskaavatasolla on melko yleispiirteinen ja sisältää useita vaihtoehtoisia toteutustapoja. Asemakaavatasolla selvityksiä, analyyskejä tarkennetaan.

Muutetaan Eriksnäsin kartanoympäristöön liittyvät merkinnät lausunnossa esitetyn mukaisesti.

Sipoon saaristovaltuuskunta

Saaristovaltuuskunnan mielestä Eriksnäsin osayleiskaavaehdotuksen laadintatyö tarjoaa ainutlaatuisen mahdollisuuden kehittää mantereen ja saariston välistä vuorovaikutusta kaikkien asukkaiden iloksi ja hyödyksi. Eriksnäsin kehittämisen yhteydessä olisi huomioitava myös saaristo- ja vapaa-ajanasukkaiden ja matkailun tarpeet. Suunnittelussa olisi kiinnitettävä erityistä huomiota rannikko- ja merialueiden välisiin tärkeisiin henkilö- ja ajoneuvovirtojen solmukohtiin.

Kaavojen synkronointi

Sibbesborgin ja Eriksnäsin osayleiskaavojen laadintatyön yhdistäminen olisi järkevää, koska kaava-alueet rajoittuvat toisiinsa ja muodostavat kokonaisuuden muun muassa tiestön osalta.

Saaristopalvelut

Eriksnäsin toteutuksen on johdettava siihen, että erilaiset julkiset ja yksityiset palvelut ovat helpommin saaristolaisien saavutettavissa, eikä heidän enää tarvitsisi lähteä asiomaan Söderkullaan asti.

Rannikkoalueille suunniteltu voimakas väestönkasvu kuormittaa tiivistä rakennettua saaristoa, jossa ulkoilualueiden määrä on rajallinen ja palvelutarjonta hyvin pienimuotoista. Olisi pikimmiten laadittava selvitys rannikkoalueiden rakentamisen vaikutuksista saaristoon, erityisesti herkkään saaristomiljööseen.

Vesialueet

Kaavaehdotuksessa yleiseen käyttöön varattu Sipoonlahden yhtenäinen rantalinja tuo lisäarvoa alueelle. Eriksnäsin osayleiskaava poikkeaa muista kaavoista siinä mielessä, että puolet kaavan rajoista rajoittuu vesialueisiin, Sipoonlahden ja Suomenlahden sisäsaaristoon. Kaava-alueeseen ei myöskään kuulu suuria vesialueita. Tämä asettaa monenlaisia haasteita kaavan laadintatyölle. Vesielementillä on tärkeä rooli, eikä pelkästään rajana. Koko Eriksnäsin alueen status, luonne ja houkuttelevuus asuinpaikkana sekä asutuksen viihtyvyyteen liittyvät seikat perustuvat veden läheisyyteen. Rannikko- ja saaristo-alueilla pätevät toisenlaiset ehdot kuin muilla alueilla, esim. ympäristön kulumisen, melu-, näkyvyydenäkökohtien sekä alueiden käyttömahdollisuuksien osalta.

Koko Sipoonlahti ei kuulu kaava-alueeseen, ainoastaan 2–3 kilometrin pituinen rannikkokaistale. Silti Sipoonlahden olisi suunniteltava yhtenä kokonaisuutena. Esimerkiksi kolmen venesataman rakentaminen Eriksnäsin sijaitseville Sipoonlahden itäisille rannoille vaikeuttaa Hittän, Sipoonlahden läntisillä rannoilla sijaitsevien, kaavoittamattomien rantojen suunnittelua tai käyttöönottoa virkistystarkoituksiin.

Veneliikenne ja satamat

Saaristovaltuuskunta katsoi, että Joensuun venesatamaa koskeva liikenneselvitys on puutteellinen veneliikenteen osalta. Joensuun asemakaavasta antamissaan vastineissa kaavan laatijat ilmoittivat, että vesiliikenteen toimivuutta tullaan selvittämään Sibbesborgin ja Eriksnäsin osayleiskaavojen yhteydessä. Tätä ei ole tehty, joten saaristovaltuuskunta toivoo, että selvitystyöhön ryhdytään pikimmiten ennen osayleiskaavan hyväksymistä. Satamien venepaikkojen mitoituksessa on otettava huomioon, että Sipoonlahti on pitkä, kapea ja matala. Vilkas pienveneliikenne saattaa ylikuormittaa väylää. Virallinen väylä olisi viitoitettava. Kaavaehdotuksen venesatama- ja venevalkamavaraukset eivät sinänsä ole riittäviä, vaikka uusi pienvenesatama on suunniteltu Sipoonlahden kahden nykyisen satama-alueen väliin. Tämä, koska Eriksnäsin väkiluku kasvaa noin 10 000 henkilöllä ja Eriksnäs liittyy tiivistä Söderkullan alueeseen, jonka vielä suurempi väestönkasvu

kuormittaa myös rajallista satamakapasiteettia.

Eriksnäsän nykyinen satama-alue on Sipoon rannikon ainoa suojaista satama ja ainoa satama, jossa tavaroiden lastaaminen proomuihin on mahdollista siten, että kuorma-autot voivat tyhjentää hiekkakuormansa yms., ja kuormat voidaan nostaa kaivinkoneella proomuihin. Tämän tulee olla mahdollista myös myrskysäällä. Lastauspaikka on turvattava. Uimapaikan sijoittaminen tähän ahtaaseen paikkaan aiheuttaisi saaristovaltuuskunnan mielestä vaaratilanteita kävijöille. Uusi satama-alue olisi mahdollisesti poistettava (kapea Sipoonlahti, rantakaistaleen korkeat kallio-alueet, veneiden synnyttämä peräaalokko kovertaa rantaa aiheuttaen eroosiota). Kaavassa tulisi huomioida pienvenehuolto- ja polttoainemyyntitarpeet. Kaavaehdotuksen mukaan satamatoimintaan liittyvälle pysäköinnille varataan tilaa mahdollisuuksien mukaan rannasta ja rantakatujen varrelta. Sipoon muista satama-alueista saadut kokemukset osoittavat, että liian niukat pysäköinti- ja palvelutoimintovaraukset johtavat ruuhkaantumiseen, virhepysäköintiin, epävihtyisyyteen ja puutteelliseen palvelutarjontaan. Nämä ongelmat ovat vaikeasti ratkaistavissa alueiden toteutuksen jälkeen.

Tiestö ja maantieliikenne

Tiestön mitoitus on riittämätön. Kaavaehdotuksessa Eriksnäsintie ja Kalkkirannantie toimisivat pääkatuina. Nämä tiet eivät kuitenkaan pysty selviytymään voimakkaasti kasvavista liikennevirroista. Ne ovat kapeita, mutkaisia ja mäkisiä ja niiltä puuttuvat kevyen liikenteen väylät. Eriksnäsintie ja osa Kalkkirannantiestä on luokiteltu vaaralliseksi kouluteiksi. Päivittäisiä liikenneluuhkia ja hälytysajoneuvojen perillepääsyvaikeuksia on odotettavissa – erityisesti tietöiden aikana – mikäli merkittäviä resursseja ei ohjata teiden kunnostamiseen. Elokuussa 2014 Eriksnäs–Söderkulla–Nikkilä -reitin sisäisten bussiyhteyksien määrä kasvaa huomattavasti. Eriksnäsän toteutus perustuu lisääntyviin bussivuoroihin lähivuosisikymmenten aikana. Kapea ja mutkainen Eriksnäsintie muodostaa tällä hetkellä vakavan esteen Porvoo–Söderkulla–Sipoonlahden levähdysalue–moottoritie–Helsinki -reitin läpimenoliikenteen kehittämiseksi.

Suunniteltu Sipoonlahden ylittävä silta vähentäisi jossain määrin Eriksnäsintien liikennemääriä edellyttäen, että silta olisi tarkoitettu myös ajoneuvoliikenteelle. Olisi selvitetävä, miten Eriksnäsän ja Hitän välinen silta sopisi yhteen Hitän tieverkoston kanssa ja miten pitkä, kapea Hitäntie moottoritien ylitysiltoineen voisi palvella Eriksnäsän suunnan liikennevirtoja.

Muuta Kaavaselistuksessa mainitaan Kaluholmen, mutta saaren oikea nimi on Kalvholmen (kalv = vasikka).

Vastine

Sibbesborgin ja Eriksnäsän osayleiskaavojen laatiminen on tapahtunut samanaikaisesti ja kaavojen tavoitepohja on yhteinen. Eriksnäsän osayleiskaavan valmistelun aikataulua

on pidennetty siten, että koko aluetta on voitu suunnitella yhtenä toiminnallisena kokonaisuutena.

Eriksnäsän keskusta palveluineen sijoittuu Eriksnäsintien ja rannan väliin. Kaavan tavoitteena on, että Eriksnäsän palveluita käyttävät sekä mantereen että saariston asukkaat, mökkeilijät, veneilijät ja matkailijat. Näin monipuoliselle kaupalliselle palvelutarjonnalle muodostuu kysyntää. Eriksnäsän sijoittuvat venesatamat palvelevat niin ikään koko alueen tulevaa väestöä. Sibbesborgin kestävän yhdyskunnan suunnittelukilpailun lopputuloksen mukaisesti vastaranta Hitän puolella jää virkistysalueeksi.

Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava on saanut lainvoiman helmikuussa 2014. Osayleiskaava määrittää hyvin tarkasti maankäytön saaristossa ja ohjaa myös ulkoilu- ja virkistyskäyttöä. Saariston ja rannikon osayleiskaavan laatimisessa ja vaikutustenarvioinnissa on huomioitu Sipoon yleiskaava 2025, jonka mukaisesti kunnan väkiluku kasvaa voimakkaasti.

Veneliikenteen turvallisuuteen liittyvät kiellot ja rajoitukset eivät ole osayleiskaavalla määrättäviä asioita. Kaava mahdollistaa pienvenehuollon ja polttoainemyynnin venesatama-alueille, tosin toimintojen sijoittaminen on luvanvaraista. Saaristovaltuuskunnan lausunto kaavasta on ristiriitainen. Kaavasta ei voida samanaikaisesti poistaa satamatoiminnoille varattuja alueita ja varata alueita pienveneilyn palveluille, huollolle ja pysäköinnille. Taloudellisesti yhtälö olisi mahdoton.

Eriksnäsän osayleiskaavan mukainen katuverkko on arvioitu toimivan hyvin (Ramboll Oy 2013). Kaava-aineistosta selviää, miten nykyistä liikenneverkkoa parannetaan. Eriksnäsintien levenyttäminen ja kevyen liikenteen väylien rakentaminen kuuluvat jo Eriksnäs II asemakaavaan. Joukkoliikenteen palvelutaso paranee vaihteittain. Osayleiskaavan pääkadut on mitoitettu bussiliikenteelle soveltuviksi.

Vesiliikenneselvitys on laadittu Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan yhteydessä. Liitetään raportti Eriksnäsän kaavaehdotuksen aineistoon.

Muutetaan nimi Kaluholmen Kalvholmeniksi.

Sipoon Omakotiyhdistys

Sipoon Omakotiyhdistys lausuu kaavaehdotuksesta seuraavaa:

Niemen luonto on hieno ja 10 000 asukasta niin pienellä alueella tekee siitä hyvin kaupunkimaisen. Sipoonlahden ranta-alueesta tehty havainnekuva osoittaa sen hyvin. Herää kysymys, voisiko alueelle tulla matalampaa kerrostalo-asutusta. Lisäksi onko 10 000 asukasta noin pienellä alueella liian paljon, varsinkin, kun huomioi sen, että alue on niemi, josta liikenne ulospäin kulkee yhtä väylää pitkin.

Luontoarvoja on paljon huomioitu kaavassa. Kalasääksen pesimäalue kaava-alueen keskellä on suuri ja palvelee samalla myös alueen asukkaita virkistyskäytössä. Mahdollinen siltayhteys lahden toiselle puolelle lisää myös ulkoilu ja virkistysmahdollisuuksia. Ranta-alue lähes kaikkialla on yleisessä käytössä. Omarantaisia paikkoja ei juurikaan ole. Hienoa on se, että kaavaan on varattu merenrannalta useampia eritasoisia uimapaikkoja sekä useampia eritasoisia laituripaikkoja ja vierasvenesatama. On myös uimapaikkoja hevosille. Positiivista on myös siirtolapuutarha.

Työpaikkoja alueelle tulee lähinnä palvelualoille - koulut, päiväkodit, ravintolat, kahvilat, kaupat jne. Olisi toivottavaa, että alueelle tulisi enemmän mahdollisuuksia kaavan puitteissa pienyrityksille. Suurin osa asukkaista käy muualla töissä johtuen alueen pienestä työpaikkaomavaraisuudesta. Tämä lisää työmatkaliikennettä, josta suurin osa todennäköisesti suuntautuu pääkaupunkiseudulle. Toivottavasti julkisen liikenne, bussi- ja metroliikenne, kehittyvät yhdessä rakentamisen kanssa. Lisäksi kevyenliikenteenväylät tulee huomioida.

Tuon kokoisella alueella pitäisi löytyä riittävästi harrastusmahdollisuuksia eri-ikäisille. Miten se on huomioitu kaavassa? Ulkoilumahdollisuudet ovat hyvät, mutta miten muu harrastustoiminnan toteutuminen on huomioitu kaavaa laadittaessa, esim. urheilukenttä, sisäliikuntamahdollisuudet, nuorison kokoontumispaikat.

Vastine

Eriksnäsin osayleiskaava-alueelle on asetettu kunnanhallituksen hyväksymä tavoite 5000 -12000 uudesta asukkaasta ja kaavaehdotuksen mitoitus sopii näihin raameihin. Kaavaehdotuksen mitoitusta ei siis ole tarkoituksen mukaista muuttaa nähtävillä olleesta ehdotuksesta ainakaan alaspäin. Korttelialueiden tehokkuutta ja erilaisia typologioita tutkitaan tarkemmin jokaiselle alueelle laadittavissa asemakaavoissa tarkemmin. Liikenneverkko on vaikutustenarvioinnissa todettu erittäin hyvin toimivaksi.

Korttelialueille on mahdollista toteuttaa liike- ja työtiloja sellaisille toimintoille, joista ei aiheudu merkittävää häiriötä asumiselle.

Osayleiskaavan korttelialueet sisältävät asumisen lisäksi muita toimintoja ja palveluita sekä leikkipaikkoja ja korttelipuistoja. Asemakaavoituksessa kortteleita suunnitellaan tarkemmin. Kaava mahdollistaa erilaisten harrastusmahdollisuuksien järjestämisen alueella.

Sipoon Yrittäjät ry

Sibbo Företagare-Sipoon Yrittäjät ry:llä ei ole huomautettavaa osayleiskaavaehdotukseen.

Yhdistys pitää hyvänä, että kaavaehdotuksessa on runsaasti varauksia liiketiloille ja toivoo, että aikanaan asemakaavaa laadittaessa varmistetaan riittävät ja monikäyttöiset toimitilamahdollisuudet erikokoisille yrityksille.

Vastine

Alueen asemaakaavoituksessa noudatetaan osayleiskaavan periaatteita ja edistetään yritystoiminnan mahdollisuuksia.

Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymä

Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymä lausuu kaavaehdotuksesta, että kaava-alueella ei sijaitse Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymän intressissä olevia pohjavesialueita eikä kuntayhtymän vesijohtoja. Kaava-alueen pohjoisosan on merkitty pohjavesialue, Hangelbyn II-luokan pohjavesialue. Alueella on 70-luvulla tutkittu jopa kaivon paikka, jota ei koskaan ole hyödynnetty. Alueen antoisuus on todettu sen verran vähäiseksi, että sen taloudellinen hyödyntäminen vesijohtovedeksi ei ole mielekästä. Paikallisen erikoisuutena tällä saattaa olla merkityksensä, ehkä myös kriisitilanneresurssina. Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymällä ei ole huomautettavaa kaavaehdotuksen johdosta.

Vastine

Merkitään tiedoksi.

Muistutukset

Kaavaehdotuksesta jätettiin yhteensä 17 muistutusta, jossa muutamassa oli allekirjoittajina useampia maanomistajia. Muistutuksia saatiin eri puolilta kaava-alueita sekä kaava-alueen ulkopuoleltakin ja ne koskivat pääosin seuraavia teemoja: mitoitus, talotypologiat, Sipoonlahden maisema, väestötavoite, kevyen liikenteen reitit, luontoarvot, tieyhteydet. Lisäksi muistutuksissa annettiin palautetta useista yksityiskohtaisista suunnitteluratkaisuista.

Joissakin muistutuksissa otettiin kantaa useaan eri asiaan, muihinkin kuin tässä lueteltuihin ns. pääteemoihin.

Muistutuksille on annettu vastineet muistutuskohtaisesti ja yleisvastine raportin alussa vastaa lisäksi useampaan muistutukseen. Lisäksi kaikkia muistutuksia koskien on avattu tässä aluksi Eriksnäsän osayleiskaavan luonnetta ja sen ohjausvaikutusta.

Eriksnäsän osayleiskaavaehdotuksesta saadut muistutukset ja niiden vastineet ovat nähtävillä Kuntalassa sekä Söderkullan kirjastossa kaavan nähtävillä olo aikana. Muistutuksen jättäneille henkilöille vastataan henkilökohtaisesti.

Eriksnäsän osayleiskaavan luonne ja ohjausvaikutus

Eriksnäsän osayleiskaava on luonteeltaan yleispiirteinen aluevarausosayleiskaava, joka laaditaan oikeusvaikutteisena mittakaavassa 1:5000. Sen tärkeimpänä oikeusvaikutuksena on ohjata asemakaavojen laatimista ja muuttamista.

Osayleiskaava on nimensä mukaisesti yleispiirteinen kaava, jossa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen, muun suunnittelun, maankäytön sekä rakentamisen perustaksi. Eriksnäsän osayleiskaavassa osoitetaan asemakaavoitettavaksi tarkoitettut alueet, kunkin alueen pääasiallinen käyttötarkoitus sekä liikenneverkon periaatteet. Osayleiskaavassa osoitetun pääkäyttötarkoituksen ohella alueella sallitaan myös muuta maankäyttöä, mikäli se ei aiheuta haittaa alueen pääkäyttötarkoitukselle. Osayleiskaavassa esitetyt maankäyttöratkaisut täsmentyvät ja jäsentyvät tarkemmaksi asemakaavoituksessa.

Osayleiskaavan yleispiirteisyys tarkoittaa käytännössä esimerkiksi sitä, että tielinjaukset ja kevyen liikenteen reitit ovat enemmänkin yhteystarpeita kuin maastoon tarkasti sovitettuja reittejä. Tarkempi suunnittelu tehdään asemakaavoituksessa ja muun yksityiskohtaisen suunnittelun (esim. ulkoilureittisuunnittelu) yhteydessä. Yleiskaavan tarkkuus huomioiden voidaan asemakaavoitusvaiheessa tarkentaa asemakaavoitettavien alueiden rajauksia vähäisessä määrin. Samoin yleiskaavassa pääkäyttötarkoitukseltaan esimerkiksi asuntoalueeksi (A) osoitettu alueenosa voi sisältää (ja usein sisältääkin) asemakaavassa myös muita maankäyttömuotoja, esim. katuja ja puistoja, kunhan osayleiskaavan perusajatus säilyy. Osayleiskaavan

Anmärkningar

Planförslaget gavs inalles 17 anmärkningar, av vilka fåtal var underskrivet av flera markägare. Anmärkningar erhöles från alla delar av planområdet samt utanför området. I anmärkningar tog man främst ställning till följande teman: dimensionering, typologier för boendet, landskapsrummet i Sibboviken, målet för befolkningen, friluftsleder och cykelleder, naturvärden och vägförbindelser. Dessutom har i anmärkningar gett respons från ett antal detaljerad planlösningar.

I vissa anmärkningar tog ställning till ett antal olika ärendet, andra än de som anges i den så kallade huvudteman.

Till varje anmärkning har bifogats ett bemötande. Det allmänna bemötande i början av rapporten besvarar ett flertal åsiktsyttranden. Dessutom i början presenteras syfte till delgeneralplan för Eriksnäs samt dess styreffekt.

Påminnelser och bemötande för Eriksnäs generalplane-förslaget blir offentligt framlagda på Kommungården och på biblioteket i Söderkulla. Till vart åsiktsyttrandet besvaras personligt.

Eriksnäs delgeneralplan, karaktär och styreffekt

Delgeneralplan för Eriksnäs är till sin karaktär en översiktlig områdesreserveringsplan och bereds som en delgeneralplan med rättsverkan i skalan 1: 5 000. Dess viktigaste rättsverkan är att styra beredning och ändring av detaljplaner.

Delgeneralplanen är, som namnet antyder, en översiktlig plan som presenterar principerna för den målinriktade utvecklingen och anvisar behövliga områden som grund för den detaljerade planläggningen, övriga planeringen, markanvändningen och byggandet. Delgeneralplanen för Eriksnäs anvisar de områden som avses för detaljplanläggning, vart och ett områdes huvudsakliga användningsändamål samt principerna för trafi knätet. Vid sidan om det huvudsakliga användningsändamålet som anvisas i delgeneralplanen tillåts också övrig markanvändning, såvida den inte försorsakar olägenheter för områdets huvudsakliga användningsändamål. De i delgeneralplanen framförda markanvändningslösningarna preciseras och disponeras mer exakt i detaljplaneringen.

Delgeneralplanens översiktlighet betyder i praktiken t.ex. att väglinjering och lätttrafikruterna närmast ska ses som förbindelsebehov än exakt anpassade rutter i terrängen. Den mer exakta planeringen görs i detaljplanläggningen och i samband med den övriga detaljerade planeringen (t.ex. i planeringen av friluftsleder). Med beaktande av generalplanens översiktlighet kan man i detaljplaneringsskedet i någon mån precisera gränserna för områdena som ska detaljplaneras. Likaså kan t.ex. ett delområde som i generalplanen anvisats som bostadsområde (A) i detaljplanen innefatta också andra markanvändningsformer, t.ex. gator och rekreatiomsområden (VL),

tulkinnassa auttaa sen laatimismittakaavan muistaminen: Eriksnäsän osayleiskaava tullaan laatimaan mittakaavassa 1:5000 eli 1 cm kaavakartalla vastaa 50 metriä luonnossa.

Eriksnäsän osayleiskaava ei ole mitoittava, eikä itsessään tuo rakennusoikeutta. Vasta asemakaavassa määritellään tarkemmin, mihin tarkoitukseen aluetta voi käyttää ja esim. miten paljon saa rakentaa. Osa osayleiskaavan mukaisista aluemerkinnoista sisältää kuitenkin asemakaavoituksen yhteydessä määriteltäviä tonttitehokkuuksia ohjaavia määräyksiä.

Koko osayleiskaava-alue tullaan asemakaavoittamaan. Nykyisiä olemassa olevia rakennettuja kiinteistöjä on kuitenkin mahdollista täydentää ja kehittää rakennusluvuissa sallituissa puitteissa.

bara grundtanken i generalplanen bevaras. Vid tolkningen av delgeneralplanen är det skäl att komma ihåg skalan den är utarbetad i: delgeneralplanen för Eriksnäs utarbetas i skalan 1:5 000, vilket betyder att 1 cm på plankartan motsvarar 50 meter i naturen.

Delgeneralplanen för Eriksnäs är inte dimensionerande och ger inte automatiskt byggrätter. Först i detaljplanen bestäms närmare till vilket ändamål området kan användas och hur mycket som får byggas. En del av områdesbestämningarna i delgeneralplanen innefattar ändå styrande bestämmelser för tomteffektiviteten som preciseras i samband med detaljplaneringen.

Hela detaljplaneområdet kommer inte att detaljplaneras. Delgeneralplanen fungerar som stöd för lovberedningen på de områden som inte detaljplaneras.



Kaavanäyttely

Osayleiskaavaehdotusta ja siihen liittyvää valmisteluaineistoa esiteltiin 13.-14.5.2014 Söderkullan palvelutalo Lindassa pidetyssä kaavanäyttelyssä.

Suomen Ympäristökeskus

Palautetta kaavanäyttelystä

- On hyvä, että maankäyttöä suunnitellaan suurina kokonaisuuksina. Söderkullaan kaikki talot ovat rakennet 1930-luvun jälkeen. Tulevaisuuttakin pitää osata suunnitella pitkällä tähtäimellä
- Moottoritien eteläpuoleinen lahti pitäisi säilyttää luontonäkymänä, jotta se olisi Sipoon käyntikortti. Täyteen rakennettuna se ei anna houkuttelevaa kuvaa



Suomen Ympäristökeskus järjesti kaavanäyttelyn yhteydessä kyselyn koskien alueen maisemaa, luontoa ja virkistysarvoja.

Liite 1 Muistio hallintokuntien välisestä neuvottelusta

ERIKSNÄSIN OSAYLEISKAVAEHDOTUS

Aika 28.5.2014

Paikka Kehitys- ja kaavoituskeskus (KEKE2)

Läsnä Kaisa Yli-Jama
Eva Lodenius
Eveliina Harsia
Vesa Ruponen

1. Kokouksen avaus

Kokouksen aluksi todettiin, että vain rakennusvalvonta on edustettuna kokouksessa. Ympäristönsuojelu ja Sivistystoimi ilmoittivat, etteivät osallistu kokoukseen.

Tarkoitus oli järjestää hallintokuntien välinen neuvottelu, jonka pöytäkirjaa voitaisiin käyttää yhteenvetona, mikä korvaisi lausunnot. Vähäisestä osallistumisesta huolimatta tällaista menettelytapaa aiotaan käyttää jatkossakin, jotta turhaa byrokratiaa ja papereiden pyörittelyä kunnan sisällä voitaisiin karsia.

2. Kaavahanke

Eriksnäsin osayleiskaava on nähtävillä 17.4 -17.6. Hallintokunnille on lähetetty lausuntopyyntö.

3. Muutokset kaavakarttaan

Kaavaehdotuskarttaan on tarkoitus tehdä pieniä korjauksia saadun palautteen perusteella ja asettaa korjattu kaavaehdotus vielä uudelleen nähtäville syksyllä 2014.

Haja-asutusalueiden (MTH) kaavamerkintään lisätään, että uuden rakentamisen mitoitus määritellään asemakaavoituksen yhteydessä. Ne haja-asutusalueet, joilla ei nykyisin ole asutusta eikä sellaista niille ohjata, muutetaan maa- ja metsätalous-alueiksi.



