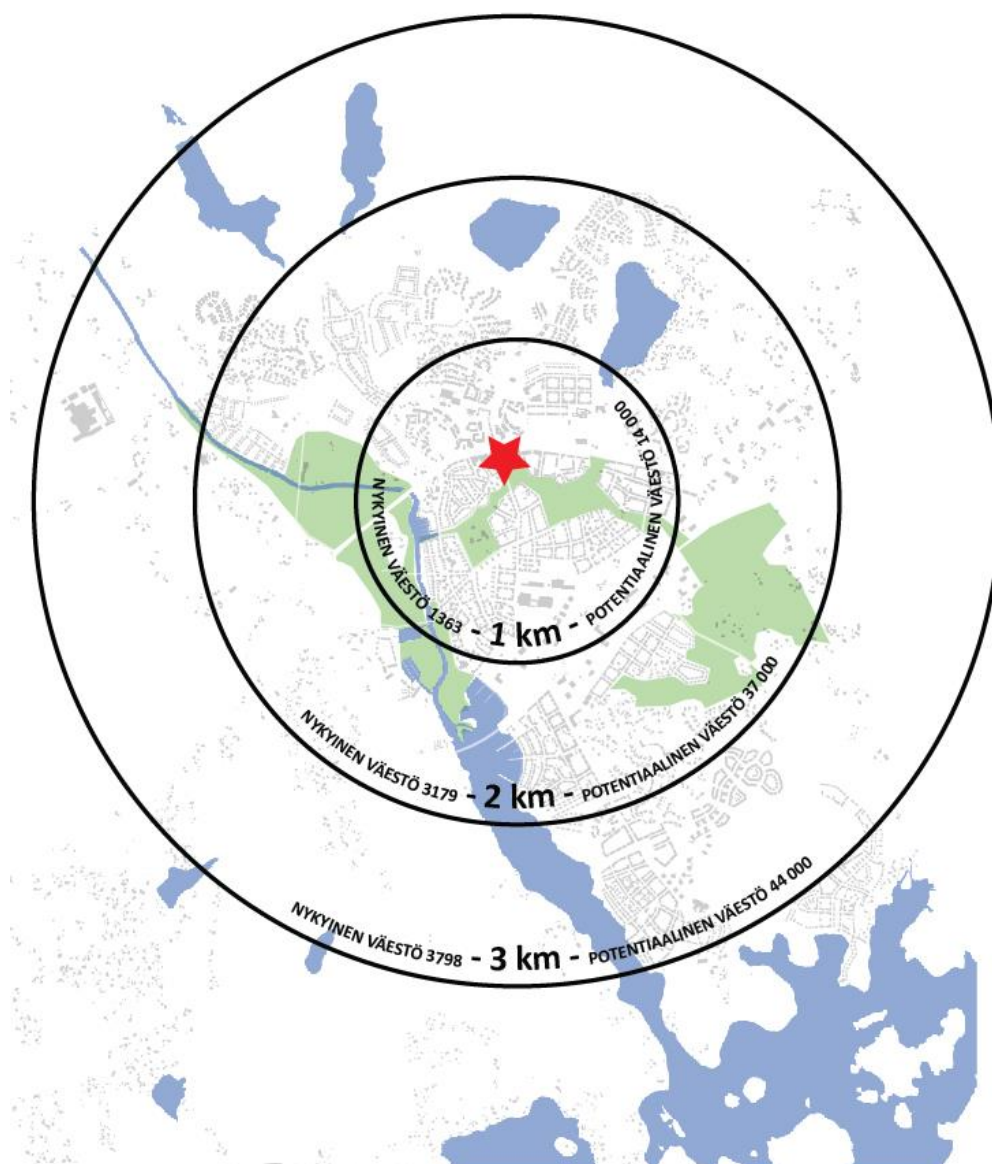


Pääkaupunkiseudun itäisen kasvukäytävän toteutuksen vaiheistus

sekä arvio väestö- ja työpaikkamäärien kasvu-urasta vuosille 2014-2050+



Sisällys

1.	JOHDANTO.....	3
	Tausta-aineisto	3
	Työpaja	3
2.	LÄHTÖKOHDAT	4
	Maakuntakaava	5
	Helsingin Yleiskaava 2050 visio	5
	Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma	6
	Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma	7
3.	ARVIOINTIMENETELMÄT	7
	HelMet-malli	7
4.	KAAVASUUNNITELMAT	8
	Sibbesborg	8
	Eriksnäs.....	9
	Östersundom	9
	Itä- Helsinki	10
5.	SKENAARIOTARKASTELU	11
	Skenaario 1: OPTIMAALINEN KASVU (ITÄMETRO 2025)	11
	Skenaario 2: HIDAS KASVU (ITÄMETRO 2040 ?).....	12
6.	ARVIOINTI	15
	Valtakunnallinen taso	15
	Seudullinen taso	15
	Paikallinen taso.....	16
	Epävarmuustekijöitä	17
	Riskitarkastelu	17
	Jatkosuunnittelussa huomioitavia seikkoja	19

1. JOHDANTO

Pääkaupunkiseudun itärannikolle on muodostumassa merkittävästi uutta yleiskaavavarantoa. Östersundomin yleiskaava, Sibbesborgin ja Eriksnäsin osayleiskaavat mahdollistavat yhteensä suuren väestönkasvun alueella. Yhteisenä tavoitteena on luoda alueelle paljon mahdollisuuksia elinkeinoille ja työpaikkojen sijoittumiselle. Uutta yhdyskuntarakennetta suunnitellaan tiiviiksi kokonaisuuksiksi, joiden joukkoliikennejärjestelmä tukeutuisi pitkällä aikavälillä raidejoukkoliikenteeseen. Östersundomin kuntien yhteiseen yleiskaavan ratkaisuihin kuuluu Mellunmäestä Majvikiin asti jatkettava metro sekä pikaraitiotieverkon ulottaminen Östersundomin alueelle.

Toteuttamisen seudullinen ja valtakunnallinen näkökulma eivät koske vain liikennejärjestelmää ja liikenteen toimivuutta vaan koko pääkaupunkiseudun itäisen kasvukäytävän maankäytön, palveluiden ja työpaikkojen sijoittumista. Suunnitellulla kehityksellä on suuri vaikutus seudun kilpailukykyyn. Kaavoituksella varaudutaan seudun kannalta merkittävään yhdyskuntarakenteen kehitykseen. Vaikutusten arvioinnissa painotetaan vastaavasti seututasoisten vaikutusten selvittämistä ja arviointia.

Tausta-aineisto

Pääkaupunkiseudun itäisen kasvukäytävän yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää on suunniteltu seudullisella ja kunnallisella tasolla useissa yhteyksissä. Sipoon kunnan yleiskaava 2025 ja Östersundomin alueliitos avasivat mahdollisuudet kasvukäytävän toteuttamiselle.

Toteutukseen vaikuttavat seudulliset ohjelmat ja suunnitelmat, joita kunnat ja valtio laativat yhdessä. Maakuntakaavoitus, Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, Helsingin seudun kuntien yhteinen maankäyttösuunnitelma ja asuntostrategia sekä asumista, maankäyttöä ja liikennettä koskevat kuntien ja valtion väliset aie-sopimukset ovat keskeisiä strategisia suunnitelmia toteutuksen ohjaamisessa. Itäisen kasvukäytävän kokonaisuutta on käsitelty Helsinki – Porvoo kehysuunnitelmassa vuonna 2009, Itämetron esiselvityksissä Östersundomin alueella sekä välillä Majvik-Sibbesborg sekä Östersundomin yleiskaavatyöhön liittyvissä liikennejärjestelmävertailuissa.

Työpaja

Pääkaupunkiseudun itäinen kasvukäytävä jakautuu eri kuntien alueille, joten yhteisen käsityksen muodostaminen kokonaisuudesta on tärkeää. Suunnitelmien toteuttamisen aikajänne on varsin pitkä ja sisältää sen takia myös huomattavan määrän epävarmuustekijöitä. Yhteisen kokonaiskuvan muodostamiseksi kasvukäytävän toteutumisen vaiheita sekä siihen liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia on tässä raportissa tarkasteltu kahden eri skenaarion kautta. Toteutumisen aikataulusta ja vaiheistuksesta voidaan todellisuudessa esittää vain tavoitteellisia arvioita.

Itäisen kasvukäytävän toteuttamisesta laadittu skenaariotarkastelu palvelee sekä Sipoon kunnan kaavahankkeita että Östersundomin kuntien yhteistä yleiskaavaa ja tuottaa kunnille tietoa, jonka pohjalta voidaan arvioida Helsingin seudun liikennejärjestelmän suunnitelmaluonnoksessa (HLJ 2015) esitettyjä ratkaisuja. Yksityiskohtaisemmin kasvun liikenteellisiä vaikutuksia tullaan arvioimaan itämetron raide-YVA:n yhteydessä. Vireillä olevien osayleiskaavahankkeiden toteuttamisen vaikutuksia arvioidaan skenaariotarkastelun pohjalta. Tarkastelusta saadaan

analyysille hyvä lähtökohta, jota voidaan syventää kunnittain omissa kaavatöissä.

Pääkaupunkiseudun itäisen kasvukäytävän työpaja järjestettiin Sipoon kunnan edustajien kutsumana WSP:n toimistolla 2.9.2014. Työpajan tavoitteena oli muodostaa kuntien yhteinen käsitys toteuttamisen järjestyksestä ja aikatauluista kahden eri skenaarion pohjalta (itämetron toteuttaminen Majvikiin 2025 mennessä tai 2040 jälkeen). Koko Itä-Helsingin kehitys sekä Helsingin yleiskaavan visioissa esitetty pääväylien bulevardisointi vaikuttavat myös skenaarioihin. Työpajassa pohdittiin skenaarioiden pohjalta toteutuksen vaiheistusta, arvioitiin väestö- ja työpaikkamääriä, arvioitiin toteutumiseen liittyviä riskejä sekä vaikutuksia seudullisella ja paikallisella tasolla. Lisäksi pohdittiin, miten tavoitteellista ennustamisen vaikutustarkastelua tehdään kaavatyössä.

Työpajaan osallistuivat edustajat Sipoon kunnasta, Helsingin kaupungilta, Uudenmaan liitosta sekä WSP Oy:stä. Työpajaan kutsuttu edustaja HSL:stä ei päässyt paikalle, mutta toimitti työpajan aineistoksi tilannekatsauksen HLJ2015:n suunnittelutilanteesta.

2. LÄHTÖKOHDAT

Pääkaupunkiseudun rakenteelle on ollut tyypillistä yksi voimakas keskus, johon säteittäiset liikenneyhteydet eri suunnilta johtavat. Helsingin työssäkäyntialueen itälaidalla on Porvoon kaupunki, jolla on tiivis keskusta ja sen ympärillä melko laajalla alueella pientaloalueet. Rannikkoseutu Helsingin ja Porvoon välillä on Söderkullaa lukuun ottamatta maaseutua. Kilpilahdessa on pinta-alaltaan suuri öljy- ja kemianteollisuuden keskittymä.

Pääkaupunkiseudun kasvupaine on suuntautunut vain länteen ja pohjoiseen, mitä ei voida pitää yhdyskuntarakenteen kannalta järkevänä. Erityisesti kaupunkitaloudelliset perustelut puoltavat tasapainoista kehitystä. Östersundomin alue liitettiin Helsinkiin pääkaupunkiseudun itäisen kasvusuunnan käyttöön ottamiseksi. Sipoon kunta puolestaan on laatinut koko kuntaa koskevan yleiskaavan ja kasvustrategian, joiden mukaisesti kunta vastaa pääkaupunkiseudun kasvupaineisiin. Nyt laadittavat yleiskaavat (Östersundomin kuntien yhteinen yleiskaava, Sibbesborgin osayleiskaava sekä Eriksnäsän osayleiskaava) tarkentavat näiden aikaisempien päätösten sisältöä ja ohjaavat yleispiirteisellä tasolla maankäytön ratkaisuja. Suunnittelun tavoitteena on seudun asuntotuotannon turvaaminen myös tulevana vuosikymmeninä.

Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen ja laajeneminen pääkaupunkiseudun itärannikolla on väistämätöntä, mutta se voi toteutua hyvin eri tavoin. Yleiskaavoituksen rooli on ohjata kehitystä niin, että alue kerrallaan rakentuva ympäristö muodostaa lopulta toimivan kokonaisuuden. Yleiskaavoituksella sen sijaan ei voida päättää sitovasti alueiden toteutusjärjestyksestä tai infrastruktuurin investoinneista. Suunnittelun ja päätöksenteon kytkeytyminen toisiinsa monimutkaisin tavoin on yhteiskuntamme piirre, joka tekee tulevan kehityksen ennustamisen varsin vaikeaksi. Seuraavissa kappaleissa on kuvattu seudullista suunnittelutilannetta, joka asettaa raamit pääkaupunkiseudun itäisen kasvukäytävän suunnittelulle.

Maakuntakaava

Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto yhdistyivät 1.1.2011. Maakuntakaavoja uudistetaan parhaillaan. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa 20.3.2013 ja on parhaillaan ympäristöministeriössä vahvistettavana. Päättäessään kaavasta maakuntavaltuusto jätti hyväksymättä Östersundomin taajamatoimintojen alueen Sipoonjokeen asti. Maakuntakaavaa laaditaan tälle alueelle rinnan Östersundomin yleiskaavan kanssa toisen vaihemaakuntakaavan nähtävillä olleen ehdotuksen pohjalta. Maakuntavaltuusto voisi hyväksyä maakuntakaavan aikaisintaan kesällä, jonka jälkeen Östersundomin yleiskaava on hyväksyttävänä.

Pääkaupunkiseudun itäinen laajenemisalue on vyöhykkeenä määritelty yhdeksi metropolimaakunnan tärkeimmistä uusista kasvualueista. Maakuntakaavassa ratkaistaan merkittävän kasvuvyöhykkeen kytkeytyminen maakunnan aluerakenteeseen. Kaavamerkinnot ja määräykset kytkevät maankäytön ja raideliikenteen yhteen: raideliikenteen toteuttamisesta tulee olla sitova päätös, ennen kun taajamarakennetta voidaan toteuttaa siihen tukeutuen. Maakuntakaavassa sitovalla päätöksellä tarkoitetaan toteuttajan eli valtion ja kuntien sitovaa rahoituspäätöstä ratahankkeesta.

Valmistelussa on myös Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava, jossa liikenteeseen eniten vaikuttava teema on tavaraliikenne. Laaditun kehityskuvan perusteella tavoitteeksi on muodostunut mm. kappaletavaran logistiikkakeskusten voimakas keskittäminen. Valtatien 7 varrella olevat alueet on todettu pitkällä aikavälillä potentiaalisiksi logistiikkakeskittymien sijoittumispaikoiksi. Näistä houkuttelevia alueita on Kilpilahden teollisuusalueen lähistöllä ja Loviisassa.

Helsingin Yleiskaava 2050 visio

Helsinki on laatimassa uutta yleiskaavaa, jonka kaavaluonnos on tavoitteena asettaa nähtäville alkuvuodesta 2015. Yleiskaavatyöhön kuuluu Visio 2050, jossa on esitetty myös Östersundomia ja pääkaupungin idän suunnan kehitystä koskevia asioita, vaikka varsinainen yleiskaava ei tule koskemaan Östersundomin aluetta. Yleiskaavan ratkaisut heijastuvat monin tavoin koko pääkaupunkiseudun elinkeinoelämään, asuntotarjontaan sekä liikennejärjestelmään.

Väestönkasvuennusteiden mukaan Helsingin seudulle tulee 600 000 uutta asukasta vuoteen 2050 mennessä, josta Helsinkiin sijoittuu 250 000 uutta asukasta. Tämä kasvu on tarkoitus ohjata suurelta osin raideliikenteen asemien ympärille sekä kaupunkibulevardeiksi muutettavien pääväylien varsille.

Taloudellisen kasvun ja työpaikkojen Helsinki -teeman alla on käsitelty keskeisiä elinkeinotoimintojen alueita, jotka tukeutuvat Porvoonväylään. Länsisalmen kautta kulkee lisäksi Kehä III:a seuraava satama-lentoasema -kehityskäytävä. Porvoonväylä säilyy visioissa valtakunnallisesti tärkeänä pääväylänä. Uusi Porvoontie voisi sen sijaan olla katumainen yhteys, jonka varrelle kaupunkirakenne voisi tiivistyä. Yleiskaavan tavoitteisiin kuuluu pääväylien bulevardisointi, sillä merkittävimmät maankäytön kehittämisellätykset on mahdollista löytää nykyisin liikenteelle ja liikenteen lievealueille varatuilta alueilta. Yleiskaavatyössä bulevardisointia arvioidaan mm. kaupunkirakentamisen toteuttamiskelpoisuuden, ympäristöterveyden, liikenteen, palvelujen ja saavutettavuuden näkökulmista. Pääväylien muuttamiseen kaupunkibulevardeiksi

liittyy ongelmia, sillä kaupunkirakennetta on toteutettu pitkään puumaisen katuverkon mukaan. Bulevardien lisäksi tulisi olla paljon vaihtoehtoisia reittejä, jotta liikennevirrat voivat hajaantua eri suuntiin. Näitä reittejä ei kuitenkaan ole olemassa, mikä havaitaan mm. Uuden Porvoontien tapauksessa. Tästä huolimatta tavoitteena on, että vuonna 2050 väylät olisi muutettu bulevardeiksi Kehä I:lle asti. Toteutus tapahtuu vaiheittain ja yleiskaavan osalta toteutusjärjestys laaditaan vuoden 2015 aikana.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) vastaa toimialueena joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) jäsenkuntia ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Kirkkonummi sekä vuoden 2012 alusta Sipoo. HSL vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ) laatimisesta.

HLJ 2011 on strateginen, Helsingin seudun 14 kunnan liikennepolitiikkaa linjaava pitkän tähtäimen suunnitelma. HSL:n hallitus hyväksyi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman ja teki liikennejärjestelmäpäätöksen 29.3.2011. HLJ2011 suunnitelma on hyväksytty HSL:n hallituksessa keväällä 2011. HLJ 2011- liikennejärjestelmäsuunnitelmassa metrohanke Mellunmäki - Majvik on esitetty käynnistettäväksi ennen vuotta 2020 heti Länsimetron valmistumisen jälkeen.

Kuitenkin vuonna 2014 tehtyjen hallituksen budjettipäätösten perusteella Länsimetron jatke Kivenlahteen on priorisoitu itämetron jatkeen edelle. Tällä hetkellä seudun kehitys näyttää ratahankkeissa epätasapainoiselta. Itäsuunnan kehitys raideyhteyden varteen on jäämässä länteen verrattuna tyngäksi.

HLJ-2015 liikennejärjestelmä on parhaillaan valmisteilla. Lausuntokierrokselle lähteneessä luonnoksessa itämetron jatke Mellunmäestä Majvikiin on ajoitettu vuosien 2026 - 2040 välisenä aikana toteutettaviin hankkeisiin. Näin ollen itämetron jatkaminen Majvikista Sibbesborgiin ajoittuu vasta vuoden 2040 jälkeiseen aikaan. Luonnoksessa esitetyt aikajänteet ovat kovin pitkiä, joten investointien toteutumiseen liittyy merkittäviä epävarmuustekijöitä, myös siitä syystä, että hankkeita voidaan priorisoida tilanteen mukaan toisin kuin yhteisissä suunnitelmissa. Jotta kaupunki tai kunta voi tehdä rahoituspäätöksen hankkeista, joihin odotetaan myös valtion osallistuvan, tarvitaan ensin valtiolta päätös. Raidehankkeen tulee siis olla hallitusohjelmassa, jotta se voidaan tulkita maakuntakaavan tarkoittamaksi sitovaksi rahoituspäätökseksi. Vuosien 2025–2040 välillä toteutettavien hankkeiden määrittely riippuu jo seuraavista hallituksista.

HLJ 2015 suunnitelman luonnoksessa on esitetty ajoneuvoliikenteen hinnoittelu ja arvioitu sen vaikutuksia. Maksuista saatava lisätuoton määrä on myös arvioitu ja se antaa jonkinlaisen taloudellisen raamin esitetyille hankkeille. Lisätuotto on ehdotettu mm. raidehankkeisiin. Lukumäärällisesti suurin osa HLJ suunnitelmissa esitetyistä investoinneista tehdään väylähankkeisiin eli henkilöautoliikenteeseen. Henkilöautoliikenteen merkitystä seudulla ei siis pidä väheksyä.

HLJ2015 suunnitelman laatiminen on kytketty 14 kunnan yhteisen maankäyttösuunnitelman laatimiseen. Työssä ei ole otettu huomioon Helsingin pääväylien bulevardisoinnin vaikutuksia liikennejärjestelmään. Sen sijaan bulevardisoinnin mahdollistamat uudet kerrosalamäärät ovat mukana maankäyttösuunnitelmassa.

Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma

Itä-Uudenmaan liikennestrategia 2030 on laadittu vuonna 2009 alueen kuntien ja Itä-Uudenmaan liiton välisenä yhteistyönä. Strategista suunnitelmaa päivitetään parhaillaan. Työssä tunnistetaan alueen nykytila ja kehitystrendit, jotka vaikuttavat osaltaan myös tulevaan metrokäytävään tukeutuvaan yhdyskuntarakenteeseen.

Helsingin ja Pietarin välisen liikenteen sujuvuus on tärkeä näkökulma seudulla. Moottoritien valmistuminen Koskenkylästä Loviisaan ja sen rakentaminen edelleen Loviisasta itään nopeuttaa yhteyttä. Muutoin Itä-Uudellemaalle ei ole kohdistunut suuria liikenneinvestointeja ja liikennepolitiikkaa on linjannut taloudellinen taantuma, mikä on näkynyt valtion puolella investointeihin käytettävissä olevien rahojen määrässä.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liittojen yhdistymisen jälkeen on laadittu Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava. Liikenneverkon ratkaisusta suurin muutos aiempaan Itä-Uudenmaan kokonaisuusmaakuntakaavaan on HELI -radan korvaaminen lentoaseman kautta kulkevalla HEPI radalla.

3. ARVIOINTIMENETELMÄT

HelMet-malli

HelMet -mallinnus tehdään vuosien 2035 ja 2050 ennustetilanteista. Malli sinänsä ei tuota tuloksia ilman malliin lähtötietona syötettäviä asukas- työpaikkamääriä. Malli perustuu tehtyihin liikennetutkimuksiin, joten siinä heijastuu nykyinen liikkumiskäyttäytyminen. Uusi asia mallintamisessa ovat HLJ2015-suunnitelmassa esitetyt ruuhkamaksut. Nämä vähentävät päivitettyissä liikennemalleissa henkilöauton houkuttelevuutta ja vastaavasti lisäävät muiden kulkumuotojen osuuksia.

Myös monet muut tekijät voivat muuttaa liikkumiskulttuuria ja näitä on vaikea ennakoida kauas tulevaisuuteen. Jotta liikenne-ennustemallit olisivat luotettavampia, niissä pitäisi olla enemmän muuttujia, esimerkiksi koskien autonomistusta. Nykyistä tarkemmin voitaisiin kuvata myös joukkoliikenteen palvelutasoa ja kevyen liikenteen verkostoa parametrina, koska se vaikuttaa suoraan liikkumiskäyttäytymiseen. Nykyisin HelMet -mallissa on kuvattu linjasto, vuoroväli ja odotusaika, mutta autoliikenteessä esimerkiksi pysäköintiin käytettyä aikaa ei ole määritetty. Raidefaktori on eräs tällainen palvelutasoa kuvaava parametri. Tutkimuksissa on todettu, että raide on bussia suositumpi, jos se on mahdollista valita. Tätä tulisi kehittää koko joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn osalta enemmän, sillä bussilinjoillakin on nykyisin eroja (runkobussi, palvelubussi, koululaislinja).

HelMet -malli on vain yksi työkalu muiden joukossa. On myös kehitteillä uudenlaisia, tavoitelähtöisiä malleja (esim. Helsingin tilaamana liittyen kaupunkibulevardeihin), mutta nämä eivät ole vielä käytössä vaikutusarviointeihin. Keskeinen kysymys on, mitä vaikutuksia tarkastellaan kaavahankkeissa ja miten vaikutuksia arvioidaan, esimerkiksi tavoitteellisen liikennesuunnittelun kannalta?

Mallin kulkutapajakaumaan voidaan vaikuttaa ”tavoitelähtöisesti”, esimerkiksi kasvattamalla kevyen liikenteen kulkutapaosuus tavoitellun mukaiseksi (esim. muuttamalla kulkutavanvalinnan logittimallien kulkutapakohtaisia vakioita). Tällöin malli ei enää heijasta nykyistä liikkumiskäyttäytymistä, ja on tärkeää ymmärtää miten mallin lähtöoletuksia on muutettu, jotta tulkitsee tuloksia oikein (esimerkiksi voidaan vastata kysymykseen, miten henkilöautoliikenne muuttuisi, jos pystyisimme kasvattamaan kevyen liikenteen osuuden tavoitelluksi).

Helsingin yleiskaavatyöhön kuuluvaa kaupunkibulevardien analyysitarkastelua voidaan hyödyntää ja muokata jatkossa Sibbesborgin tavoitehakuisissa liikenne-ennusteissa.

4. KAAVASUUNNITELMAT

Sibbesborg

Sibbesborgin alue on pääkaupunkiseudun itäisen kasvun kannalta merkittävässä asemassa, mikä edellyttää maankäytön ja liikenteen ratkaisujen yhteensovittamista seudulliset näkökohdat huomioiden. Sibbesborgin osayleiskaavan laatimisen lähtökohtana pidetään alueen tukeutumista pitkällä aikavälillä raidejoukkoliikenteeseen. Kuitenkin joukkoliikennejärjestelmä perustuu pitkään bussiliikenteeseen ja Sibbesborgin toteuttamisen välivaiheiden joukkoliikenteen hyvän palvelutason uskottavuus perustuu runkobussilinjoihin. Helsingin ja Porvoon välistä nopeaa bussiliikennettä voidaan hyödyntää palvelemaan aluetta. Sipoonlahden eritasoliittymän parantaminen on esitetty ensimmäiseen toteutusvaiheeseen. Se sisältää bussipysäkit moottoritille ja liityntäpysäköinnin liittymän läheisyyteen. Jotta alueen tulevien asukkaiden liikkumiskäyttäytyminen tukee tavoitteita, tarvitaan hyvä palvelutaso runkolinjoille.

Sibbesborgin osayleiskaava mahdollistaa noin 30 000 uuden asukkaan ja noin 5 000 uuden työpaikan sijoittumisen alueelle. Toteutumisen aikataulu riippuu monesta tekijästä, kuten kunnan maanhankinnan onnistumisesta ja kuntatalouden kehityksestä.

Optimaalisessa skenaariossa raideliikenneyhteys palvelisi aluetta pian vuoden 2035 jälkeen ja tällöin sitova päätös raideliikenteestä tulisi tehdä vuoden 2025 vaiheilla. Hitaan kasvun skenaariossa päätös raideliikenteestä tehdään vasta vuoden 2050 jälkeen.

Sibbesborgista tavoitellaan omavaraista pikkukaupunkia. Parhaiten tämän tavoitteen mukainen raideliikenneratkaaisu olisi kaupunkijuna. Heli-raidevaraus on kuitenkin poistettu maakuntakaavasta eikä uutta rannikon suuntaista ratakäytävää ole esitetty. Yhtenä syynä Heli-radan poistamiseen oli pohjavesialueiden sopimattomuus ratakäytävälle Kehä III tuntumassa. Taajama- tai kaupunkijuna voidaan toteuttaa monin tavoin ja aikaisemmin tutkituista vaihtoehdoista poikkeavana järjestelmänä. Östersundomin yleiskaavan luonnosvaihtoehdossa E esitettiin seudullinen taajamajunarata. Östersundomin Sakarinmäessä olisi Helsingin itäinen rautatieasema, jossa olisi liityntä metroon tai pikaraitiotiehen.

Seudullisesti ajateltuna rannikkoradan ei olisi tarpeellista suuntautua Helsingin keskustaan vaan pikemmin lentokentän suuntaan. Rannikkorata (Aviapolis- Hakunila- Östersundom- Sibbesborg Porvoo- Loviisa - Kotka) avaisi kiinnostavia kehittymisen mahdollisuuksia koko Itä-Uudellemaalle.

Yksistään bussiliikenteeseen tukeutuva joukkoliikenne ajautuu pääkaupunkiseudun itäpuolella ennen pitkää tilan puutteeseen, kuten on tapahtunut myös länsirannikolla. Lisääntyvä bussiliikenne ei välttämättä mahdu Kampin linja-autotermiinaaliin eikä uusia termiinaaleja ole suunnitteilla. Itäkeskukseen on myös hyvin vaikeaa mahdollistaa lisää bussiliikennettä. Nykyiset Porvoon bussit ajavat Kampin keskukseen ja niille todennäköisesti löytyy tilaa myös jatkossa. Kun metro on toteutettu Östersundomin Sakarinmäkeen tai Majvikiin saakka, bussiliikenne ohjataan sinne.

Eriksnäs

Eriksnäsin osayleiskaava-alue sijaitsee Sipoonlahden itärannalla Porvoonväylän eteläpuolella. Eriksnäsin osayleiskaavassa suunniteltu uusi kaupunkirakenne liittyy saumattomasti Sibbesborgin osayleiskaavan rakentamisalueisiin. Useat uudet katuyhteydet liittävät Eriksnäsin osaksi Sibbesborgin kokonaisuutta. Eriksnäsin osayleiskaavan mukaisesti alueesta muodostuu ”merellinen pikkukaupunki” Sibbesborgin kaupunkikokonaisuuden alakeskuksena. Alueen väestötavoitteeksi on esitetty noin 10 000–13 000 asukasta ja työpaikkojen määräksi noin 1000. Osayleiskaavan toteuttamissuunnitelman mukaan kaavan viimeiset osat toteutuvat noin vuoteen 2050 mennessä. Osayleiskaavan keskeisenä lähtökohtana on raidejoukkoliikenteen rakentaminen Etelä-Sipooseen. Eriksnäsin alue tukeutuu tähän järjestelmään liityntäbussilinjaston avulla. Lisäksi osayleiskaava mahdollistaa hyvin toimivan ja maisemallisesti houkuttelevan kevyen liikenteen verkoston.

Östersundom

Östersundomin kuntien yhteinen yleiskaava mahdollistaa asuntojen rakentamisen noin 70 000 uudelle asukkaalle vuoteen 2060 mennessä ja luo uutta pientalokaupunkia merelliseen ympäristöön. Alueelle voi sijoittua noin 15 000–30 000 uutta työpaikkaa. Työpaikkamäärä perustuu itäisen esikaupungin toteutuneeseen määrään, mikä on melko matala tavoite. Työpaikkaomavaraisuusasteen nostamiseksi tavoitteena on ainakin tuplata luku.

Alueen toteuttaminen kestää vuosikymmeniä sen jälkeen kun yleiskaava on saanut lainvoiman, mikä tulee todennäköisesti myös kestämaan vuosia. Vuoteen 2065 mennessä toteutuu arviolta 75 % kaavalla tavoitellusta kerrosalasta.

Ennen sitovaa päätöstä itämetron jatkamisesta on mahdollista täydentää yhdyskuntarakennetta Karhusaaressa ja Korsnäsin rannalla sekä aloittaa rakentaminen Majvikissa. Metron toteuttaminen on alustavasti ajoitettu vuosien 2026–2040 välisenä aikana toteutettaviin hankkeisiin. Näin ollen ensimmäinen täydentävä ja tiivistävä toteutumisen vaihe kestää vuosikymmenen (2015–2025).

Itämetron jatkeen rakentamispäätöksen jälkeen voidaan aloittaa laajamittainen aluerakentaminen asemanseuduista lähtien. Tämä 2030-luvun alusta käynnistyvä rakentamisvaihe sisältää myös merenrannalle sijoitettavia asuinalueita.

Yleiskaavan mukaisesti alueen liikennejärjestelmä tukeutuu metroon. Kaava mahdollistaa lisäksi raitiotieverkoston ulottamisen alueelle. Pikaraitiotie on mettoa halvempi ratkaisu ja täyttäisi maakuntakaavoituksen vaatimuksen uusien taajama-alueiden tukeutumisesta raideliikenteeseen. Pikaraitiotieverkosto ei kuitenkaan mahdollista raideliikenteen jatkamista itään eikä siten palvele

seudullisesti muuten kuin parantamalla poikittaisia yhteyksiä seudulla. Kehä III suunta on oleellinen osa raidejärjestelmää (Jokeri 3). Joka tapauksessa raidejärjestelmän rakentaminen alkuvaiheessa on välttämättömyys, jotta alueen liikennekulttuuri muodostuu tavoitteiden mukaiseksi.

Östersundomin toteuttamisessa pikaraitiotie vaihtoehto muodostaa siis riskin pääkaupunkiseudun itäisen kasvukäytävän toteuttamiselle. Metron rakentaminen etupainotteisesti ei ole todennäköistä ja edullisemman pikaraitiotien valinta on puhtaasti taloudellisesti ajateltuna kilpailukykyisempi. Pikaraitiotie on nykyisellä maankäytöllä kannattava hanke Mellunmäkeen saakka ja lisäkustannus toteuttaa Östersundomiin asti on arvioitu suhteellisesti matalaksi. Raitiotie voi muodostaa riskin alueen nopealle kehittymiselle, koska tällöin metron toteutus siirtyy huomattavasti myöhempään ajankohtaan. Raitiotien kapasiteetti ei ole riittävä Östersundomin tavoitetilanteessa eikä sillä voida palvella itäisempiä alueita.

Sekä Östersundomin yleiskaavan että HLJ 2015 on taustalla ja tavoitteena on rakentaa metro yhtenä kokonaisuutena 2020-luvun lopulla Mellunmäestä Majvikiin saakka. Metron toteuttaminen voi sisältää välivaiheita, esimerkiksi Mellunmäki- Länsisalmi välin rakentamista ensin, jolloin Länsisalmeen syöttävä liityntäliikenne palvelisi aseman itäpuolella sijaitsevia alueita. Yhden metroaseman rakentaminen voisi mahdollisesti olla kannattavaa, jos siihen liitetään riittävä asuntotuotanto.

Itä- Helsinki

Helsingin Itäisessä ja Kaakkoisessa suurpiirissä asuu noin neljännes koko kaupungin väestöstä. Helsingin työpaikoista alueella on kuitenkin vain 9 %. Itä-Helsingin väestön oletetaan kasvavan 400 000 asukkaaseen vuoteen 2050 mennessä. Itä-Helsingin alueella on vireillä jatkuvasti paljon asemakaavahankkeita. Raidejokerin tulevien asemanseutujen tiivistäminen on merkittävä kaupunkirakenteeseen vaikuttava tekijä. Elinkeinotoiminnan ja työpaikkojen lisäämiseen ei ole yksinkertaisia reseptejä. Yritysten sijoittumiseen vaikuttaa hyvin paljon alueisiin liitetyt mielikuvat, jotka ovat usein Itä-Helsingissä todellisuutta huonommat. Toimitilakanta painottuu Itäisessä Helsingissä pääkäyttötarkoitukseltaan teollisuus- ja varastorakennuksiin. Itäkeskuksen toimitilarakennukset ovat sen sijaan kaupan tiloja ja toimistorakennuksia. Eniten toimitilakerrosalaa on Herttoniemessä.

Koska toimitilojen kysyntä vähenee taloudellisessa taantumassa, on toimitilojen muuttamiselle asunnoiksi suuri paine. Itä-Helsingin yhdyskuntarakenteen kannalta tämä ilmiö ei ole toivottava. Pääkaupunkiseudun itäisen kasvukäytävän toteuttamisella ja uusilla raidejoukkoliikenteen ulottuvuuksilla on todennäköisesti positiivisia vaikutuksia Itä-Helsingin kehitykselle mm. sitä kautta, että työpaikka-alueiden asema yhdyskuntarakenteessa muuttuu, työvoiman saatavuus helpottuu ja paine asuinrakentamiseen voi laajentua itään.

Helsingin yleiskaavatyössä Itä-Helsinkiin esitetyistä kehityskohteista erityisesti Lahdenväylän kehityskäytävä on merkittävä, sillä sen arvioitu potentiaali lisärakentamisesta on jopa 1 000 000 kerrosneliömetriä. Joukkoliikenteen osalta saaristoraitiovaunu on merkittävin hanke itäsuunnassa, mikä mahdollistaa uuden saaristokaupungin kehittymisen. Myös Raidejokerin ja Jokeri 2:n asemanseutuja painotetaan yleiskaavassa. Jokeri 3 on idän kasvun kannalta tärkeä. Ilman sitä Jokeri 1 kuormittuu liikaa ja sen tavoiteltu erinomainen palvelutaso heikkenee. Vuosaari on todettu potentiaalisesti täydennysrakentamisen kohteeksi olemassa olevan raideliikenteen vuoksi. Itäväylän bulevardisoinnin vaikutukset lisärakentamiseen ovat hyvin vähäiset niissä kohdissa, joissa metro on kiinni väylässä. Metron eriytyessä Mellunmäen suuntaan väylän varrella on selkeästi enemmän potentiaalia lisärakentamiselle.

5. SKENAARIOTARKASTELU

Skenaario 1: OPTIMAALINEN KASVU (ITÄMETRO 2025)

Nopean kasvun skenaariota pidetään pääkaupunkiseudun itäisen kasvukäytävän kannalta tavoiteltavana. Skenaariossa itämetron jatke on toteutettu Majvikiin asti vuonna 2035. Tämä edellyttää, että päätös metron rakentamisesta tehdään pian ja rakentaminen alkaa ennen vuotta 2025

Metroverkon laajentaminen itään vahvistaa pääkaupunkiseudun rannikonmyötäistä joukkoliikenteen runkokäytävää ja kytkee Östersundomin alueen Helsingin keskustaan ja Länsimetron myötä Espoon eteläosan kaupunginosiin. Radan ansiosta alueiden saavutettavuus paranee. Itään laajenevalla metrolla taataan, että uuden suuren asuinalueen asukkaille tarjotaan hyvä joukkoliikenteen palvelutaso. Tämä vähentää tarvetta käyttää matkoihin henkilöautoa. Vaihtoyhteyksien korkeatasoinen toteuttaminen Vantaalta, Sipoosta ja myös Porvoon suunnasta lisää joukkoliikenteen käyttömukavuutta ja käyttäjäkuntaa. Metroa täydentää kattava liityntäbussilinjasto.

HYVÄT PUOLET

- Vt 7 valtakunnallinen tieyhteys
- Raideyhteys Sibbesborgiin
- Mahdollistaa lisää helposti saavutettavia työpaikkoja
- Etupainotteisuus on tavoiteltavaa, kun tehdään hallitusti. Kaavoituksessa voidaan heti huomioida joukkoliikenteen vahva painotus (esim pysäköinnin tarjonnassa).
- Monipuolinen jkl-järjestelmä
- Opitaan käyttämään suunnitteluoppien mukaisesti (joukkoliikenteen käyttö ja houkutteleva kävely-ympäristö)
- Asuntotuotanto lisäänty

HUONOT PUOLET

- Vt 7 kapasiteetti loppuu
- Rakennukset samanikäisiä, jolloin kiinteistöt huollettava samaan aikaan. Kerroksellisuus jää toteutumatta kaupunkirakenteesta.
- Metro kaukana merenrannasta, jossa houkuttelevaa tonttimaata
- Priorisointi tärkeää kunnalle. Varat investointeihin hajoaa joka paikkaan, jos yhtäaikaa kehitetään esim Talma-Nikkilä-Söderkulla.

MAHDOLLISUUKSIA

- Itäsuunnan kehittämisestä kansallinen projekti. Helpommin saadaan valtion rahoitus isoon investointiin kerralla, sillä suuresta investoinnista on helpompi sopia kuin useammasta pienemmästä hankkeesta.
- Vt 7 ja Kehä III: lisäkaistat tavaraliikenteelle ja busseille (ainakin Landbohon asti)
- Ohjaava vaikutus ja toimintakulttuurinmuutos (kasvua ohjataan määrätietoisesti)
- Kivenlahti-Sibbesborg –metroyhteys
- Tasapainoinen seudullinen kasvu, työssäkäynti
- Asuntotuotannon kasvulla saattaa olla vaikutusta asuntojen hintoihin laskevasti.
- Sekoittunut rakenne, alueelle nopeammin palveluita → asioinnin suuntautuminen muuttuu alueella.
- Positiiviset vaikutukset Mellunmäkeen (ei ole enää päätepiste)
- Voimakas aluemarkkinointi tukeutuen alueen omaan identiteettiin.

UHKIA

- Etupainotteisuudessa liikennöinti maksaa ja hyödyt jäävät saamatta, jos ei ole matkustajia
- Uudet asuinalueet vähentävät paineita täydennysrakentamiselle → hajaantuuko seudun rakenne?
- Suhdanteet vaikuttaa investointeihin, Nopeassa kasvussa suhdanteilla suurempi merkitys.
- Jos liikkuminen pohjautuu oman auton käyttöön → asettaa se liikennejärjestelmälle paineita (esim bulevardisointi).
- Onko kasvu liian iso pala, miten suhteessa kunnan voimavaraan? Kunnan asukasluku pystyy kasvamaan max 2 % vuodessa.
- Liian kovat investointitarpeet (paitsi merenranta-alueet)
- Poliittinen päätöksenteko saattaa hankaloittaa prosessia, jos tavoiteaikataulu on nopea.

VAIKUTUKSIA

VALTAKUNNALLISESTI
SEUDULLISESTI
ALUEELLISESTI

Skenaario 2: HIDAS KASVU (ITÄMETRO 2040 •)

Hitaan kasvun skenaariossa itämetron jatkaminen viivästyy. Itämetron jatkamisesta tehdään päätös vuoden 2025 jälkeen ja rakentaminen aloitetaan vasta vuoden 2040 jälkeen.

Liikennejärjestelmän vaiheittain toteuttaminen kytkeytyy maankäytön kehityspolkuun ja päinvastoin. Ilman tehokasta raidejoukkoliikennettä, tonttimaan arvo Östersundomissa ei ole niin korkea, että tontinmyynillä voitaisiin kattaa tarvittavat infrastruktuurin rakentamisen ja palveluiden järjestämisen aiheuttamat kustannukset. Sama koskee muita idän kehityskäytävällä sijaitsevia alueita. Kysyntä on heikompaa ja alueiden toteuttaminen hidasta. Liikkumiskulttuuri jatkuu alueella nykyisellään eli hyvin henkilöauton käyttöön painottuvana.

HYVÄT PUOLET

- Vt 7 valtakunnallinen tieyhteys
- Helpompi varautua kasvuun.
- Välivaiheissa hyvää reservitilaa esim veneiden talvisäilytykseen, maamassoille, logistiikan varastoille.
- Pysäköintijärjestelyt helpompia toteuttaa alkuvaiheessa
- Söderkullan identiteetti vahvistuu Sibbesborgissa
- Sibbesborgissa on mahdollisuus isoon kasvuun nykyiseen verrattuna tukeutuen bussiliikenteeseen.

HUONOT PUOLET

- Vt 7 kapasiteetti loppuu ulkoisen vaikutuksen takia
- Kansallinen projekti ei toteudu → ei pystytä luomaan yhteistavoitteita
- Kasvun hitauden vuoksi itäisille alueille ei saada autolle kilpailukykyistä joukkoliikennettä (bulevardisointi vaikeuttaa entisestään alueiden saavutettavuutta)
- Autolla liikkumisen paine kasvaa
- Asemakaavoitus lähtee nykytilasta → nykytilanne vain laajenee → Hajautunut ja yksipuolinen kaupunkirakenne.
- Ei ole edellytystä tehokkaalle liikenteelle
- Kunnan ostettava maat, joiden hyödyt realisoivat hitaasti (välivaiheessa tehottomasti käytössä esim tilaa vievien työpaikkojen muodossa)

MAHDOLLISUUKSIA

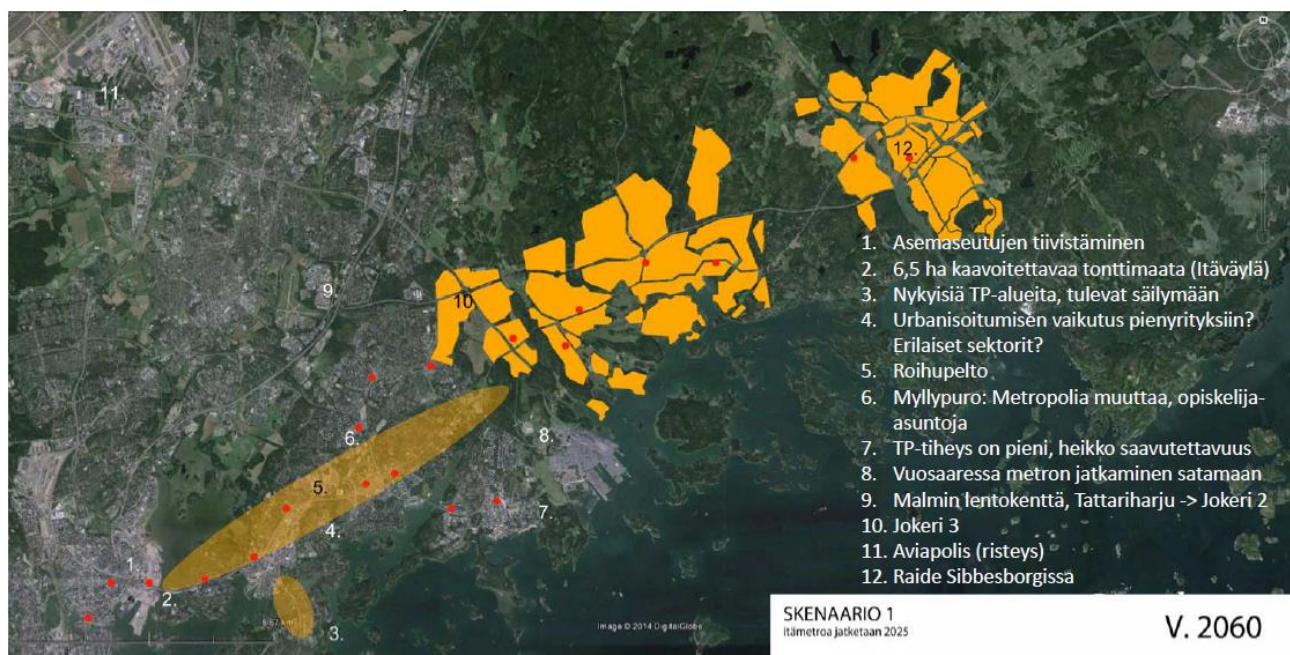
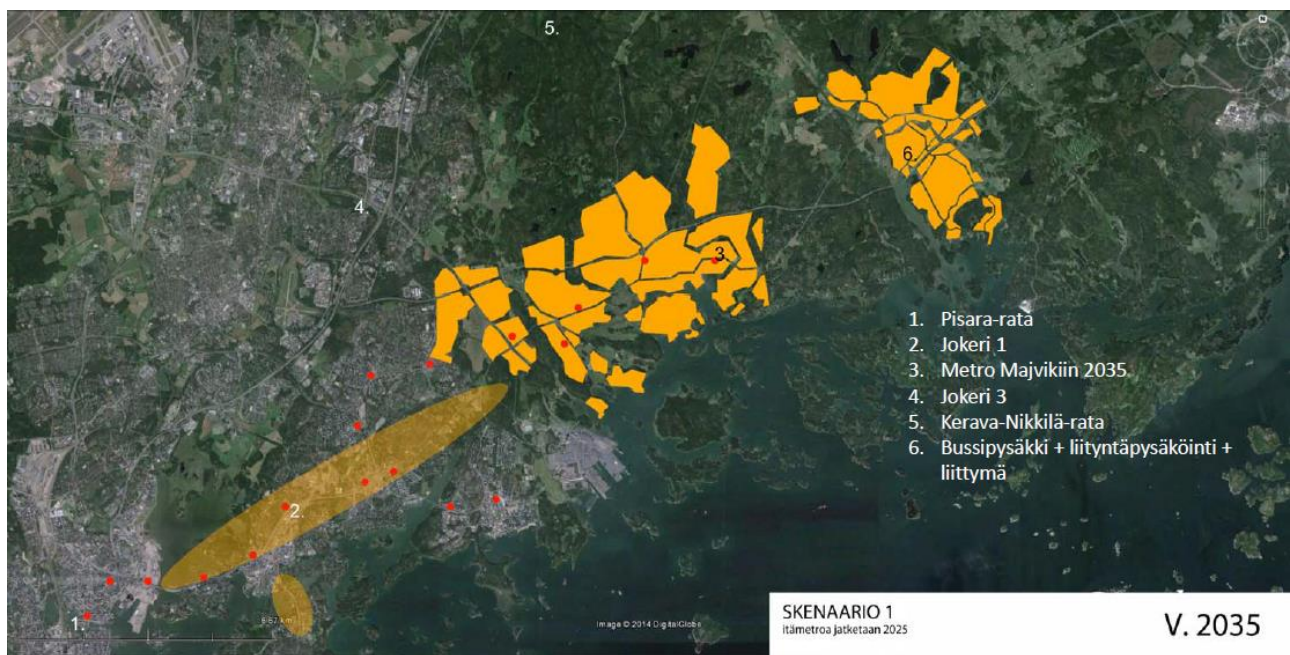
- Vt 7, Kehä IIII lisäkaistat ja näiden ohjaava vaikutus
- Tarvitaan keskeinen paikka, jossa hyvä palvelutaso joukkoliikenteelle. Tarvitaan paikka, jonka kautta mennään eri suuntiin.
- Strategiaa päivitetään, varaudutaan nopeaan kasvuun

UHKIA

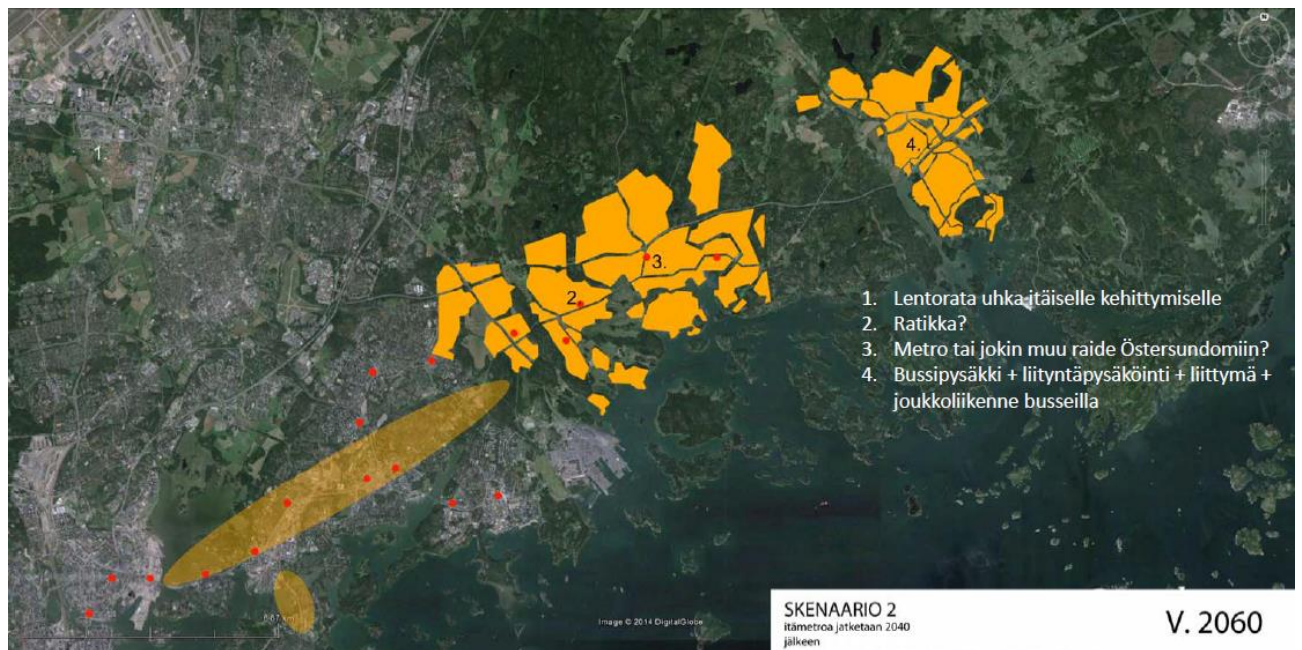
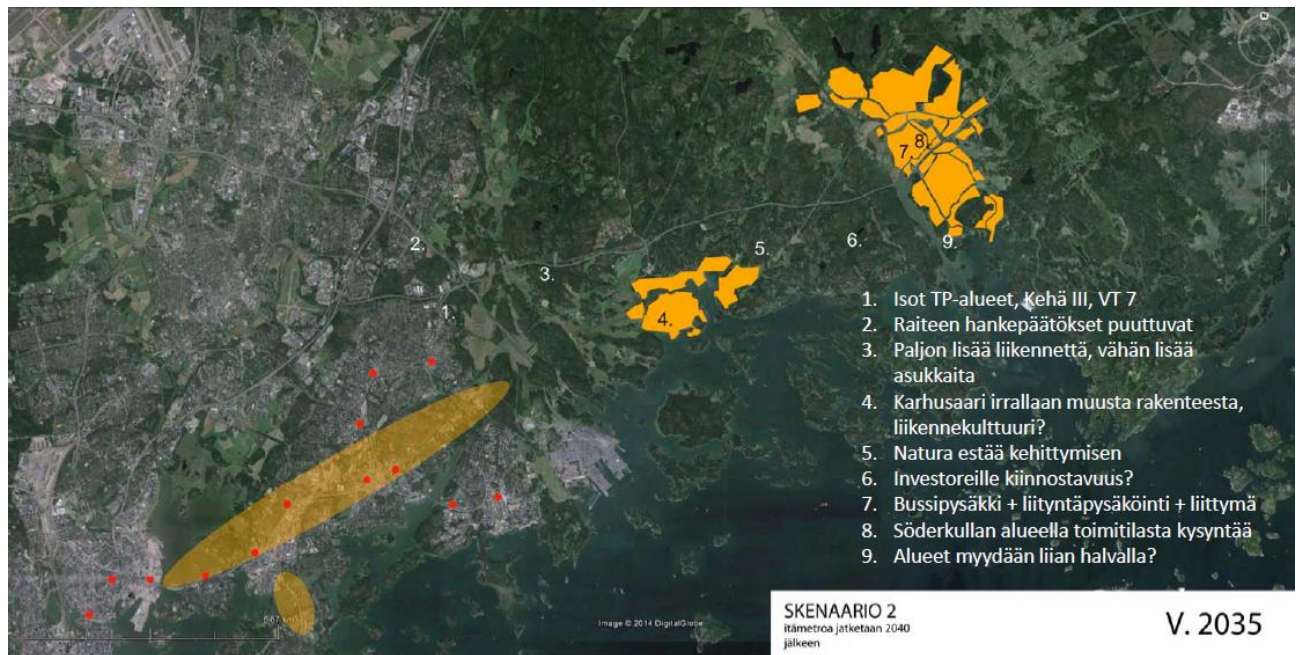
- Liikenne-ennusteiden mukaan vaikka mitään ei rakenneta itäiselle kasvukäytävälle, liikenne ruuhkautuu pääväylillä → vaatii lisäinvestointia, mutta mitään ei saada lisää.
- Hitaaseen kasvuun vaikea löytää kumppaneita
- Asuntotuotanto ei lisäänty tarvittavalla vauhdilla
- Sibbe kasvaa, Östis ei kehity → seutu hajaantuu
- Bulevardisoidaan, jolloin isot väylät ruuhkautuu, kun alueelle ei saada kunnollista joukkoliikennejärjestelmää vähäisen asukasmäärän vuoksi.
- Väyläkehittämisajatus on voimissaan.
- Liikkumissuuntautuminen pysyy ennallaan.
- Östersundom ei kasva ollenkaan → vähäiselle asukasmäärälle ei kannata toteuttaa esim kunnallistekniikka tai järjestää kunnallisia palveluita. Vaikuttaa myös Sibben kustannuksiin, kun synenergiaetu häviää.

VAIKUTUSIA

VALTAKUNNALLISESTI
SEUDULLISESTI
ALUEELLISESTI



Maankäytön kehitys nopean kasvun skenaariossa.



Maankäytön kehitys hitaan kasvun skenaariossa.

6. ARVIOINTI

Skenaariotarkastelun avulla voidaan arvioidaan kaavojen ajoitusta ja toteuttamisjärjestystä suhteessa muihin suunnitteilla oleviin hankkeisiin, niiden väestötavoitteisiin sekä keskinäiseen toteutusjärjestykseen ja ajoitukseen. Arvioinnin tasoina ovat valtakunnallinen, seudullinen ja paikallinen näkökulma.

Asukasmäärät kootusti

	Nykytilanne	Nopea kasvu 2035	Nopea kasvu 2060	Hidas kasvu 2035	Hidas kasvu 2060
Itä-Helsinki		335000	400000		400000
Östersundom	140	39000	70000	10800	41000
Sibbesborg (sis. Eriksnäs)	5640	30000	57000	20000	44000

Valtakunnallinen taso

Valtakunnallisesti merkittäviä kehittämiskohteita ovat valtatie 7:n ja Kehä III:n väyliin tukeutuvat uudet työpaikka- ja teollisuusalueet. Elinkeinoelämän näkökulmasta sijainti Helsinki-Vantaan lentokentän, Vuosaaren sataman tai Skjöldvikin läheisyydessä on houkutteleva. Näiden sijaintien hyödyntäminen mahdollistaa uusien työpaikkakeskittymien muodostumisen, mikä olisi toivottavaa vallitsevassa taloustilanteessa mahdollisimman pian. Valtatie 7:n varrelle voi muodostua myös uusia logistiikka-alueita, jotka palvelevat tavaraliikennettä sekä Helsingin että Pietarin suuntaan. Toisaalta kasvavat liikennemäärät aiheuttavat valtateiden ruuhkautumisen pitkällä aikavälillä. Lisäkaistat tavaraliikenteelle ja joukkoliikenteelle tulevat tarpeellisiksi, mikä aiheuttaa suuria investointitarpeita. Tämä kehitys on tosin odotettavissa joka tapauksessa, vaikka alueen maankäytön potentiaalia ei otettaisi käyttöön lainkaan. Liikenteen vaatimien investointien rahoittaminen tulee olemaan helpompaa, mikäli alueen kehityksestä saadaan samanaikaisesti tuloja.

Helsinki on taloudellisesti koko Suomen veturi, jonne työpaikat ovat keskittyneet. Työvoiman saatavuus on siis valtakunnallisesti merkittävä kysymys. Asuntojen hintatason noustessa työvoimalle ei riitä asuntoja lähellä työpaikkaa ja varsinkin matalapalkkaisilla aloilla työmatkojen pituus kasvaa. Ilmiö on tuttu muista metropoleista, tosin sillä erotuksella, että Helsingin seudulla asuntojen hintataso on tietojen poliittisten päätösten tulosta eikä niinkään maantieteellinen tosiasia. Ongelman alkuperästä riippumatta sen ratkaisuna ovat kohtuuhintaiset asunnot hyvien julkisten liikenneyhteyksien varrella.

Seudullinen taso

Idän kasvukäytävä merkitsee seudullisesti tasapainoista kasvua. Asuntotuotantoa tulee olla riittävästi, jotta sillä olisi vaikutusta asuntojen hintoihin laskevasti.

Seudullisesti raidejoukkoliikenteen toteuttaminen mahdollistaa yhtenäisen rannikon suuntaisen joukkoliikennekäytävän Kivenlahti - Sibbesborg välillä. Joukkoliikenteellä saavutettavat työpaikka-alueet ja asunnot löytyvät saman raiteen varrelta, mikä tarjoaa vaihtoehtoja ja tuottaa kasvua sekä pääkaupunkiseudun länsi- että itäpuolelle. Perinteisesti eri kasvukäytävät on nähty toistensa kilpailijoina ja tätä asetelmaa tukee kuntien kilpailu valtion liikenneinvestoinneista.

Monipuolinen joukkoliikennejärjestelmä on seudun kannalta paras vaihtoehto. Pikaraitiotieverkon, itämetron, bussiliikenteen ja toimivan liityntäpysäköinnin yhdistelmä palvelee itäisen kasvukäytävän eri alueita parhaiten. Maankäytön toteuttaminen vaihteittain kehittyvän joukkoliikennejärjestelmän piiriin takaa tavoitellun liikkumiskulttuurin muodostumisen. Uuden kaupunkirakenteen fyysisellä ympäristöllä on olennainen vaikutus siihen, minkälaisiin kulkutapajakaumiin päästään. Kävelyä ja pyöräilyä suosivassa kaupunkirakenteessa myös joukkoliikenteen suosio on suurempi.

Metroinvestointi on suuri kustannus etupainotteisesti toteutettuna ja sen liikennöinti on suhteettoman kallista ilman riittäviä matkustajamääriä. Nopean kasvun skenaario edellyttää siis erittäin nopeaa maankäytön toteutumista. Näin voimakkaan kasvun suuntautuminen uusille alueille voi heikentää painetta olemassa olevan yhdyskuntarakenteen täydentämiselle. Hitaan kasvun skenaariossa on helpompi varautua kasvuun. Tällöin tulevaisuudessa asumiseen tai muihin toimintoihin osoitetut alueet voivat toimia tiivistyvää pääkaupunkia palvelevina reservialueina. Esimerkiksi runsaasti tilaa vaativat toiminnot, kuten veneiden talvisäilytys, maamassojen varastointi ja käsittely sekä logistiikan alueet on mahdollista ohjata tällaisille alueille.

Lentorata mahdollistaisi toteutuessaan nykyisen pääradan liikennöinnin tiheällä vuorovälillä, joten siellä sijaitseva valtava maankäytön potentiaali tulisi todennäköisesti nopeammin käyttöön. Idän kasvukäytävässä tämä merkitsee hitaan skenaarion toteutumista ja Sipoossa kasvun ohjaamista Nikkilän ja Talman taajamakeskuksiin sekä Kerava-Nikkilä radan nopeaa toteuttamista.

Paikallinen taso

Nopean kasvun skenaariossa kunnat ohjaavat suuren osan resursseistaan tämän alueen kehittämiseen ja priorisoivat sen muiden kasvualueiden edelle. Sipoon kunta kehittää maankäyttöä yleiskaavansa mukaisesti myös Nikkilässä ja Talmassa. Sipoon kunnan rajalliset resurssit huomioiden kasvun jakautuminen usean taajamakeskuksen alueille on ongelmallista. Helsingin suuremmat resurssit jakautuvat vastaavasti useampiin kohteisiin. Östersundomin laajamittainen rakentaminen ajoittuisi näillä näkymin 2030-luvulle, kun satamalta vapautuvat suuret projektialueet ovat pääosin jo toteutuneet. Täydennysrakentaminen on hidasta ja siten suuret uudet toteuttamiskokonaisuudet, Malmi ja Östersundom, ovat tärkeitä asuntotuotannon tahdin ylläpitämiseksi.

Söderkullan ympäristö voi kehittyä joka tapauksessa bussijoukkoliikenteen varassa vaikka itämetron jatketta ei toteutettaisi etupainotteisesti. Tämä voisi jopa edistää paikallisuuteen kytkeytyvien tavoitteiden toteutumista. Tonttien kysyntä on kuitenkin hitaan kasvun skenaariossa heikompaa ja siten monipuolinen kaupunkirakenne ei toteudu. Kerrostalovaltaiselle rakentamiselle on kysyntää vain Söderkullan keskustassa, jossa joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä. Muualla kysyntää on vain pientalovaltaiselle rakentamiselle ja tällöin muodostuu helposti hyvin henkilöautoriippuvaista ja eriarvoista yhdyskuntaa. Raidejoukkoliikenteen nopea toteuttaminen edistää työpaikka-alueiden toteutumista, mikä puolestaan lisää kysyntää erilaisille asumisen vaihtoehdoille. Tämän suuntainen kehitys edistää rakentamista sekä Eriksnäsän että Sibbesborgin osayleiskaava-alueilla ja alueet kytkeytyvät toisiinsa työpaikkavyöhykkeen ja sitä palvelevien liikenneyhteyksien kautta.

Epävarmuustekijöitä

Toteutumisen arvioinnin suurin epävarmuustekijä on kaavasunnitelmien laaja-alaisuus ja siten myös yleispiirteisyys. Toteutumisen aikajakso on huomattavan pitkä ja useat yhteiskunnalliset muutokset voivat vaikuttaa toteutumiseen ennalta arvaamattomin tavoin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja investointiohjelmia päivitetään usein. Tähän sisältyy jo itsessään suuri epävarmuustekijä, sillä niiden sisältö voi muuttua jokaisella päivityskierroksella vaikka tavoitteena on pitkän aikavälin suunnittelu. Lisäksi valtio päättää investoinneista vuosittain talousarvion laatimisen yhteydessä. Kymmenien vuosien päähän sijoittuvat toteutussuunnitelmat ehtivät siten muuttua matkan varrella moneen kertaan.

Östersundomin, Sibbesborgin ja Eriksnäsin kaavoissa keskitytään laaja-alaisen ratkaisujen esittämiseen eikä ole tarkoituksenmukaista ottaa kantaa tarkempaan ratkaisuihin aluevarausten sisällä. Monet ristiriidat ja ongelmat voidaan ratkaista tarkemmassa suunnittelussa. Yleiskaavat toteutuvat asteittain asemakaavoituksen kautta. Asemakaavojen laatimiseen vaikuttavat hyvin olennaisesti maanomistusolot. Kunnat pyrkivät laatimaan asemakaavoja vain omille omistamilleen maille ja etenkin Sipoon kunnassa maanomistusolot aiheuttavat epävarmuutta Sibbesborgin osayleiskaavan toteutumiseen ja sen aikatauluihin.

Yleiskaavojen toteutusjärjestystä ei ole mielekästä määritellä sitovina toteutuskokonaisuuksien alueina kaavoissa, mutta toteutusjärjestyksen periaatteet voidaan määritellä esimerkiksi kaavojen yleisissä määräyksissä ja siten varmistaa, että uusi yhdyskuntarakenne voi tukeutua joukkoliikenteeseen.

Kaavasunnitelmien laatimisessa on oletuksena, että seudun asukasmäärä kasvaa. Mikäli seudun asukasluku kääntyy laskuun, aluevarausten toteutuminen ei ole todennäköistä. Kaavojen toteuttamisen vaikutusten erottaminen muista muutostekijöistä on vaikeaa.

Riskitarkastelu

Merkittävimmän uhan itäisen kehityskäytävän toteutumiselle muodostaa hallintokulttuurimme. Kokonaisvaltainen suunnittelu sekä tavoitteellinen ja johdonmukainen päätöksenteko ovat tavattoman haastavia, joskin välttämättömiä, mikäli maankäytön kehitystä halutaan ohjata toimivana kokonaisuutena. Maankäytön ja liikennejärjestelmien suunnittelu ja toteutus on organisoitu hyvin monimutkaisella tavalla suhteessa pääkaupunkiseudun kokoon, väestömäärään sekä käytettävissä oleviin investointivaroihin. Hallinnon ja suunnitteluorganisaatioiden kerroksellisuus näkyy päätöksenteon vaikeutena.

Itäisen kasvukäytävän toteuttamiseen liittyvät keskeiset riskit ovatkin pääasiassa joko suunnittelujärjestelmään tai hallintoon liittyviä:

- Raideliikenteen toteuttamisesta tulee olla sitova päätös Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukaisesti. Vasta tämän jälkeen kasvukäytävän alueelle voidaan maakuntakaavan mukaisesti toteuttaa uutta kaupunkirakennetta merkittävässä määrin. Itämetron jatkaminen tulee saada hallitusohjelmaan ja valtiolta rahoituspäätös, jotta suunnittelu hankkeen toteuttamiseksi voidaan aloittaa. Rahoituspäätöstä on kuitenkin mahdotonta tehdä, ellei alueella ole riittävästi raideliikenteen käyttäjiä.

- Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava ei ole saanut lainvoimaa eikä Östersundomin aluetta maakuntakaavassa ole hyväksytty. Maakuntakaavasta puuttuvan osan hyväksymisen aikataulu on avoin.
- HLJ 2015 suunnitelman luonnoksessa on esitetty uutena rahoituskeinona ajoneuvoliikenteen hinnoittelu, jonka suuruus on noin 165 M€ vuosittain. Tällä keinolla uusiin raideliikenteen hankkeisiin saataisiin merkittävästi lisää investointeja. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelu jakaa poliittisesti mielipiteet eikä hinnoittelun toteutumisesta ole varmuutta. Mikäli hinnoittelu ei toteudu ja yleinen kustannustaso nousee, raideliikennehankkeiden aikataulut viivästyvät (ellei tieverkon parantamiseen kohdistettuja investointeja osoiteta joukkoliikenteen kehittämiseen).
- Kaikkien yleiskaavahankkeiden tavoitteena on kanavoida liikenteen kasvu kestäviin kulkutapoihin, jolloin nykyiset kulkumuotojakaumat myös muuttuvat liikenteen kokonaismäärän kasvaessa. Ilman merkittäviä investointeja joukkoliikenteeseen vaarana on, että kasvavasta autoliikenteen määrästä johtuen maantie- ja katuverkko kuormittuu voimakkaasti ja sen välityskyky loppuu.
- Uuden yhdyskuntarakenteen toteuttaminen merkitsee kunnille suuria investointeja alueiden infrastruktuuriin ja palveluiden järjestämiseen. Kuntatalouden kannalta on välttämätöntä, että maanomistus on myös pääosin kunnalla, koska myös rakentamisesta aiheutuvat kustannukset ovat kunnan vastuulla. Helsingin kaupunki onkin panostanut merkittävästi maanhankintaan Östersundomissa. Sipoon kunnan maanhankinta on alueelle asetettujen tavoitteiden toteutumisen vuoksi tärkeää, mutta siihen on osoitettu melko niukasti määrärahoja. Esimerkiksi uuden metrokeskuksen toteuttaminen vaiheittain vaatii kunnan maanomistusta. Maankäyttösopimukset yksityisten maanomistajien kanssa ovat olleet myös esimerkki kestävästä maapolitiikasta. Pitkällä tähtäimellä myös tonttipolitiikkaa on syytä muuttaa siten, että tontin myynnin sijasta tontteja vuokrataan.
- Henkilöautoliikenne on sujuvaa ja se muodostaa kulkumuotona liian kilpailukykyisen vaihtoehdon joukkoliikenteelle. Henkilöautoliikennettä myös tuetaan monin tavoin.
- Yleiskaavoissa on varattu suuret alueet toimitiloille ja elinkeinojen tarpeisiin. Näillä varauksilla ei voida taata, että alueelle sijoittuisi yrityksiä ja työpaikkoja syntyisi. Kaavoituksessa asuntotuotannon kysyntä ja tarjonta kohtuullisen hyvin hallussa, mutta työpaikkojen luomiseen ei ole samalla tavalla työkaluja.

Jatkosuunnittelussa huomioitavia seikkoja

- Vaikutustarkastelun osana hyödynnetään liikennemalleja, mutta myös muut vaikutukset ja niiden analyysit ovat tärkeitä. Väylät ruuhkautuvat joka tapauksessa, vaikka ei tehtäisi mitään tai tehtäisiin kaikki toimenpiteet. Yksityisautoilua tärkeämpää on tavaraliikenteen toimivuuden varmistaminen. On hyväksyttävä maantie- ja katuverkossa kapasiteetin rajoittuneisuutta ja turvattava kestävien kulkumuotojen kapasiteetin riittävyys.
- Miten kaupunkibulevardisointi konkretisoidaan? Tuleeko sen työstämisen kautta seudulle uusi tavoitelähtöinen työkalu liikenteen mallintamiseen? Kehitteillä olevia menetelmiä voidaan soveltaa, mutta ne eivät välttämättä vielä ole yleisesti hyväksytyjä. Tavoitelähtöistä vaikutusten arviointia voidaan alkaa soveltamaan sekä Östersundomissa että Sibbesborgissa, jolloin siitä voisi muodostua yleisempi käytäntö.
- Sibbesborgin suunnittelussa on tarpeellista laatia Urban Zone liikennevyöhyketarkastelu. Vyöhyketarkastelu on osoittanut, että jalankulkuvyöhykettä on vaikea lisätä, paitsi suurien kaupunkien keskusteissa, mutta kohtuullisen joukkoliikennekaupungin toteutuksessa voidaan onnistua. Kriteereinä ovat tehokkuus, palveluverkko, työpaikat ja asukasmäärä. Tarkastelu sopii osayleiskaavan ehdotusvaiheeseen.
- Joukkoliikennejärjestelmän ylläpito tulee ottaa huomioon. Sibbesborgissa on tutkittu joukkoliikenneverkon palvelutasoa ja kilpailukykyä 30 000 asukkaalla ja se on arvioitu kohtuullisen toimivaksi. Nykyisellä asukasmäärällä joukkoliikennekustannus asukasta kohti on todella kallis kunnalle.
- Kaavaehdotuksen toteuttaminen edellyttää maantien 170 muutosta valtion hallinnoimasta maantiestä kuntien ylläpitämäksi kaduksi. Muutoksilla on kustannusvaikutuksia kunnille, mutta muutos parantaa edellytyksiä tavoiteltuun kaupunkirakenteeseen.