



Uudenmaan liitto
Nylands förbund

LANDSKAPS-
PLANEN



BESKRIVNING

Etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet

Nylands förbunds publikationer A 42 - 2018
ISBN 978-952-448-540-1
ISSN 2342-3781

Översättning: Patricia Karlsson
Layout: Anni Levonen
Foton: Tuula Palaste

Nätpublikation
Helsingfors 2018

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi

BESKRIVNING

Etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet

INNEHÅLL

1. INLEDNING	6
2. UTGÅNGSPUNKTER	8
2.1 Den östliga tillväxtzonen	8
2.2 Landskapsplanen som en del av planeringssystemet	8
2.2.1. Landskapets utvecklingsmodell	8
2.2.2. Landskapsplanens uppgifter	8
2.2.3. Gällande och godkända landskapsplaner	9
2.3. Planeringsområdet	10
2.4 Olika skeden i processen med landskapsplanen för Östersundom	11
2.5 Plansituationen i kommunerna på området för landskapsplanen för Östersundom	14
2.6 Utredningar för landskapsplanen för Östersundomområdet	14
2.6.1 Utredningar om planreserver	15
2.6.2 Utredning om centralortsnätet	15
2.6.3 Smultronställen för boendet	15
2.6.4 Bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen	15
2.6.5 Material om natur- och rekreationsområden	15
2.6.6 Östbanan	16
2.6.7 Utredningar om handeln	16
2.6.8 Splittring av bebyggelsen	16
2.6.9 Landskapshistorieutredning	17
2.6.10 Kulturmiljöutredningar	17
2.6.11 Utvecklingsbild för logistiken	17
2.6.12 Utredningar av trafiksystemet	17
2.6.13 Östersundområdets miljökonsekvensbedömningsförfarande i anslutning till marksubstanser	17
3. MÅL FÖR LANDSKAPSPLANEN FÖR ÖSTERSUNDOMOMRÅDET	18
3.1. Grundstrukturen i landskapsplanen	19
3.2. De riksomfattande målen för områdesanvändningen	20
4. SÄTTET ATT FRAMSTÄLLA PLANLÖSNINGEN, DESS INNEHÅLL OCH TOLKNING	22
4.1. Planhandlingar och planbeteckningar	22
4.1.1. Kartor	22
4.1.2. Planbeteckningar, planeringsbestämmelser och utvecklingsrekommendationer	23
4.1.3. Beteckningar som upphävs	24
4.1.4. Planbeskrivningen	24
4.2 Ändringar som har gjorts i planförslaget från år 2015	25
4.3 Planlösning och motivering	26
4.3.1 Centralortsnätet	27
4.3.2 Tätortsstruktur	31
4.3.3 Styrning av bosättningen i landskapsplanen	37
4.3.4 Grönstruktur	38
4.3.5 Trafiksystemet	45
4.3.6 Arbetsplats- och industriområden	51
4.3.7 Handelns servicenät	54
4.3.8 Landskapsplanens vita områden	60
4.3.9 Energiförsörjning, elöverföringsnät och samhällsteknisk försörjning	62
4.3.10 Kulturmiljöer	66

5. RÄTTSVERKNINGAR	68
5.1. Kommunernas planläggning och annan styrning av byggandet	68
5.2. Landskapsplanens styrande inverkan på annan myndighetsverksamhet	69
5.3. Bygginstränkning i landskapsplanen	70
5.4. Annan lagstiftning och landskapsplanen	70
6. KONSEKVENSBEDÖMNING	72
6.1 Influensområde	72
6.2 Bedömningsmetoder	73
6.3. Planens sammantagna konsekvenser	73
6.4 Bedömning av konsekvenserna för nätverket Natura 2000	76
6.5 Bedömning av hur målen nås	77
6.5.1. Bedömning av hur målen för planen nås	77
6.5.2. Bedömning av hur de särskilda målen i de riksomfattande målen för områdesanvändningen nås	80
7. DELTAGANDE OCH VÄXELVERKAN	81
8. GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING	82
8.1. Genomförande av planen	82
8.1.1. Vem genomför och främjar planen?	82
8.1.2. Tidsordning och villkor för genomförandet	83
8.1.3. Statens och kommunernas avtalsförfaranden	83
8.1.4. Osäkerhetsfaktorer	83
8.2. Uppföljning av genomförandet av planen	84
8.2.1. Bedömning av hur aktuell planen är	84
8.2.2. Uppföljningsprinciper	84
KÄLLOR	85
Litteratur och källförteckning	85
Webbkällor	86
BILAGOR	87
Bilaga 1: Beteckningar som upphävs i landskapsplanen för Östersundomområdet	87
Bilaga 2. Förslaget till landskapsplan för Östersundom och de gällande och godkända landskapsplanerna för Nyland	88
KARTBILAGOR	89
Kartbilaga 1. Samhällsstruktur och bana för regiontrafik	90
Kartbilaga 2. Grönstruktur	91
Kartbilaga 3. Trafiknät och kollektivtrafik	92
Kartbilaga 4. Samhällsteknisk försörjning	93
Kartbilaga 5. Kulturmiljöer	94



1. INLEDNING

Landskapsstyrelsen godkände förslaget till etapp-landskapsplan 2 för Nyland 4.3.2013. Vid ett extraordinarie möte 20.3.2013 framförde ändå styrelsen att fullmäktige skulle låta bli att godkänna området som sträcker sig från Östersundom i Helsingfors till Söderkulla i Sibbo och lämna tillbaka området för ny beredning. För Östersundomområdet utarbetas en delgeneralplan som är gemensam för Helsingfors, Vanda och Sibbo. Målet är att samordna landskapsplanens och

generalplanens processer så att den östliga tillväxtzonen som anges i landskapsplanen kopplas samman med landskapets regionstruktur och generalplanen skulle behandla den mer detaljerade markanvändningen på området. Eftersom tidtabellen för generalplanen hade förlängts beslutades det att lösningen i landskapsplanen till denna del lämnas utan godkännande och returneras för fortsatt beredning.

Det justerade planförslaget, med namnet etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet, var framlagt till påseende 20.1–20.2.2015 och utlåtanden och anmärkningar kunde då ges om planen. I enlighet med naturvårdslagen begärdes utlåtanden om planförslaget och dess Natura 2000-områden av NTM-centralen i Nyland och Forststyrelsen. Remissinstanserna ansåg att planförslaget medför betydande olägenheter för en del Naturavärden. Enligt naturvårdslagen får planen inte godkännas om det av konsekvensbedömningen och utlåtandena framgår att planen har betydande negativa konsekvenser för ett Naturaområdes naturvärden. Landskapsstyrelsen beslutade att planen bereds vidare.

I den fortsatta beredningen har man i synnerhet tagit i beaktande de åtgärder som krävs för att minska konsekvenserna för Naturaområdena och planarbetet i Helsingfors, Vandas och Sibbos gemensamma generalplan som omfattar en del av planområdet. Det reviderade planförslaget var på remiss 21.3–28.4.2017. Planförslaget som var på remiss omfattade två olika alternativ: Det Norra och det Direkta alternativet. Namnen hänvisar till de två alternativen banlinjer och tillhörande lösningar för områdesanvändningen som angetts på planområdets västra del.

Av NTM-centralen i Nyland och Forststyrelsen begärdes i enlighet med naturvårdslagen utlåtanden om planens konsekvenser för Natura 2000-områdena. Landskapsstyrelsen beslutade 19.6.2017 att planförslaget som läggs fram till påseende på basis av utlåtandena och Naturautlåtandena bereds enligt det så kallade Direkta alternativet och att de justeringar som Naturautlåtandena förutsätter samt andra mindre ändringar görs på plankartan. En huvudvattenledning mellan Helsingfors och Borgå anges som en helt ny planbeteckning.

Förbundet har också diskuterat ändringsförslaget med planområdets kommuner och de har framfört att det är nödvändigt att hålla sig till lösningen i planförslaget som var på remiss vad gäller områdena Sundberg–Kasaberget och Husö. Vid landskapsstyrelsens konstituerande möte i september 2017 fick styrelsen som ett extra ärendet vid sidan av föredragningslistan en översikt över landskapsplanen för Östersundom, där man berättade om förhandlingarna som förts med Miljöministeriet och NTM-centralen i Nyland under sommaren. Helsingfors, Vanda och Sibbo har på hösten 2017 gett utlåtanden om förslaget till en gemensam generalplan för Östersundom. Helsingfors stad konstaterade i sitt utlåtande att det är viktigt att landskapsplanen och generalplanen följer samma riktlinjer och att landskapsplanen möjliggör lösningarna som presenteras på Sundbergs område i förslaget till generalplan.

Planförslaget var framlagt till påseende 27.11.2017–3.1.2018. I förslaget anvisades områdena Sundberg–Kasaberget och Husö som vita områden, precis som i planförslaget som var på remiss. Den centrala motiveringen till lösningen är att minska konsekvenserna som är skadliga för Naturaområdenas naturvärden, i synnerhet de konsekvenser som uppkommer av användningen av områdena för rekreation. De vita områdena i planförslaget möjliggör i den mer detaljerade planeringen sådana åtgärder som föreslås i Naturabedömningen och som lindrar de skadliga konsekvenserna. Vid granskningen av planförslaget som en helhet har man konstaterat att det fram till planens målår 2035 inte är nödvändigt att rikta markanvändning på landskapsnivå till området, med undantag av beteckningarna för behov av grönförbindelse.

Landskapsstyrelsen godkände planförslaget 23.4.2018 och beslutade överlämna det till landskapsfullmäktige för godkännande. Landskapsfullmäktige godkände planen 12.6.2018.

2. UTGÅNGSPUNKTER

2.1 Den östliga tillväxtzonen

Då arbetet med etapplandskapsplan 2 för Nyland inleddes fanns det 1,5 miljoner invånare och 750 000 arbetsplatser i Nyland. Nyland växer och utvecklas snabbt. I planläggningen på landskapsnivå förbereder man sig på en ökning på 430 000 invånare och 250 000 arbetsplatser från år 2009 fram till år 2035. I dimensioneringen är det fråga om att förbereda sig på en tillväxt som också innebär att utrymmesstandarden i bostäder och företagslokaler eventuellt förbättras samt en alternativ utbyggnadsordning. Tillväxtprognoserna baserar sig på de landskapsöversikter som godkändes för Nyland och Östra Nyland 2009 och 2010.

Till följd av den kraftiga tillväxten i metro-palområdet ställs det exceptionellt hårda krav på planeringen av markanvändningen i Nyland. Huvudstadsregionen utgör den urbana kärnan i Finlands metropolområde och den utvidgar sig som en tätortszon till kranskommunerna och särskilt i stambanans riktning. Västra och östra Nyland bildar ett nätverk av fristående stadscentrum och mindre tätorter.

Kuumaregionen och huvudstadsregionens kranskommuner har proportionellt sett vuxit mest vad gäller befolkningmängden, men sett till antalet har ökningen ändå varit störst i huvudstadsregionen. Huvudstadsregionen har kontinuerligt blivit större, både vad gäller regionens betydelse och dess befolkningmängd.

Stadsstrukturen har blivit tätare i huvudstadsregionen och den har spridit sig till allt större områden i de västra och norra delarna av Helsingforsregionen. I förhållande till hela regionen har förändringarna i strukturen på området mellan Helsingfors och Borgå varit små. Området österut är viktigt för hela regionen både vad gäller dess omfattning och utbyggnadspotential.

Statsrådet fattade 28.6.2007 beslut om att sydvästra delen av Sibbo och den så kallade Västerkulla-kilen i Vanda införlivas med Helsingfors. Syftet var att beslutet skulle minska på tillväxttrycket österut. Initiativet till en kommunsammanslagning kom från Helsingfors. Utvidgningen

av huvudstadsregionens samhällsstruktur österut förutsätter samarbete på regional nivå för att samordna lösningar i anslutning till trafik och markanvändning. Helsingfors, Vanda och Sibbo utarbetar en generalplan för Östersundomområdet i vilken området planläggs som ett tätt och stadslikt område som stöder sig på metron. Landskapsplanen för Östersundomområdet fogar samman den östliga tillväxtzonen till en del av landskapets regionstruktur.

2.2 Landskapsplanen som en del av planeringssystemet

2.2.1. Landskapets utvecklingsmodell

Landskapets planeringssystem omfattar en landskapsöversikt, ett landskapsprogram och en årlig genomförandeplan som anger riktlinjerna för landskapsprogrammets genomförande samt en landskapsplan. Landskapsplanens uppgift är att förverkliga landskapsöversikten genom att skapa sådana förutsättningar för markanvändningen att visionen i landskapsöversikten kan genomföras. Landskapsprogrammet har en betydande roll då landskapsplanen förverkligas. Landskapets utvecklingsmodell presenteras i bild 1.

2.2.2. Landskapsplanens uppgifter

Landskapsplanen är en översiktlig och långsiktig plan för samhällsstrukturen och områdesanvändningen i landskapet eller en del av det. Utarbetandet av landskapsplanen styrs av markanvändnings- och bygglagen (MBL) samt av de riksomfattande målen för områdesanvändningen. De nya, reviderade riksomfattande målen för områdesanvändningen trädde i kraft 1.4.2018. Då denna plan har utarbetats gällde de gamla målen från 2009.

Landskapsplanen kan utarbetas som en helhetslandskapsplan som omfattar alla markanvändningsformer eller som en etapplandskapsplan, som gäller en utvald temahelhet eller något delområde i landskapet.

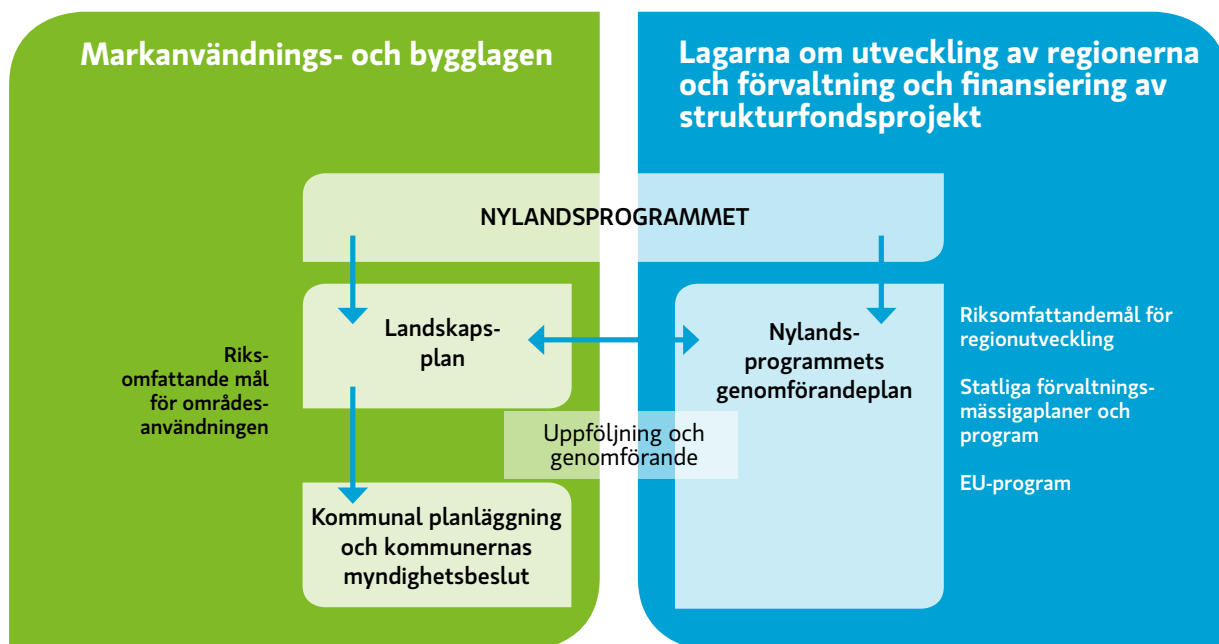


Bild 1. Landskapets utvecklingsmodell.

I enlighet med markanvändnings- och bygglagen anges i landskapsplanen principerna för områdesanvändningen och samhällsstrukturen samt områdesreserveringar och andra beteckningar som är nödvändiga med tanke på landskapets utveckling. Områdesreserveringar anges endast i den mån och med den noggrannhet som behövs med tanke på de riksomfattande målen eller landskapets mål för områdesanvändningen eller för att samordna områdesanvändningen i flera kommuner än en.

Landskapsplanen ska tjäna till ledning när generalplaner och detaljplaner utarbetas och ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen. Landskapsplanen gäller inte på området för en generalplan med rättsverkningar eller för en detaljplan.

Landskapsplanens rättsverkningar ska beaktas i myndigheternas verksamhet när de planerar åtgärder som gäller områdesanvändningen och beslutar att vidta dessa åtgärder. Dessutom berör rättsverkningarna byggandet på de områden där bygginstränkning enligt MBL 33 § gäller.

Landskapsplanen består av en plankarta, planbeteckningar och planbestämmelser samt en planbeskrivning. En separat karta utarbetas över de beteckningar i de gällande landskapsplanerna som upphävs. Kartorna och planbestämmelserna är handlingar med rättsverkningar.

Planbeskrivningen innehåller beskrivningar av planens mål, planeringsprinciper, motiveringar till planlösningarna och resultat av konsekvensbedömningar. Planbeskrivningen och kartbilagorna har inga direkta rättsverkningar, men de har en avsevärd betydelse för tolkningen av planens innehåll, rättsverkningar och lagenlighet.

Landskapsplanerna har tidigare fastställts av Miljöministeriet, men från och med 1.2.2016 då ändringarna i markanvändnings- och bygglagen trädde i kraft är det landskapets högsta beslutsfattande organ som godkänner landskapsplanen, det vill säga landskapsfullmäktige.

2.2.3. Gällande och godkända landskapsplaner

I landskapet Nyland gäller för närvarande landskapsplanen för Nyland, etapplandskapsplan 1, etapplandskapsplan 2, etapplandskapsplan 3 samt landskapsplanen för Östra Nyland. På de områden som överförts från Sibbo till Helsingfors gäller dessutom i enlighet med MBL 210 § regionplaner som omvandlats till landskapsplan och delvis Landskapsplan 2000.

Miljöministeriet fastställde etapplandskapsplan 2 för Nyland i oktober 2014. Planen vann laga kraft genom Högsta förvaltningsdomstolens beslut i april 2016.

I Nyland gäller för närvarande följande landskapsplaner:

- **Landskapsplan för Nyland** (fastställd 11/2006). En helhetslandskapsplan som ändå inte behandlar alla markanvändningsformer.
- **Etapplandskapsplan 1 för Nyland** (fastställd 6/2010). En etappplan som kompletterar landskapsplanen för Nyland och som behandlade de markanvändningsformer som inte behandlats tidigare. Dessutom företogs mindre ändringar i landskapsplanen för Nyland.
- **Etapplandskapsplan 3 för Nyland** (fastställd 12/2012). En etappplan som behandlar avloppsreningsverket i Blombacken i Esbo, ändrar lösningen i etapplandskapsplan 1.
- **Landskapsplan för Östra Nyland** (fastställd 2/2010). En helhetslandskapsplan.
- **Regionplaner som ändrats till landskapsplan och Landskapsplan 2000**. I kraft på de områden som överförts från Sibbo till Helsingfors. Till följd av den partiella kommunsammanslagningen fastställdes inte en del av landskapsplanen för Östra Nyland i miljöministeriets beslut 15.2.2010. Då ändrades de regionplaner som gällde på området till landskapsplaner i enlighet med MBL 210 §.
- **Etapplandskapsplan 2 för Nyland** (fastställd 10/2014). En plan som reviderar, kompletterar och förenhetligar landskapsplanerna för Nyland. Planens teman är en tätare region- och samhällsstruktur, stärkande av metropollandskapets konkurrenskraft, planering av handelns servicenät så att det utgör en del av region- och samhällsstrukturen samt styrande av byggandet i byarna och annat byggande på glesbygden.
- **Etapplandskapsplan 4 för Nyland** (godkänd av landskapsfullmäktige 5/2017, trätt i kraft 10/2017). Kompletterar och reviderar de gällande landskapsplanerna vad gäller näringar och innovationsverksamhet, logistik, vindkraft, grönstruktur och kulturmiljöer.

Etapplandskapsplan 4 för Nyland godkändes av landskapsfullmäktige i maj 2017. Östersundomområdet ingår inte i planen. Etapplandskapsplan 4 är den första av landskapsplanerna för Nyland som sedan ändringarna i markanvändnings- och bygglagen trädde i kraft inte har fastställts av Miljöministeriet.

2.3. Planeringsområdet

Landskapsplanen för Östersundomområdet behandlar området som sträcker sig från Östersundom i Helsingfors till Söderkulla i Sibbo. Till området hör också en del av Västersundom i Vanda.

Landskapsplanen för Östersundom omfattar delar av Helsingfors och Vanda städer och Sibbo kommun. Området ligger i östra utkanten av Helsingfors och Vandas täta stadsstruktur. Planområdets gräns i öst går vid Sibbo å, väster om Söderkulla tätortsområde i Sibbo. Planeringsområdet har en areal på 7 900 hektar, av vilka 2 600 hektar är tätort (YKR tätort 2015). Största delen av området omfattas inte av detaljplanläggning.

Genom Östersundomområdet löper flera trafikleder som är betydande på riksnivå. Borgåleden

(riksväg 7) löper tvärs igenom områdets södra och norra delar. Borgåleden och Ring III som löper väster om planeringsområdet är en del av E 18-nätet och är viktiga trafikleder för gods- och persontrafiken till bland annat Nordsjö hamn. Landsväg 170 är viktig för den regionala trafiken. Förbindelserna från Borgå, som är ett viktigt regioncentrum i Nylands områdesstruktur, går till huvudstadsregionen genom planeringsområdet.

År 2015 bodde fler än 8 800 invånare på planeringsområdet, av dem ungefär hälften på Vanda stads område. En fjärdedel av invånarna är Helsingforsbor och en annan fjärdedel Sibbobor. Mest tätbefolkat är Västerkulla höghusområde i Vanda. Urbana bostadsområden byggs också vid Storören i närheten av Majvik i Sibbo. I övrigt består byggnadsbeståndet mest av småhus och landskapet är landsbygdslikt. På Östersundomområdet finns ungefär 2 000 arbetsplatser, de flesta inom industrin. Största delen av området omfattas av jord- och skogsbruksområden.

Största delen av planområdet består också av landskap med natur- och odlingsmark. På området finns grön- och naturskyddsområden av riksintresse, bland annat Svarta backens lund och Östersundoms fågelområde som hör till nätverket

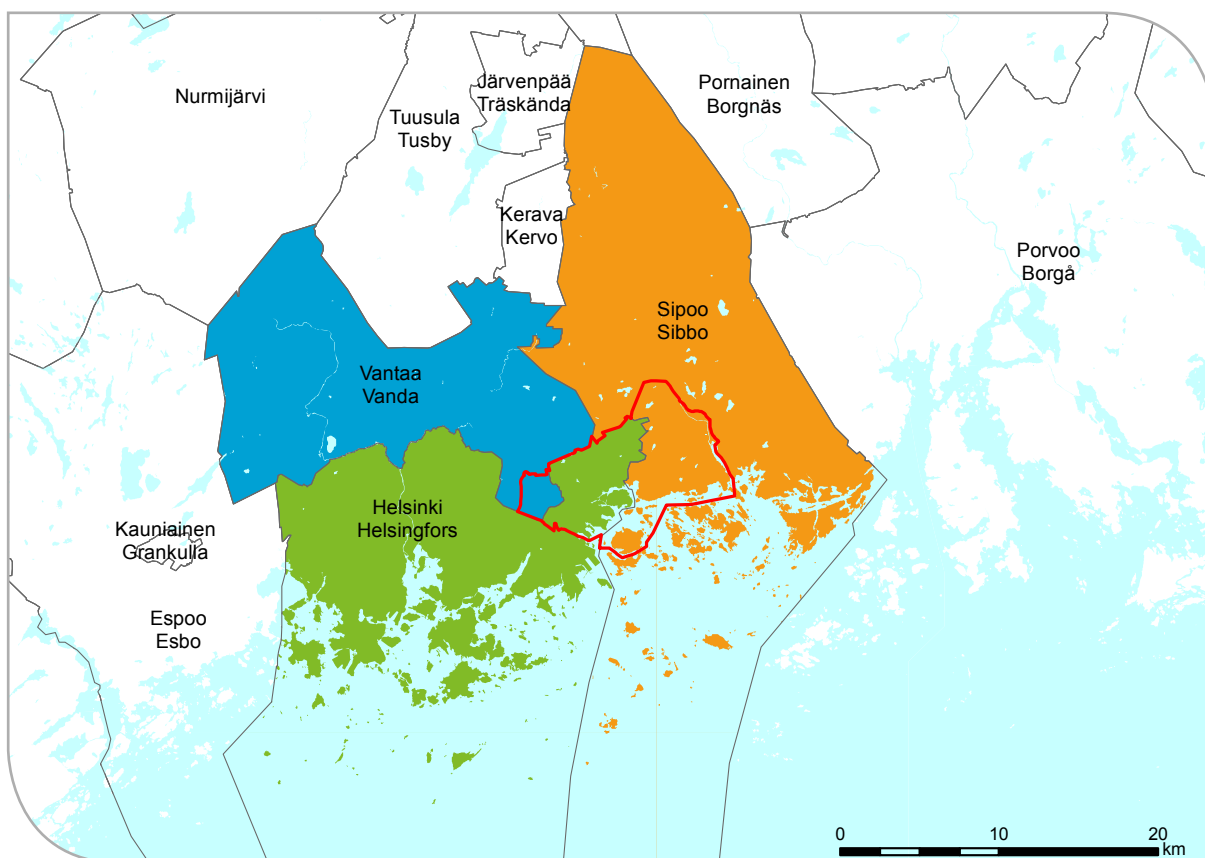


Bild 2. Planeringsområdet för landskapsplanen för Östersundomområdet och planeringsområdets kommuner.

Natura 2000. Östersundoms vidsträckta skogar både i östra och södra delarna av området är en del av det ekologiska nätverket på landskapsnivå. Den södra utkanten av Sibbo storskogs nationalpark som grundades 2011 sträcker sig till planområdet. Det förekommer ett allt större tryck på att använda nationalparken men också i större grad planområdet för rekreationsbruk. Svarta backen och Kasaberget är bergsområden av riksintresse, både vad gäller natur- och landskapsskydd. Kännetecknande för landskapet i Östersundom är åkrarna och skogsdungarna samt havstranden och dess vassruggar längre söderut. De största öarna är Granö och Björnö.

Västersundoms och Sibbo ådals kulturlandskap samt Westerhalla gårds områden är kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå och representerar områdets gamla herrgårds- och odlingslandskap. I mitten av Östersundoms kulturlandskap finns den byggda kulturmiljön av riksintresse som bildas av Östersundom gård och kapell samt Villa Björkudden. Planområdets största ö Granö är en

del av Sibbo skärgårds kulturlandskap med sina gamla, traditionella skärgårdsbyggnader och nyare sommarstugor.

2.4 Olika skeden i processen med landskapsplanen för Östersundom

Landskapsplanen för Östersundom har inledningsvis utarbetats som en del av etapplandskapsplan 2 som omfattar hela landskapet. Man beslutade att lösningen för Östersundomområdet bereds som en enskild process på grund av exceptionellt utmanande planeringsfrågor på området. Planeringsprinciperna för landskapsplanen för Östersundom stämmer överens med principerna för planläggningen på landskapsnivå i hela Nyland.

Etapplandskapsplan 2 för Nyland godkändes av Nylands landskapsfullmäktige 20.3.2013. Fullmäktige beslutade att inte godkänna planlösningen för Östersundomområdet i etapplandskapsplan 2 och lämnade tillbaka lösningen för ny beredning innan etapplandskapsplan 2 godkändes år 2013.

På Östersundomområdet upphävdes år 2013 beteckningen som angav sträckningen för den så kallade Heli-banan eftersom den var kopplad till en mer omfattande lösning för en järnvägsförbindelse mellan Helsingfors och S:t Petersburg. I bild 3 åskådliggörs området som inte godkändes i etapplandskapsplan 2 för Nyland och planlösningen så som den presenterades år 2013.

Efter att planlösningen för Östersundomområdet lämnades tillbaka för ny beredning sågs förslaget över under år 2014, i synnerhet vad gäller grönstrukturen och tätortsstrukturen. I planen beaktades också temana som behandlades i etapplandskapsplan 4 för Nyland som utarbetas för

närvarande. Det reviderade planförslaget sändes på remiss och lades fram till påseende i början av 2015. På grund av de Natura-utlåtanden som gavs om planen beslutades ändå att planen lämnas tillbaka för fortsatt beredning.

Beredningen av förslaget till landskapsplan för Östersundomområdet har fortsatt under åren 2015–2017. I arbetet med att se över planförslaget beaktades i synnerhet planens Natura-konsekvenser och förutsättningarna för en samhällsstruktur som stöder sig på en bana för regiontrafik.

Då planen skulle sändas på remiss utarbetades två olika alternativ av planförslaget: Det Norra och det Direkta alternativet. Namnen hänvisar till de

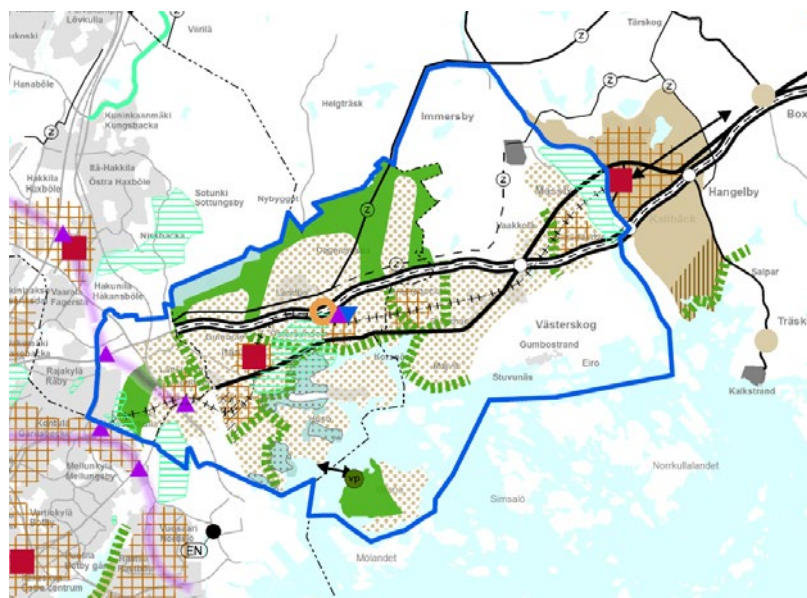


Bild 3. Området som inte godkändes i etapplandskapsplan 2 för Nyland år 2013.

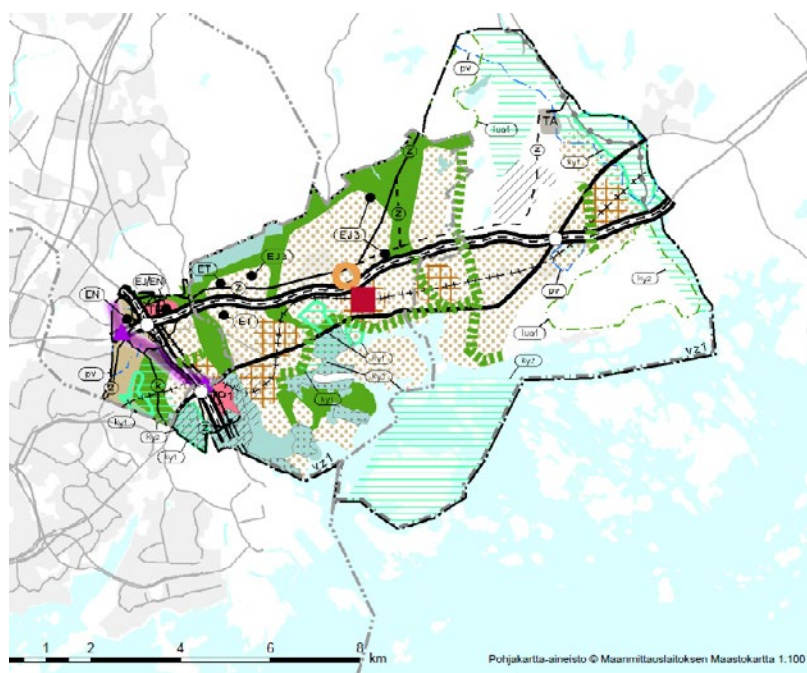


Bild 4. Förslaget till landskapsplan för Östersundomområdet som var framlagt och på remiss år 2015.

två alternativa banlinjer och tillhörande lösningar för områdesanvändningen som angetts på planområdets västra del. Alternativen skiljde sig från varandra vad gäller bansträckningen och tillhörande markanvändning på områdena Västerkulla och Västersundom i Vanda. Till övriga delar av var planlösningen likadan i de båda alternativen.

Det nya planförslaget var på remiss 21.3–28.4.2017. Därtill begärdes i enlighet med naturvårdslagen utlåtanden av NTM-centralen i Nyland och Forststyrelsen om planens konsekvenser för Natura 2000-områdena. Nylands landskapsstyrelse beslutade att planförslaget som läggs fram till påseende bereds utifrån det så kallade Direkta alternativet och att en del ändringar ska göras på plankartan. Alla ändringar gjordes ändå inte i planförslaget som lades fram till påseende. Motiveringarna till planlösningen presenteras i kapitel 4. Som en helt ny planbeteckning anges en huvudvattnledning mellan Helsingfors och Borgå.

Planförslaget var framlagt till påseende 27.11.2017–3.1.2018. Landskapsplanen för Östersundomområdet godkändes av landskapsstyrelsen 23.4.2018 och av landskapsfullmäktige 12.6.2018.

Nylands förbund har inlett beredningen av en övergripande landskapsplan, Nylandsplanen 2050, som omfattar hela landskapet och därmed också Östersundomområdet.

2.5 Plansituationen i kommunerna på området för landskapsplanen för Östersundom

För Östersundomområdet utarbetas en generalplan som är gemensam för Helsingfors, Vanda och Sibbo. Till området som generalplanen omfattar hör i Helsingfors Östersundomområdet och i Vanda stadsdelen Västersundom och delar av stadsdelarna Västerkulla, Fagersta och Gjutan. I Sibbo hör Majvik och Granö till generalplanens område. Det område som den gemensamma generalplanen omfattar är i den östra ändan mindre än området för landskapsplanen för Östersundom.



Bild 5. Planprocessen.

Målet med den gemensamma generalplanen för Östersundom är att ge huvudstadsregionen en ny utvecklingsriktning österut. Området planläggs som ett tätt område som stöder sig på metron, vilket gör det möjligt att bygga bostäder för cirka 70 000 nya invånare och 15 000–30 000 nya arbetsplatser. Förslaget till den gemensamma generalplanen för Östersundom var framlagd till påseende i början av 2018.

Sibbo kommun utarbetar för närvarande en delgeneralplan för Sibbesborg i omgivningen kring Söderkulla. Området som landskapsplanen för Östersundomområdet omfattar inbegriper västra delen av Sibbesborg. Syftet med delgeneralplanen är att göra det möjligt för stadsstrukturen att växa kraftigt på området. Sibbo har bedömt att om hela Sibbesborgs område kan ha upp till 56 000 invånare och 8 000 arbetsplatser före år 2050 om metron förverkligas. I planeringen av Sibbesborg har man utrett en fortsättning av metron som går från Östersundomområdet till Söderkulla och ända till Eriksnäs.

Vanda stad bereder en generalplan som omfattar hela staden och som i öst sträcker sig till Östersundoms landskapsplaneområde. Vanda stads målsättning är att generalplanen 2020 ska kunna godkännas före utgången av år 2020.

Landskapsplanen utarbetas samtidigt som Helsingfors, Vandas och Sibbos gemensamma generalplan, Vandas generalplan och Sibbos delgeneralplanen för Sibbesborg. Landskapsplanen tjänar i enlighet med markanvändnings- och bygglagen som ledning när kommunernas generalplaner utarbetas eller ändras. Landskapsplanen tjänar också som ledning för detaljplanerna i de fall då det inte finns en generalplan med rättsverkningar. För att säkerställa planens styrande inverkan ska tidtabellerna för utarbetandet och behandlingen av planen och generalplanerna kopplas samman på det sätt som förutsätts i markanvändnings- och bygglagen. Planerna kan utarbetas samtidigt men landskapsplanen ska vara godkänd innan en mer detaljerad plan kan godkännas.

2.6 Utredningar för landskapsplanen för Östersundomområdet

De långsiktiga alternativen till landskapets regionstruktur och deras konsekvenser har bedömts i

flera utredningar som överskridit landskapsgränserna eller som gällt Nyland eller en del av landskapet och som gjorts i samarbete med kommunerna och andra intressentgrupper. Granskningarna av alternativ har lett till den grundstruktur som styrde arbetet med etapplandskapsplan 2. De långsiktiga alternativen har undersökts i olika granskningar av alternativ i regioner, i utvecklingsbilder för markanvändningen, strukturmodeller, granskningar av utvecklingskorridorer samt i trafiksystemplaner. Granskningarna av alternativ som berör hela planområdet som ingår i etapplandskapsplan 2 för Nyland har presenterats noggrannare i planbeskrivningen till etapplandskapsplan 2.

Till planarbetet hör också många andra omfattande utredningar som Nylands förbund har utarbetat, både som eget arbete eller tillsammans med sina samarbetspartner. Utredningarna har på många olika sätt utnyttjats vid olika skeden av planarbetet. I de följande avsnitten presenteras utredningarnas viktigaste innehåll. Som grund för landskapsplanen för Östersundomområdet finns samma utredningar som utarbetades i samband med arbetet med etapplandskapsplan 2 för Nyland. Därtill har man i planlösningarna för Östersundomområdet även utnyttjat en del av de utredningar som gjorts för etapplandskapsplan 4 för Nyland. Den senaste utredningen som har gjorts särskilt med tanke på landskapsplanen för Östersundom är södra Sibbos trafikutredning som blev klar i början av 2017.

I detta planförslag ingår de utredningar som har använts för lösningarna i planen för Östersundomområdet. Samtliga utredningar som gjorts för etapplandskapsplan 2 för Nyland finns uppräknade i planens beskrivning.

2.6.1 Utredningar om planreserver

Utredningen om detaljplanereserver och planer i Nyland och Östra Nyland 2035 (2010) sammanställde uppgifter om kommunernas detaljplanereserver för boende och arbetsplatser till stöd för dimensioneringen i landskapsplanen. De planreserver och planer för boende som kommunerna uppskattat att kommer att förverkligas räcker för sammanlagt cirka 25 års behov. En väsentlig fråga är om förverkligandet av dessa reserver och planer förtätar samhällsstrukturen eller om det bland

dem också finns sådana områden som splittrar strukturen. Uppgifterna om planreserver kompletterades ytterligare under 2011 och 2012.

>> Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavarannot ja suunnitelmat 2035. Nylands förbunds publikationer E 109 - 2010. (svenskt presentationblad)

2.6.2 Utredning om centralortsnätet

Utredningen om centralortsnätet utgår från utkastet till landskapsplan, där det har föreslagits att centralorterna indelas i tre klasser: rikscentrum, regioncentrum och subcentrum. I arbetet granskades en ändamålsenlig indelning i olika centralortsklasser och man ställning till vilken centralortsklassificering som utgångsmaterialet ger upphov till i Nyland. Som resultat av arbetet presenterades det centralortsnät som materialet och analyserna ger till stöd för landskapsplanläggningen.

2.6.3 Smultronställen för boendet

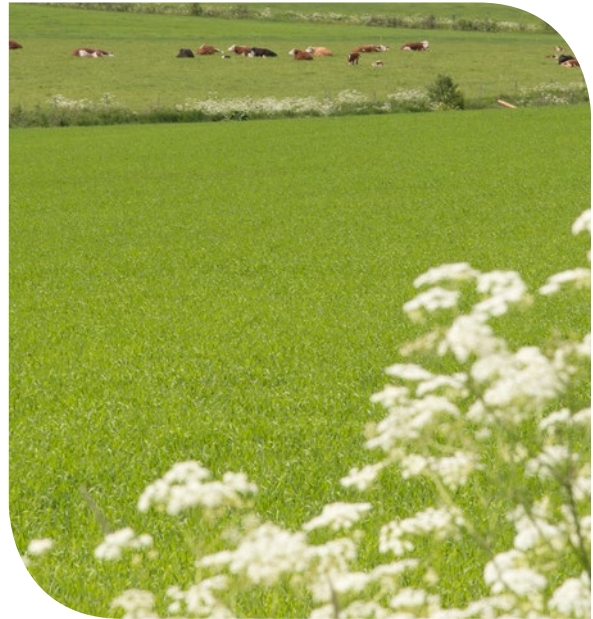
Syftet med den så kallade smultronställegranskning som gjorts i samband med arbetet med strukturmödel har varit att producera information om de mest attraktiva och lämpligaste områdena för tätortsbyggande i landskapen. I arbetet har man temavis behandlat frågor som är väsentliga för att ett ställe ska lämpa sig för byggande och vara attraktivt som boningsort. Dessa frågor är landskapsstruktur, natur, rekreation och kulturmiljövärden. I arbetet har man inte beaktat till exempel trafikmässiga eller kommunekonomiska aspekter.

>> Mansikkapaikat Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla. Nylands förbunds publikationer E 108 - 2010. (svenskt presentationblad)

2.6.4 Bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen

Befolkningsökningen och ökningen av antalet arbetsplatser i landskapet orsakar hårdare tryck på att tätorterna ska expandera även till åkerområden. I utredningen angavs vilka åkrar som är bördiga med tanke på jordbruksproduktionen. Dessa åkrar har beaktats när tätorterna avgränsats i etapplandskapsplan 2.

>> Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla. Nylands förbunds publikationer E 115 - 2011 (svenskt presentationblad).



2.6.5 Material om natur- och rekreationsområden

När planen beretts har man som material i anslutning till natur- och rekreationsområden använt bland annat miljöförvaltningens geografiska information och naturutredningar som kommunerna låtit göra. Utredningar om det ekologiska nätverket som omfattar hela området har gjorts 2002, en översyn för Nylands del har gjorts 2006 och för södra Sibbos och västra Borgås del 2009. Uppdateringsbehov i fråga om rekreationsområden, grönförbindelsebehov och friluftsleder insamlades från kommuner och andra aktörer 2009–2010.

Inom förbunden har dessutom producerats följande material:

>> Resultaten av projektet Itä-Uudenmaan maakunnalliseksi arvokkaat luonnonympäristöt och naturutredningen (2010), publikation Östra Nylands förbund 96/2010 (svenskt presentationsblad) och Nylands förbunds opublicerade sammandragsmaterial.

>> Slutrapport från projektet Luonnonympäristöjen arvottamisen kriteeristö Uudellemaalle. Nylands förbunds publikationer E 199 - 2012. (Kriterier för värdefulla naturmiljöer i Nyland, svenskt presentationsblad).

>> Uudenmaan viherrakenteen analysointi Zonation-menetelmällä. Nylands förbunds publikationer E145-2015.

Övriga utredningar som stöder planen:

>> **Svarta backens lund och Östersundoms fågelområde. Naturabedömning som bakgrund till etapplandskapsplan 2 för Nyland.** FCG 29.1.2013.

>> **Bedömning av vilka konsekvenser den planerade markanvändningen i Östersundoms generalplan har för Svarta backens lund och Östersundoms fågelområde samt Sibbo storskogs Naturaområde.** Sito Oy, 10.10.2014.

>> **Östersundoms gemensamma generalplan, bedömning av naturkonsekvenser.** Sito Oy, 10.10.2014.

>> **Landskapsplanen för Östersundom och Östersundoms gemensamma generalplan. Naturabedömning.** Ramboll Oy.

>> **Landskapsplanen för Östersundom, Naturabedömning av ett alternativt planförslag.** Ramboll Oy.

2.6.6 Östbanan

År 2010 inledde Trafikverket tillsammans med Nylands förbund och Östra Nylands förbund (från början av 2011 det sammanslagna Nylands förbund) samt miljöministeriet ett arbete där man utredde alternativa sträckningar för en ny snabb fjärrjärnvägsförbindelse från Helsingfors österut och hur den skulle anges i etapplandskapsplan 2 för Nyland. I utredningen ingick också att klarlägga vilken roll den så kallade Heli-bansträckningen, som finns i landskapsplanerna och som går via Östersundomområdet, har som en del av den nya järnvägsförbindelsen. Rapporter utarbetades över alternativen och deras konsekvenser för såväl planutkast- som planförslagsfasen.

>> **Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys maakuntaaavaaluonnosta varten.** Väliaportti. Trafikverkets planer 3/2011. (svenskt presentationsblad)

>> **Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotusta varten.** Trafikverkets planer 1/2012. (svenskt presentationsblad)

Medan planförslaget utarbetades lät Trafikverket och Nylands förbund göra en banteknisk utredning om alternativa ställen där Heli-sträckningen kunde ta av från stambanan inom Helsingfors och Vanda (opublicerad utredning 2012). Som en del av beredningen av etapplandskapsplan 2 för Nyland undersöktes också vilka utvecklingslösningar det finns på lång sikt för den regionala kollektivtrafiken som går från Borgå till Helsingfors.

>> **Porvoon suunnan joukkoliikenteen kehittämisvaihtoehdot.** Nylands förbunds publikationer E 122 – 2012.

2.6.7 Utredningar om handeln

Detaljhandelns nuläge och placering i regionsstrukturen samt sättet att styra den på landskapsnivå har utretts genom olika utredningar i olika faser av planarbetet. Syftet med utredningarna har varit att dimensionera de stora detaljhandelsenheter som anges i landskapsplanen och till nödvändiga delar också områdena för centrumfunktioner genom att utnyttja konsekvensbedömningar. Handelns servicenät har planerats som en del av centralorts nätet i Nyland så att handelslösningarna stöder utvecklingen av en livskraftig samhällsstruktur.

>> **Kauppa palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa.** Nylands förbunds publikationer E 111 - 2010. (svenskt presentationblad)

>> **Kauppa rakennemalleista maakuntakaavaaluonnokseen.** Nylands förbunds opublicerade rapport 2011.

Utvecklingsutsikterna för handeln, dess regionala betydelse och behovet av att ange maximidimensionering samt maximidimensioneringen enligt centralortsklass har utretts samt bedömts ytterligare när planförslaget beretts.

>> **Kauppa palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi.** Nylands förbunds publikationer E 125 – 2013. (svenskt presentationsblad)

2.6.8 Splittring av bebyggelsen

I publikationen om byggande utanför detaljplanområden i Nyland beskrivs fenomenet med splittring av bebyggelsen och dess konsekvenser i Nyland. I utredningen har man också undersökt bynätverket i landskapet. I publikationen granskas landskapsplanläggningens och kommunernas metoder att påverka glesbebyggelsen.

>> **Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla.** Nylands förbunds publikationer E 118 - 2012. (svenskt presentationsblad)

2.6.9 Landskapshistorieutredning

I utredningen producerades geografisk information om bosättnings- och landskapsstrukturen i Nyland vid tvärsnittstidpunkter omkring 1560- och 1780-talen. I publikationen "Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan" redogörs för orsak-verkan-sambandet när det gäller bosättningsstrukturens utveckling under de senaste

århundradena samt för faktorer i anslutning till landskapets förändring och bevarande. Utredningen utgör en del av en mera omfattande kultur- miljöutredning.

>> **Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan. Uudenmaan paikkatietoaineistot.** Nylands förbunds publikationer E 113 - 2011. (svenskt presentationsblad)

2.6.10 Kulturmiljöutredningar

Utredningen om värdefulla kulturmiljöer på landskapsnivå gjordes för att identifiera kulturella drag och landskap som är utmärkande för landskapet, som ett försök att beakta och samordna värdena med den övriga markanvändningen. Med kulturmiljöer avses omfattande helheter som omfattar såväl landskapsområden som byggnadsarv samt fornlämningar, landskapssevärdheter och vårdbiotoper i anslutning till dessa.

>> **Missä maat on mainiommat. Uudenmaan kulttuuripäristöt.** Nylands förbunds publikationer E 114 – 2012. (svenskt presentationsblad)

>> **Tien päällä. Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit.** Nylands förbunds publikationer E 132 – 2014. (svenskt presentationsblad)

>> **Häiriöitä aiheuttavat muutokset maisemassa.** Utredning av störningar i landskapet. (opublicerad utredning)

2.6.11 Utvecklingsbild för logistiken

I utvecklingsbilden för logistiken granskas bland annat var det är ändamålsenligt att placera logistikområden och verksamhet som ankyter till dem. Med tanke på verksamhet som stöder sig på Nord-sjö hamn är området utmed Ring III i närheten av anslutningen till Borgåleden lockande med tanke på sitt läge och området utgör således en konkurrenskraftig förlägningsplats för aktörer som har nytta av korta hamnförbindelser.

>> **Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava, Logistiikan kehityskuva.** Nylands förbunds publikationer E136 - 2014. (svenskt presentationsblad)

2.6.12 Utredningar av trafiksystemet

Det har varit möjligt att använda beredningsmaterialet i anslutning till kommunernas gemensamma generalplan och Sibbesborgs delgeneralplan också i arbetet med landskapsplanen för Östersundom.

>> **Östersundomin liikennejärjestelmävertailu 2012.** Helsingfors stad, Vanda stad och HRT.

>> **Östersundomin kaavaehdotusvaiheen liikennejärjestelmäselvitys 2015.** Helsingfors stad.

>> **Östersundomin liikennejärjestelmäselvityksen päivitys 2016.** Helsingfors stad.

>> **Östersundomin liikennejärjestelmäselvitys . Saavutettavuustarkastelut.** Styrgruppens presentationsmaterial 2.3.2017. Opublicerat

>> **Östersundomin liikennejärjestelmäselvitys. Suoran metrovaihtoehdon analyysit.** Styrgruppens presentationsmaterial 2.3.2017. Opublicerat.

>> **Itäisen metrokäytävän esiselvitys 2013.** Sibbo kommun.

I samband med arbetet med landskapsplanen för Östersundom gjordes en utredning på Sibbo område som kompletterar utredningarna om trafiksystemet som har genomförts i anslutning till den gemensamma generalplanen.

>> **Etelä-Sipoon liikenneselvitys. Selvitys Östersundomin maakuntakaavaehdotusta varten.** Strafica. 20.3.2017.

2.6.13 Östersundområdets miljökonsekvensbedömningsförfarande i anslutning till marksubstanser

Under arbetet med den gemensamma generalplanen har man i enlighet med MKB-lagen gjort en bedömning av områdets platser som reserverats för lagring, hantering och slutdeponering av marksubstanser. Bedömningen gällde tre alternativa områden. I miljökonsekvensbedömningen granskades miljökonsekvenserna i anslutning till dessa alternativ samt ett nollalternativ, enligt vilket marktäkt och hantering och slutdeponering sker på ett annat område än Östersundom. På basis av bedömningens resultat har en plats på Hältingsbergets område i generalplanen reserverats för lagring, hantering och slutdeponering av överskottsjord.

>> **Östersundomin maa-aines-YVA. Ympäristövaikutusten arviointiselostus.** Helsingfors stads byggnadskontor 31.5.2016.



3. MÅL FÖR LANDSKAPSPLANEN FÖR ÖSTERSUNDOMOMRÅDET

Landskapsplanen för Östersundomområdet reviderar, kompletterar och förenhetligar landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland som gäller på Östersundomområdet. Målet för landskapsplanen är utöver de riksomfattande målen för områdesanvändningen och grundstrukturen i etapplandskapsplan 2 för Nyland att samordna området med de gällande landskapsplanerna genom att komma med lösningar för hur den betydande östliga tillväxtzonen ska kopplas samman till landskapets regionstruktur.

Målen som ställs upp för planen styrs av de krav som ställs på planens innehåll enligt 28 § i markanvändnings- och bygglagen. I lagen konstateras att då en landskapsplan utarbetas ska uppmärksamhet fästas vid de riksomfattande målen för områdesanvändningen och de särskilda behov som förhållandena i landskapet betingar. Naturskyddsprogram och naturskyddsbeslut som avses i naturvårdslagen samt beslut om att inrätta landskapsvårdsområden ska också tjäna till ledning då planen utarbetas. Då planen utarbetas skall särskild vikt fästas vid

1. att landskapets region- och samhällsstruktur blir ändamålsenlig,
2. att områdesanvändningen är ekologiskt hållbar,
3. att arrangemangen för trafik och teknisk service är hållbara med tanke på miljö och ekonomi,
4. att vatten- och marksubstanstillgångarna används på ett hållbart sätt,
5. att verksamhetsbetingelser för näringslivet i landskapet ordnas,
6. att landskapet, naturvärdena och kulturarvet värnas, samt
7. att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation.

På planlösningarna för landskapsplanen för Östersundomområdet inverkar två centrala planeringsprinciper:

1. Den nya tätortsstrukturen kopplas till överkligandet av spårtrafiken och en spårförbindelse.
2. Planen tryggar områdets ekologiska förbindelser och försämrar inte avsevärt Naturaområdenas naturvärden.

3.1. Grundstrukturen i landskapsplanen

Den grundstruktur för etapplandskapsplan 2 som härletts ur arbetet med strukturmodeller via konsekvensbedömningen godkändes av Nylands

landskapsstyrelse 13.12.2010 och av Östra Nylands landskapsstyrelse 17.12.2010. Grundstrukturen är en verbal beskrivning av visionen och de centrala principerna för beredningen av landskapsplanen, som fungerar som mål för planarbetet.

1. Region- och samhällsstrukturen förtätas

- Man utnyttjar i första hand den nuvarande samhällsstrukturen så att tyngdpunkten vid utvecklandet ligger inom zoner som är mest fördelaktiga med tanke på trafiken och utsläpp från trafiken. Dessutom använder man sig vid markanvändningslösningarna så effektivt som möjligt av Västmetron till Mattby och Ringbanan, vilka håller på att byggas.
- Principerna för förtätandet av befintliga centrum fastställs så att man förstärker tätorter som stöder sig på områdena invid de befintliga järnvägarna och inom busstrafikens kvalitetskorridorer.
- De nuvarande landskapsplanernas centralortsnet justeras vid behov och man utreder möjligheterna att göra de nuvarande områdena för tätortsfunktioner mindre eller alternativt förverkliga dem i etapper.
- Man bereder sig på att öppna nya tillväxtkorridorer som stöder sig på bantrafik på lång sikt för att försäkra sig om att det är möjligt att förverkliga dem.
- Man uppgör ett fungerande och hållbart trafiksystem som stöder sig på landskapsplanens region- och samhällsstruktur. I landskapsplanen behandlar man den regionala kollektivtrafikens viktigaste omstigningsplatser, lösningar som anslutningsparkeringen kräver, bantrafikens stationer samt kollektivtrafikens kvalitetskorridorer och förbättrandet av möjligheterna för cykling.
- Man försäkras om att det som en del av samhällsstrukturen finns ett tillräckligt nätverk av rekreationsområden som är lätt att nå samt ett fungerande ekologiskt nätverk.

2. Metropollandskapets konkurrenskraft stärks

- Fungerande nationella och internationella trafikförbindelser främjas genom att nya spårförbindelser från Helsingfors i riktning mot Åbo och S:t Petersburg förverkligas. Dessutom utreder man möjligheten att göra en områdesreservering för Helsingforsregionens flygplats.
- Man utvecklar förutom de strålförmiga trafikförbindelserna också tvärgående trafikförbindelser.
- Man drar nytta av metropollandskapets särdrag i fråga om kultur och miljö samt möjligheter att erbjuda mångsidiga livsmiljöer och livsmiljöer av olika slag.
- Man stöder en utveckling där näringslivet kan etablera sig på områden som är centrala för verksamheten och samtidigt förbättrar man arbetsplatsernas närhet genom att göra det möjligt för företagen att placera sig nära invånarna och invid bra kollektivförbindelser.

3. Handelns servicenät planeras så att det utgör en del av region- och samhällsstrukturen

- Man granskar handelns servicenät utgående från utgångspunkterna för landskapsplanen för Nyland i vilka sådan detaljhandel som är av regional betydelse i första hand styrs till områden för tätortsfunktioner.
- Man beaktar de ändringar som görs i lagstiftningen gällande handeln. Ändringarna bör beaktas då lagändringen träder i kraft.
- Man styr placeringen, dimensioneringen och tidpunkten för förverkligandet av stora detaljhandelsenheter som har regional betydelse genom att binda dem till den övriga samhällsstrukturens utveckling.

4. Styrandet av byggandet i byarna och annat byggande på glesbygden

- Man beaktar att behovet att styra byggandet på glesbygden är olika i olika regioner, behov att styra byggandet finns speciellt i Helsingforsregionen. I landskapsplanen ges planeringsbestämmelser genom vilka man strävar till att styra byggandet till byarna.
- Man fastställer vilka byar som är de viktigaste för region- och samhällsstrukturen och gör ändringar i de beteckningar för byar som finns i Nylands och Östra Nylands landskapsplaner så att de blir överensstämmande.
- Man främjar verksamhetsförutsättningarna för jord- och skogsbruksnäringarna genom att sträva till att bevara enhetliga åker- och skogsområden.



3.2. De riksomfattande målen för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen (VAT) utgör en del av planeringssystemet för områdesanvändningen enligt markanvändnings- och bygglagen. Målen ska beaktas och uppnåendet av dem ska främjas i planeringen av landskapet, kommunernas planläggning och de statliga myndigheternas verksamhet.

De nya, reviderade riksomfattande målen för områdesanvändningen trädde i kraft 1.4.2018. Vid utarbetandet av denna plan gällde målen från 2009 och därför presenteras nedan planförslagets förhållande till dem.

Samtliga riksomfattande mål för områdesanvändningen styr utarbetandet av landskapsplanen, men i synnerhet följande reviderade mål berör markanvändningsformer enligt grundstrukturen som ska behandlas i etapplandskapsplan 2 för Nyland:

Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön

Särskilda mål

I samband med planläggningen på landskapsnivå och generalplanläggningen ska en enhetligare samhällsstruktur främjas och åtgärder presenteras som är nödvändiga för att åstadkomma detta. I synnerhet för stadsregionernas del skall man säkerställa ett trafiksystem som minskar behovet av personbilstrafik och främjar kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken. I stadsregionerna skall man också säkerställa ett centrumsystem och ett servicenät som främjar tillgången på service samt undersöka var stora detaljhandelsenheter skall placeras.

Vid planeringen av områdesanvändningen skall man sörja för ett tillräckligt utbud av tomtmark för byggandet av bostäder och arbetsplatser. I samband med planeringen av områdesanvändningen får nya märkbara områden för bostäder, arbetsplatser och serviceverksamhet inte placeras utanför den befintliga samhällsstrukturen.

Stora detaljhandelsenheter ska placeras så att de stödjer den nuvarande samhällsstrukturen. Dessa mål kan frångås bara om man genom undersökningar av behoven och konsekvenserna kan påvisa att ibruktagandet av området ligger i linje med en hållbar utveckling.

Kultur- och naturarv, rekreation i det fria och naturresurser

Med områdesanvändningen främjas bevarandet av mångfalden på områden som är värdefulla och känsliga med tanke på levande och icke-levande natur. Bevarandet av ekologiska förbindelser mellan skyddsområden och andra värdefulla naturområden främjas.

Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning

Särskilda mål

Vid planeringen av områdesanvändningen bör man hålla kvar möjligheten att bygga motorleden Helsingfors–Vaalimaa, nya järnvägsförbindelser från Helsingfors i riktning mot Åbo och S:t Petersburg samt andra betydande trafikleder av riksintresse. Vid planeringen av områdesanvändningen skall en plats anvisas för Helsingforsregionens flygplats med stöd av utredningar och konsekvensbedömningar i anslutning till denna.

När utbyggnaden av den spårbundna snabbtrafiken genomförs skall man sörja för verksamhetsbetingelserna för när- och tätortstrafiken.

Specialfrågor i Helsingforsregionen

Särskilda mål

Vid planeringen av områdesanvändningen skall betydande byggande placeras till områden med

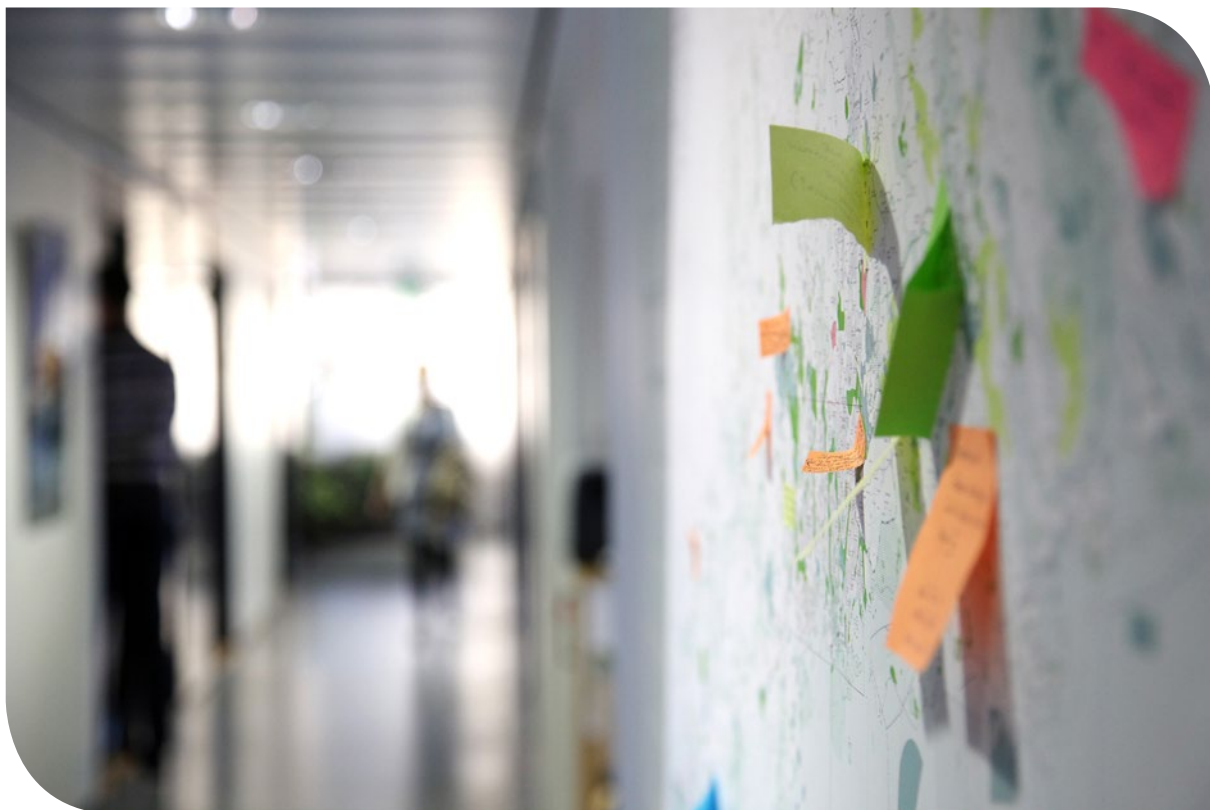
tillgång till kollektivtrafik, särskilt spårbunden trafik. Genom dimensioneringen av områdesanvändningen skall man förbättra kollektivtrafikens verksamhetsbetingelser och möjligheterna att nyttja kollektivtrafiken. Vid områdesanvändningen skall man förebygga glesbyggande utanför den befintliga samhällsstrukturen.

Planeringen av områdesanvändningen stödjer det befintliga bynätet i och med att byggandet styrs till byarna och deras omedelbara näromgivningar. Ibruktagandet av nya områden för bostäder, arbetsplatser och service och betydande kompletteringsbyggande av befintliga områden skall schemaläggas så att man kan säkerställa tillgången till kollektivtrafik.

Helsingforsregionens trafiksystem skall utvecklas med hjälp av en trafiksystemplan som täcker hela regionen, så att trafiksystemet stävjar klimatförändringen och stödjer förenhetligandet av samhällsstrukturen och anordnandet av en tillräcklig bostadsproduktion.

Inom områdesanvändningen skall betingelserna för en utbyggnad av metronätverket västerut och österut säkerställas. Vid planeringen av områdesanvändningen skall man förbereda sig på att bygga ut den spårbundna trafiken om samhällsbyggandet och bostadsproduktionen förutsätter detta. Vid områdesanvändningen skall kopplingen av Helsingfors–Vanda flygplats till det spårbundna trafiknätet tryggas.

Vid planeringen av områdesanvändningen ska områden som är tillräckligt vidsträckta och attraktiva, som lämpar sig för överkommunal rekreation och som motsvarar invånarnas behov tryggas samt liksom fortsättningen på ett nätverk av grönområden som förenar dessa områden.



4. SÄTTET ATT FRAMSTÄLLA PLANLÖSNINGEN, DESS INNEHÅLL OCH TOLKNING

4.1. Planhandlingar och planbeteckningar

Landskapsplanen för Östersundomområdet består av en plankarta, beteckningar och bestämmelser samt en planbeskrivning där det redogörs för de viktigaste principerna för planlösningen. Till planen hör dessutom en karta över beteckningar som upphävs. Plankartan, kartan över beteckningar som upphävs samt beteckningarna och bestämmelserna är handlingar med rättsverkningar. Planbeskrivningen ger bakgrund och motiveringar till planlösningen.

4.1.1. Kartor

Plankartan är i skala 1:100 000.

De beteckningar som ska upphävas i de gällande landskapsplanerna anges på en separat karta i skala 1:100 000 som ska fastställas.

Kartbilagorna utgör en central del av planbeskrivningen. Deras uppgift är att förtydliga och ge bakgrund åt planlösningen. Kartbilagorna presenteras i storlek A4. Kartbilagorna till landskapsplanen för Östersundomområdet saknar rättsverkningar.

Till planmaterialet hör dessutom en inofficiell sammanställd karta i skala 1:100 000 över alla gällande landskapsplaner. Dess uppgift är att åskådliggöra den övergripande plansituationen, som består av flera landskapsplaner som fastställts vid olika tidpunkter. Ett utdrag av sammanställningen över förslaget till landskapsplan för Östersundom och de gällande och godkända landskapsplanerna presenteras i kapitel 2.

4.1.2. Planbeteckningar, planeringsbestämmelser och utvecklingsrekommendationer

I landskapsplanen för Östersundomområdet används områdesreserverings-, objekts- och linjebeteckningar samt egenskapsbeteckningar och utvecklingsprincipbeteckningar. Östersundomområdet berörs också av planeringsbestämmelserna och -rekommendationerna som har angetts för hela landskapsplaneområdet, utvecklingsrekommendationen för boende och planeringsbestämmelsen för Helsingforsregionens vita områden.

Med **områdesreserveringsbeteckningar** anges områdenas huvudsakliga användning och de utesluter varandra så att två olika områdesreserveringsbeteckningar inte samtidigt kan gälla på ett och samma område. Område för tätortsfunktioner är exempelvis en områdesreserveringsbeteckning.

Objektsbeteckningar, som är jämförbara med områdesreserveringar, används för att ange områden som är små i förhållande till planens skala eller när det är ändamålsenligt att definiera områdesavgränsningen närmare först i den mer detaljerade planeringen. Objektsbeteckningar används till exempel för att ange mindre omsligningsplatser för kollektivtrafiken samt stora detaljhandelsenheter som avgränsas närmare i kommunens planering.

Med **linjebeteckningar** anges till exempel trafikförbindelser och samhällstekniska nätverk.

Egenskapsbeteckningar används för att ange sådana särskilda egenskaper av betydelse åtminstone på landskapsnivå hos delområden som man vill bevara eller som ställer specialvillkor som måste beaktas när områdesanvändningen planeras. En egenskapsbeteckning används bland annat för att ange byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY). En egenskapsbeteckning kan förekomma tillsammans med andra planbeteckningar. En

områdesreserveringsbeteckning anger den huvudsakliga markanvändningen men i den mera detaljerade planeringen måste även egenskapsbeteckningarna jämte planeringsbestämmelser beaktas.

Med **utvecklingsprincipbeteckningar** och de bestämmelser som hänför sig till dem anges i första hand områden och förbindelser som är av betydelse för den eftersträlvade utvecklingen i landskapet, men som det på grund av landskapsplanens noggrannhetsgrad, den pågående planeringssituationen eller någon annan motsvarande orsak inte är ändamålsenligt att ange som en klart inriktad områdesreservering eller linjebeteckning på kartan. Utvecklingsprincipbeteckningar och områdesreserveringsbeteckningar samt egenskapsbeteckningar kan förekomma tillsammans så att de överlappar varandra. Utvecklingsprincipbeteckningar är bland annat område för tätortsfunktioner som ska förtätas och grönförbindelsebehov.

Andra beteckningar som använts på plankartan utöver de ovan nämnda är rittekniska linjebeteckningar för planområdets gränser och kommungränser. Som bottenkarta används Lantmäteriverkets terrängkarta 1:100 000 (05/2012), och från den kommer också namnbeståndet på kartan.

I landskapsplanen används planeringsbestämmelser som hänför sig till planbeteckningarna. Planeringsbestämmelserna används i första hand för att styra planläggningen i kommunerna och annan planering som utförs av myndigheterna i anslutning till områdesanvändningen. De hänför sig till de rättsverkningar som gäller den mera detaljerade planeringen samt annan myndighetsverksamhet. Med hjälp av planeringsbestämmelserna kan man styra den inbördes tidsordningen mellan de åtgärder som förverkligar landskapsplanen, den ordning i vilken områdena tas i bruk eller bestämma grunder för den detaljerade planeringen. Principerna och tidsordningen styrs till exempel genom planeringsbestämmelsen för område för tätortsfunktioner som stödjer sig på spårtrafik. Genom en planeringsbestämmelse kan ändå inte kommunen eller någon annan myndighet åläggas att inleda planering som förverkligar landskapsplanen. Planbestämmelserna är villkorliga, dvs. de styr planeringen endast i det fallet att det aktuella området annars börjar planeras.

Utöver de egentliga bestämmelserna meddelas också **utvecklingsrekommendationer**, som gäller

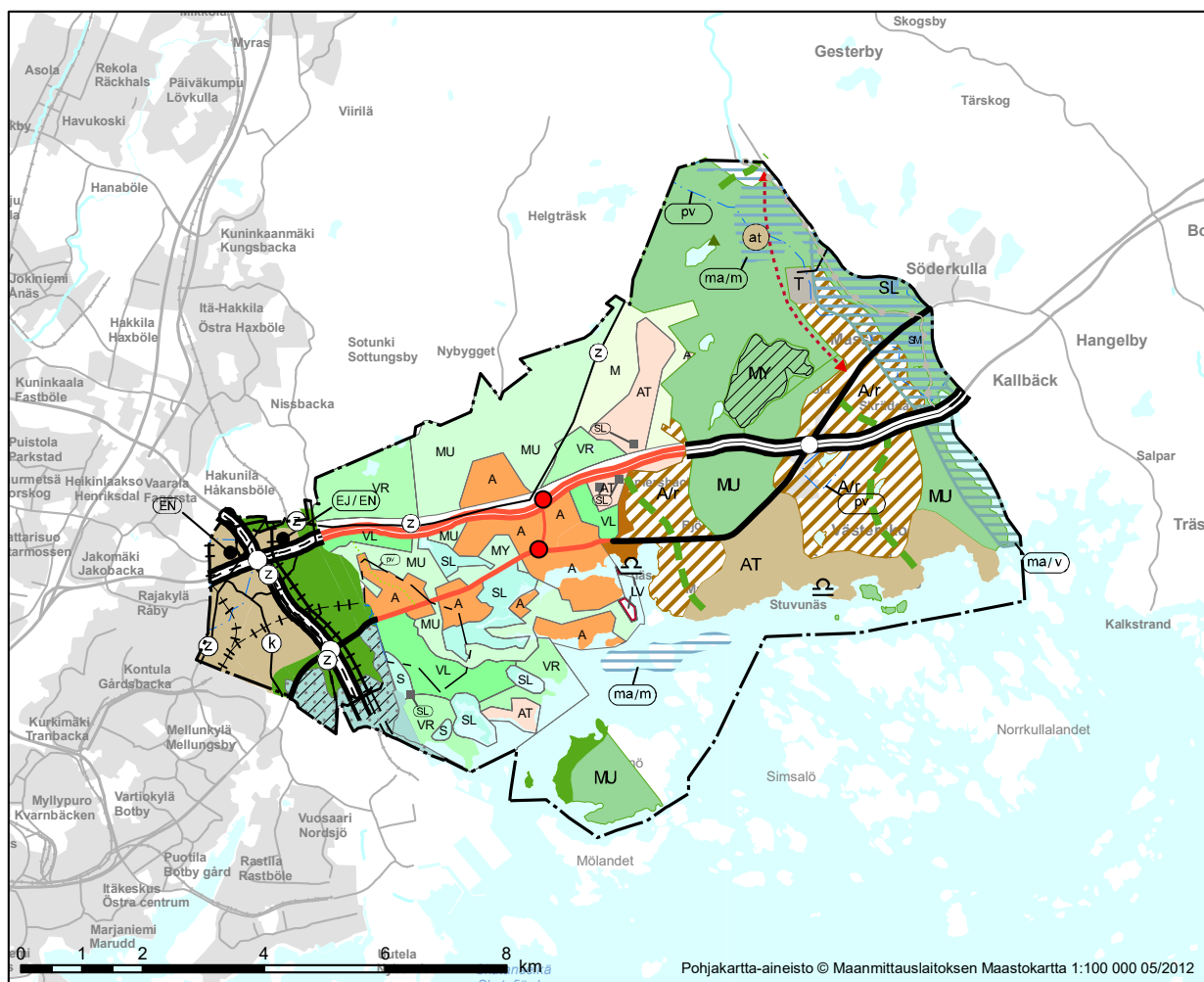


Bild 6. Beteckningar som upphävs i samband med landskapsplanen för Östersundområde.

vidsträckt områdeshelhet. Utvecklingsrekommendationerna har inga direkta bindande verkningar för planeringen av markanvändningen. I rekommendationerna har inskrivits åtgärder och utvecklingsstigar som stödjer uppnåendet av målen i landskapsplanen. Ett exempel på en sådan är utvecklingsrekommendationen för bosättning, som gäller på hela landskapsplaneområdet.

4.1.3. Beteckningar som upphävs

Landskapsplanehelheten omfattar också en karta över beteckningar som upphävs. Kartan godkänns av landskapsfullmäktige som en del av planen. På planområdet för landskapsplanen för Östersundområde upphävs samtliga landskapsplanebeteckningar som är i kraft på området. Beteckningarna som upphävs presenteras i bilaga 1 som ingår i beskrivningen.

I samband med att etapplandskapsplan 2 för Nyland godkändes upphävdes redan beteckningen för den så kallade Heli-bansträckningen som hade anvisats på Östersundoms planområde. Beteckningen för Heli-banan var en del av omfattande, även nationellt betydande lösning som gick ut på att förbereda sig för en snabb banförbindelse från Helsingfors österut. Lösningen för östbanan och upphävandet av beteckningen för Heli-banan har motiverats noggrannare i beskrivningen till etapplandskapsplan 2.

4.1.4. Planbeskrivningen

I planbeskrivningen beskrivs målen för planen, planeringsprinciperna, motiveringarna till planlösningen och de viktigaste bedömningsresultaten. I beskrivningen ingår också kartbilagor som förtydligar planlösningen och som ger mera

information. Planbeskrivningen har inga direkta rättsverkningar, men den har en avsevärd betydelse för tolkningen av planens innehåll, rättsverkningar och lagenlighet.

4.2 Ändringar som har gjorts i planförslaget från år 2015

Utarbetandet av landskapsplanen för Östersundomområdet har fortsatt utifrån planförslaget som var framlagt till påseende år 2015. Planförslaget har setts över och justerats i synnerhet vad gäller tätortsstrukturen, grönstrukturen och bansträckningen för regiontrafiken.

De mest väsentliga ändringarna som har gjorts i planförslaget berör Sundbergs och Husös områden. Områdena har nu angetts som vita områden. I det tidigare planförslaget från 2015 anvisades dessa områden till betydande delar med beteckningen för område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik och beteckningen för grönförbindelsebehov. I planförslaget som var på remiss hade redan områdena för tätortsfunktioner och rekreationsområdena förminskats i bägge alternativen. I stället anvisades beteckningar för grönförbindelsebehov. I övrigt anvisades området som ett vitt område på vilket ingen markanvändning av betydelse på landskapsnivå anvisas.

NTM-centralen i Nyland har 7.6.2017 och Forststyrelsen har 14.7.2017 i enlighet med 65 § i naturvårdslagen gett utlåtanden om planförslagets Naturabedömning. I utlåtandena konstateras att alternativen i förslaget till landskapsplan trots de lindrande åtgärderna som presentats i Naturabedömningen skulle medföra betydande skadliga konsekvenser för naturvärdena på Svarta backens lund och Östersundoms fågelområde (FI1000065), vilkas skydd ligger till grund för att områdena har tagits med i nätverket Natura 2000. Betydande konsekvenser kan undvikas genom att vissa ändringar görs på plankartan.

Ändringarna som förutsatts har delvis tagits i beaktande i planförslaget som är framlagt till påseende. Gränsen för rekreationsområdet som går som en ekologisk förbindelse från Sundberg till Sibbo storskog har utvidgats på det sätt som föreslagits i Naturabedömningen. På det här sättet undviker man de konsekvenser som medför betydande olägenheter för järpe och Naturaområdets enhetlighet.

Närheten till Naturaområdena har tagits i beaktande i flera av planens planeringsbestämmelser. På grund av ändringarna i områdena för tätortsfunktioner och de vita områdena som ligger i Naturaområdenas omedelbara närhet har planeringsbestämmelserna för områden för tätortsfunktioner och vita områden kompletterats efter år 2015. I planeringsbestämmelserna betonas nu att områdets Naturavärden ska beaktas i den mer detaljerade planeringen. Planeringsbestämmelsen som berör rekreationsområde har kompletterats så att man i den mer detaljerade planeringen av rekreationsområden särskilt ska ta i beaktande silikatrika bergssluttningar och fågeldirektivets arter, vilkas skydd ligger till grund för Naturaområdena.

Banan för regional trafik har anviats som en rakare sträckning än tidigare på områdets västra del. En eventuell ny metrostation ligger närmare Västersundom i stället för på Sundbergs område. En annan betydande ändring gäller sträckningen för en bana för regional trafik och området för tätortsfunktioner som stöder sig på den i Sibbo. Utifrån nya trafikutredningar anges sträckningen för regional trafik med en riktgivande beteckning från Mellungsbacka i Helsingfors till Majvik i Sibbo. I det tidigare planförslaget hade beteckningen anvisats från Mellungsbacka ända till Söderkulla. Områdesreserveringen för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik har också förminskats i och med att banan för regional trafik blir kortare på Sibbo område. Områdesreserveringen för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik har minskats på Sibbo område i och med att metrolinjen har förkortats. Området för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik fortsätter från Majvik ända till Västerskog som anses höra till spårtrafikens influensområde.

På regionvägen (lv 170) anges i planförslaget en delvis ny, riktgivande sträckning som går via området för tätortsfunktioner på Zachrisbacken. På Borgåleden anges den redan gällande planskiljda anslutningen vid Zachrisbacken. Den nuvarande sträckningen längre söderut kan i den mer detaljerade planeringen anges som en gata och en trafikförbindelse av betydelse på regionnivå kan anges med en ny sträckning.

Beteckningen för stor detaljhandelsenhet har i förhållande till det tidigare planförslaget flyttats från sydväst om Zachrisbacken till nordost om

området, eftersom området utifrån de noggrannare utredningar av handeln som har gjorts i samband med detaljplanen konstateras lämpa sig bättre för detaljhandel av betydelse på regional nivå.

Norrbergets område anvisades i det tidigare planförslaget som ett område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik. Nu anges området som ett område för arbetsplatsfunktioner.

I det tidigare planförslaget anvisades tre alternativa platser för område som är reserverat för slutdeponering av överskottsjord. Konsekvenserna och förutsättningarna för dessa tre alternativ har undersökts närmare i samband med arbetet med den gemensamma delgeneralplanen för Östersundom. Utifrån utredningen har man kommit fram till att i landskapsplanen anvisa ett område som lämpar sig för slutdeponering av överskottsjord endast på Hältingsbergets område.

I det tidigare planförslaget beaktades

beredningen av etapplandskapsplan 4, som då var i utkastskedet. I utkastet till etapplandskapsplan 4 för Nyland behandlades områden som är synnerligen viktiga med tanke på naturens mångfald, så kallade LUO-områden. På basis av utlåtandena om förslaget till etapplan 4 beslutades ändå att områdena stryks från planen. Således anges dessa område inte heller i landskapsplanen för Östersundomområdet.

Utifrån växelverkan och respons som getts på planen har man sett över och uppdaterat beteckningssättet, planbestämmelserna och en del av områdesgränserna för beteckningen som gäller kulturmiljöer.

4.3 Planlösning och motivering

Östersundomområdet är i nuläget ett lands- ortsbetonat och nästan obebyggt område i östra delen av huvudstadsregionen. Området innehar

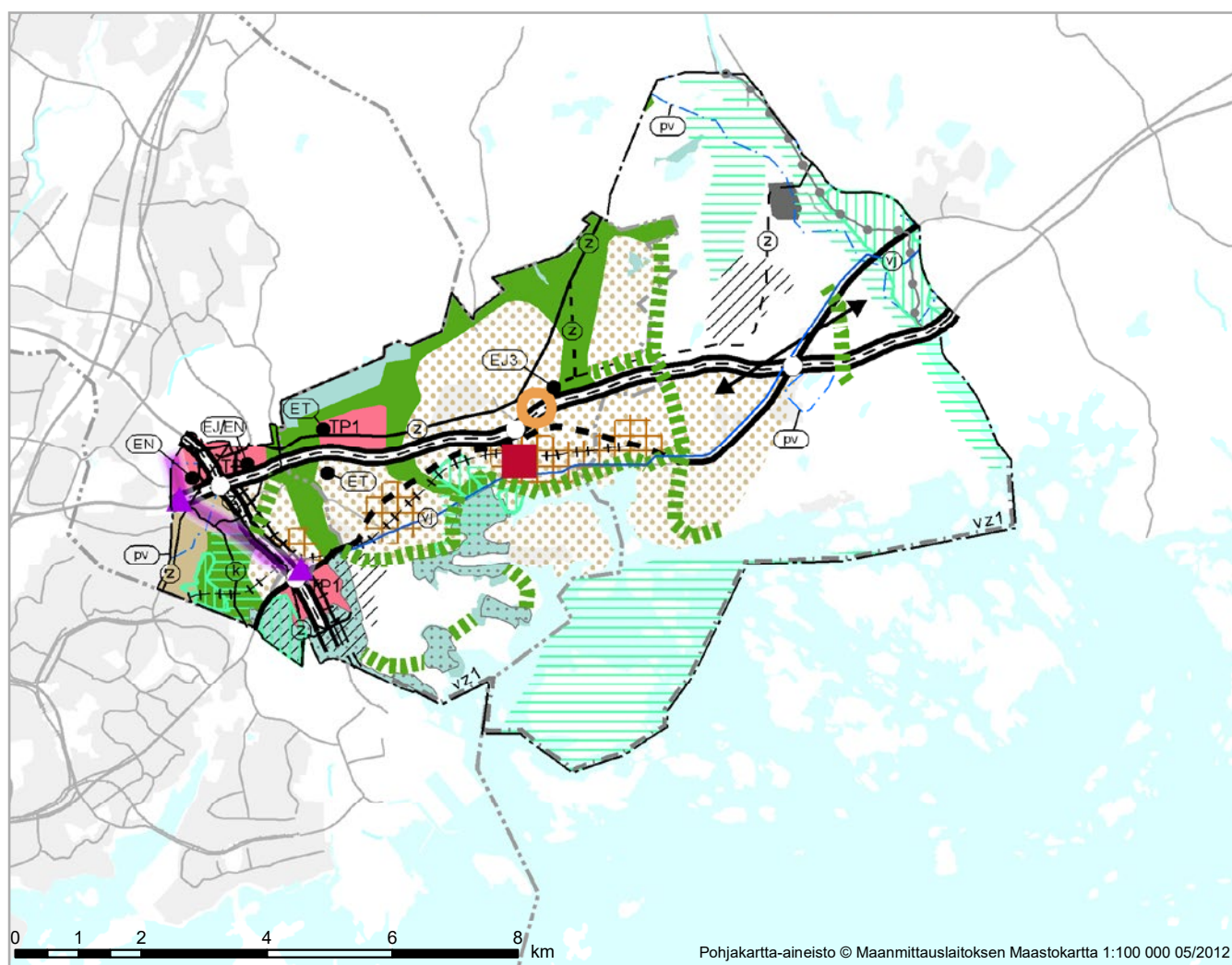


Bild 7. Förslaget till landskapsplan för Östersundom som var framlagt till påseende.

en nyckelposition vad gäller tillväxten österut som balanserar regionstrukturen. De beslut om partiella sammanslagningar mellan kommunerna samt den östliga tillväxten har gett upphov till planeringsprinciper som är exceptionella för hela landskapet.

För Östersundomområdet utarbetas en landskapsplan som behandlar de mest centrala ämnesområdena som hänför sig till region- och samhällsstrukturen. Landskapsplanen för Östersundomområdet följer den grundstruktur som etapplandskapsplan 2 för Nyland grundar sig på.

Planlösningarna för landskapsplanen för Östersundomområdet förverkligar två centrala planeringsprinciper:

- 1) Den nya tätortsstrukturen kopplas till förverkligandet av spårtrafiken och en spårförbindelse.
- 2) Planen tryggar områdets ekologiska förbindelser och försämrar inte avsevärt Natura-områdenas naturvärden.

Lösningen med att förbinda tätortsstrukturen till spårtrafiken stöder kopplandet av området till den gällande samhällsstrukturen. Goda kollektivtrafikförbindelser främjar tillgängligheten, ett hållbart trafiksystem och huvudstadsregionens nätverkslika struktur.

Målet är att planen ska trygga de viktiga ekologiska förbindelserna i nord-sydlig riktning i landskapsplanen för Östersundom samt områdets Naturavärden. Dessa beaktas i planen både i planlösningens områdesreserveringar och planeringsbestämmelser.

4.3.1 Centralortsnätet

Utgångspunkterna för planeringen av centralortsnätet i landskapsplanen för Östersundomområdet är centralortsnätet i etapplandskapsplan 2 för Nyland samt den nuvarande samhällsstrukturen. Områdesreserverings- och objektsbeteckningarna för centrumfunktioner

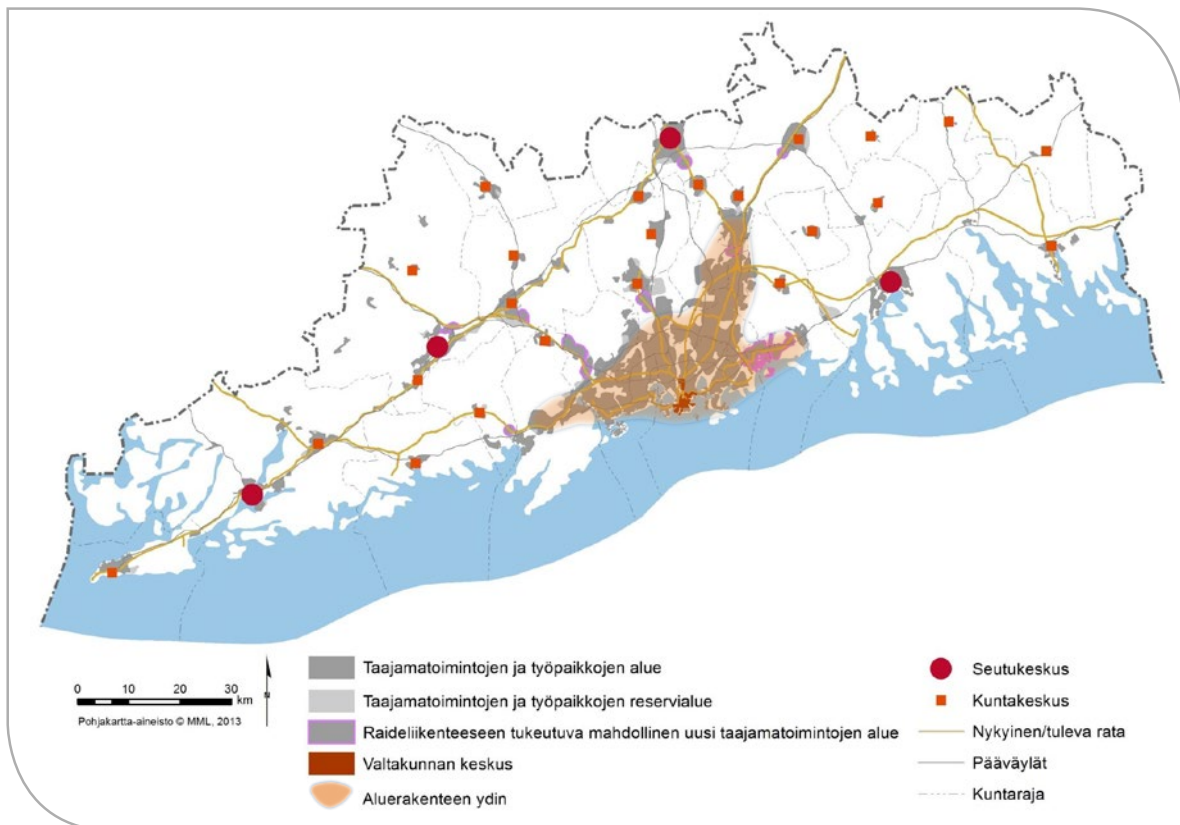


Bild 8. Den som mål uppställda regionstrukturen i Nyland och det centralortsnät som stöder den.

i landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland upphävdes i etapplandskapsplan 2 på andra områden än Östersundomområdet och utifrån utredningar presenterades ett reviderat centralortsnät för Nyland. Planeringsbestämmelserna granskades och de ändrades väsentligt för handelslösningens del.

Centralortsnätet som anvisats i etapplandskapsplan 2 för Nyland styr placeringen av stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. Regleringen av handeln på områden för centrumfunktioner behandlas i samband med handelslösningen i kapitel 4.3.6. Placeringen av annan service (t.ex. förvaltning, offentlig service) styrs inte genom landskapsplanen, utan den kan också placeras i lokala centralorter.

Det eftersträfvade centralortsnätet har definierats i förhållande till den övriga region- och samhällsstrukturen. Nuläget i centralorterna och deras influensområden samt tillgången till service har klarlagts i en utredning om centralortsnätet som utarbetats för etapplandskapsplan 2 för Nyland. Utredningen om handels servicenät har åter gett information om centralorternas struktur samt arten av affärsutrymmen och mängden affärsutrymmen. Dessutom har man utnyttjat Finlands miljöcentrals material om centralorternas influensområden samt pendlingsregioner och serviceområden. Enligt olika utredningar samt expertbedömningarna av strukturmodellerna och planutkastet börjar metropolen med en centralort mera likna ett nätverk när befolkningen i landskapet ökar. Detta har beaktats när centralortsnätet definierats.

Områden för centrumfunktioner anges med en objektsbeteckning. Områdena för centrumfunktioner är så vidsträckta att det inte är ändamålsenligt att ange dem med områdesreserveringsbeteckning, när man beaktar skalan på landskapsplanen och att det är fråga om en översiktlig plan. Objektsbeteckningen anger centrumfunktionernas ungefärliga läge. Områdenas mera exakta läge och omfattning definieras i kommunernas planläggning så att centrumområdet utgör en funktionellt enhetlig helhet med fokus på centrumorienterade funktioner. Områdena för centrumfunktioner utvecklas som särpräglade, mångsidiga och täta koncentrationer av bosättning, arbetsplatser och service.

I huvudstadsregionen har i etapplandskapsplan 2 för Nyland med objektsbeteckningen för

område för centrumfunktioner angetts starka områdescentrum, som förenas av ett nätverk av goda strålformiga och tvärgående kollektivtrafikförbindelser. Tillsammans med rikscentrum bildar områdescentrum ett mångsidigt servicenätverk, där centralorternas influensområden överlappar varandra. Utöver beteckningen för centrumfunktioner som angetts i landskapsplanen för Östersundomområdet är det möjligt att i den detaljerade planeringen på ett område för tätortsfunktioner i landskapsplanen anvisa lokala centralorter som stöder den planerade samhällsstrukturen och utgör servicekoncentrationer för näromgivningen.

På området som landskapsplanen för Östersundom omfattar har angetts en beteckning för områdescentrum i huvudstadsregionen på Zachrisbackens område. Zachrisbacken är för närvarande ingen regionalt betydande servicekoncentration men området förutspås utvecklas till ett betydande område i samband med byggandet av Östersundom. På Östersundomområdet har det i landskapsplanen anvisats ett nytt område för tätortsfunktioner samt en bana för regional trafik som motiverar att ett områdescentrum anvisas. Zachrisbacken kommer också att vara ett viktigt bytesområde för regional buss- och metrotrafik samt ett regionalt betydande område för anslutningsparkering.

Maximidimensioneringen för stora detaljhandelsenheter har inte anvisats för objektsbeteckningen för centrumfunktioner i Zachrisbacken. Lösningen stämmer överens med lösningen i etapplandskapsplan 2 för Nyland där storleken på centrumområden i huvudstadsregionen inte har dimensionerats. Lösningen grundar sig på konsekvensbedömningen för detaljhandeln i etapplandskapsplan 2 där också Östersundomområdet ingick. Enligt konsekvensbedömningen är områdescentrumen lockande koncentrationer med mångsidig handel och ett stort influensområde. Områdescentrumen lockar invånare också från grannkommunerna och då får de en regional betydelse. I huvudstadsregionen rör sig människor inom metropolområdet i samband med fritid, inköp och arbete. Centralorternas influensområden är väldigt stora och överlappar varandra. Centralorterna är fungerande och livskraftiga och har redan delvis en regional betydelse vad gäller regionstrukturen.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 Område för centrumfunktioner Kommuncentrum /Områdescentrum i huvudstads-regionen	Med objektsbeteckningen anvisas det ungefärliga läget för områden för centrumorienterade service-, förvaltnings- och andra funktioner i kommuncentrum och huvudstadsregionens områdescentrum. Området kan omfatta även boende samt nödvändiga trafikområden och parker. Objektsbeteckningarna för centrumfunktioner innefattar delvis eller helt kulturhistoriska områden eller objekt.	Dessa planeringsbestämmelser gäller rikscentrum, region- och kommuncentrum samt huvudstadsregionens områdescentrum. Placeringen och omfattningen av områden för centrumfunktioner som angetts med objektsbeteckningen ska definieras i den mera detaljerade planläggningen så att områdena bildar en funktionellt enhetlig helhet med tyngdpunkten på centrumorienterade funktioner. I den mera detaljerade planeringen av området för centrumfunktioner ska uppmärksamhet fästas vid stadsbilden, trivseln, särpräglens samt fungerande gång- och cykelförbindelser och parkerings-, servicetrafik- och kollektivtrafikarrangemang. I planeringen ska tillräckliga områden anvisas för omstigningsplatser och anslutningsparkering för kollektivtrafiken. I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen. I den mera detaljerade planeringen ska man beakta kulturhistoriska och landskapliga särdrag samt trygga bevarandet av betydande landskaps- och kulturvärden även på områden och vid objekt som delvis eller helt blir under objektsbeteckningen för centrumfunktioner. De objekt som ingår i inventeringarna Kulturhistoriska miljöer av riksintresse (RKY 1993) och Bygga kulturmiljöer av riksintresse (RKY 2009) räknas upp i slutet av denna handling. I planeringen av områden för centrumfunktioner ska det ses till att användning och förverkligande av centrumområdet inte orsakar sådana skadliga verkningar för vattenkvaliteten och vattennaturen i havsvikar på ett Natura 2000 -område som gränsar till centrum eller ligger i dess närhet som avsevärt försämrar de naturvärden som ligger till grund för att området har tagits med eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000. På alla områden för centrumfunktioner kan placeras stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. När området planeras ska man förbereda sig på ett tillräckligt serviceutbud. Storleken på stora detaljhandelsenheter ska dimensioneras så att de passar ihop med sin omgivning. I den mera detaljerade planläggningen ska de dimensioneras och deras förverkligande tidsplaneras så att de inte har några betydande skadliga konsekvenser för de kommersiella tjänsterna i andra centrumområden och så att det ses till att handelns servicenät utvecklas på ett balanserat sätt. Förverkligandet av stora enheter ska tidsmässigt kopplas ihop med förverkligandet av omgivande tätortsfunktioner. Våningsytan av stora detaljhandelsenheter i rikscentrum, i områdescentrum i huvudstadsregionen (Grankulla, Mattby-Olars, Alberg, Hagalund, Esbo centrum, Esboviken, Myrbacka, Backas, Dickursby, Håkansböle, Björkby, Korso, Kivistö, Gamlas, Malm, Östra centrum Hertons och Zachrisbacken) samt i regioncentrum (Hyvinge, Lojo, Ekenäs och Borgå) samt i kommuncentrum (Kervo, Träskända, Skavaböle, Kyrklätt, Klövsog, Lovisa, Nummela, Mäntsälä och Söderkulla) maximidimensioneras inte i landskapsplanen. Den sammanlagda våningsytan av stora detaljhandelsenheter som placeras på området för centrumfunktioner i Karis i Raseborg och Nickby i Sibbo, Hangö, Högfors och Nurmijärvi kyrkby får vara högst 30 000 m²-vy i respektive centralort. Den sammanlagda våningsytan av stora detaljhandelsenheter som placeras på andra områden för centrumfunktioner får vara högst 20 000 m²-vy i respektive centralort.

Planeringsbestämmelsen som berör område för centrumfunktioner ersätter den gällande planeringsbestämmelsen som berör område för centrumfunktioner.

KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvenser för områdesanvändningen

Planområdet är för närvarande i huvudsak landsbygd som kännetecknas av odlade kulturmiljöer, ekonomiskogar och glesbebyggda småhusområden. Förverkligandet av planen ändrar till största del området till ett stadsligt område. Konsekvenserna är betydande.

Området för centrumfunktioner kopplar tillväxtriktningen österut samman till en del av hela områdets struktur. Området för centrumfunktioner strukturerar planområdets samhällsstruktur och förstärker dess funktionsduglighet samt styr planeringen av handel, service och trafiksystemet.

Utvecklingen av centralortsnätet upprätthåller metropolområdets konkurrenskraft och lägger grunden för en hållbar samhällsstruktur. Detaljhandels placering stöds av att centrumområdets storlek inte dimensioneras, och det inverkar också positivt på servicebudet på Zachrisbackens område. Å andra sidan finns det ett tryck på att placera kommersiell service även utanför centrum och på deras randområden eftersom markpriset är lägre där och det finns mera utrymme.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Området för centrumfunktioner stöder utvecklingen av ett fungera kollektivtrafiksystem på området. Ett fungerande kollektivtrafiksystem minskar på personbilstrafiken. På planområdet finns för närvarande väldigt lite befintlig infrastruktur vilket innebär att förverkligandet av centrumfunktionerna förutsätter betydligt fler lösningar inom samhällsservicen.

Konsekvenser för naturen och miljön

Ny bebyggelse inverkar på bland annat dagvattnet, grund- och ytvattnet i området och på den ekologiska statusen. På lång sikt kan centrumområdenas tillväxt öka byggnadstrycket på de omgivande tätortsområdena och även behovet av att ta i bruk obebyggda landområden.

Centrums läge och utträttandet av ärenden i dem har en betydande inverkan på trafikmängderna och trafikutsläppen. Planlösningen möjliggör en tillräcklig



servicenivå i centrum och detta kan minska det lokala behovet av att färdas. Planlösningen möjliggör kollektivtrafik som stöder sig på spårtrafiken och som minskar utsläppen som orsakas av trafiken. Om servicen ändå splittras, ökar trafiken, trafikbullret och utsläppen.

Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Centrumområden med mångsidig service och verksamhet ökar områdets dragningskraft som en verksamhetsmiljö för näringsliv, handel och boende. Konsekvenserna för den kommunala ekonomin och företagsekonomin är i regel positiva. I centrumområden kan kraftigt stigande markvärde, priset på fastigheter och hyresnivån ha negativ inverkan på möjligheterna att få tillräckligt mångsidig service och företagsverksamhet till centralorterna.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Förändringen från landsbygdslik miljö till en del av stadsmiljön är kraftig. Invånarna och samfunden kan uppleva förändringarna som antingen negativa eller positiva med tanke på den lokala identiteten.



4.3.2 Tätortsstruktur

Grundstrukturen för etappplanskapsplan 2 för Nyland som godkändes 2010 har utgjort utgångspunkten för planeringen av tätortsstrukturen.

Gränserna för tätortsområdena är översiktliga och preciseras i kommunernas planläggning utifrån till exempel terrängförhållandena och andra lokala specialvillkor. Ett centralt mål för översynen av tätorterna har varit att styra tillväxten i överensstämmelse med grundstrukturen och därvid stöda sig på den nuvarande strukturen så att samhällsstrukturen förtydligas och så att det samtidigt skapas förutsättningar för en fungerande kollektivtrafik. I planlösningarna för etappplanskapsplan 2 för Nyland förbereder man sig för att öppna en ny tillväxtkorridor och stationstrakter så att förutsättningarna för att förverkliga dem som tätorter kvarstår.

I landskapsplanen för Östersundomområdet anges en ny, betydande östlig tillväxtzon för huvudstadsregionen som är kopplad till förverkligandet av spårtrafiken från Mellungsbacka i Helsingfors till Majvik i Sibbo. Planeringen av området

stys av planeringsbestämmelserna för område för tätortsfunktioner. Utöver dessa bestämmelser ska markanvändningen i området i kommunens planläggning planeras och dimensioneras så att spårtrafikens verksamhetsförutsättningar gynnas och förverkligandet av området kopplas till ett bindande beslut om byggande av banan eller stationen.

Förbindelsen kan vara metro eller annan spårförbindelse såsom en snabbspårväg. Då området är sammankopplat med spårtrafiken skapas förutsättningar för att förverkliga området som ett nytt område som avsevärt utvidgar tätortsstrukturen och som stöder sig på spårtrafikförbindelsen. Det är möjligt att planlägga området mera detaljerat bara man ser till att området planeras som en tätort som stöder sig på spårtrafik och att villkoret för förverkligande av området i etappplanskapsplanens planeringsbestämmelse överförs till kommunens planer.

Det är nödvändigt att främja kommunens planläggning så att det finns beredskap att

förverkliga området när beslutet om att bygga järnvägen eller stationen fattas. Med ett bindande beslut avses antingen statens eller kommunens beslut om finansiering för att göra upp en byggnadsplan eller inleda byggandet. Beslutet kan ingå i t.ex. budgeten, rambeslutet om statsfinanserna eller något annat finansieringsprogram som gäller de närmaste åren. Även kommunen kan besluta att bygga nya stationer eller spårbindelser, om stationen eller spårförbindelsen helt och hållet finansieras av kommunen, t.ex. en metrostation eller en snabbspårväg. Att ett järnvägsprojekt nämns i en trafiksystemplan är inte ett bindande finansieringsbeslut om att projektet kommer att genomföras.

De områden som angetts med beteckning ligger i sådana kommuner som är avtalsparter i Helsingforsregionens MBT-intentionsavtal. Det är nödvändigt att utveckla intentionsavtalsförfarandet så att staten och kommunerna tillsammans förbinder sig allt starkare till de projekt som ska genomföras under intentionsavtalsperioden och finansieringen av dem. Ett dylikt bindande avtal som är förpliktande för bägge parterna kunde i fortsättningen vara ett sådant avtal utifrån vilket en ny järnväg eller station och tätortsområden i anslutning till den kan börja byggas. Kollektivtrafiken till och från nya tätortsområden kan först skötas med busstrafik tills järnvägen är färdig och spårtrafiken kan inledas.

Med utvecklingsprincipbeteckningen område som ska förtätas har angetts de områden för tätortsfunktioner som redan utgör eller som bör planeras som tätare områden än den omgivande tätorten och som stöder sig på ett hållbart trafiksystem. Med hållbart trafiksystem avses särskilt, kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Som områden som ska förtätas har angetts nuvarande och nya stationstrakter som stöder sig på järnvägar och tätorter som redan nu stöder sig på stark busstrafik. Omfattningen av det område som ska förtätas och dess effektivitet definieras i kommunernas planläggning. Områden som ska förtätas berörs också av planeringsbestämmelserna för områdesreserveringsbeteckningarna för tätortsfunktioner och centrumfunktioner.

En tät struktur skapar förutsättningar för mångsidig service som kan nås till fots och med

cykel. De områden som ska förtätas kan vara såväl höghus- som småhusdominerade områden. Det väsentliga är att man när områdena planeras utreder möjligheterna att förtäta dem och försöker styra tillväxten effektivare till dessa områden än till det omgivande området. När områdena förtätas ska kommunerna i sin planläggning fästa särskild uppmärksamhet vid områdets särdrag och kulturmiljö, livsmiljöns kvalitet, det ekologiska nätverkets funktionsduglighet samt att det finns tillräckligt med närrekreationsområden. Det är möjligt och önskvärt att förtäta samhällsstrukturen även i andra områden för tätortsfunktioner, men det är särskilt viktigt i de områden som angetts med utvecklingsprincipbeteckning.

De två centrala planeringsprinciperna för landskapsplanen för Östersundomområdet har utgjort utgångspunkten för planlösningen som berör områden för tätortsfunktioner. Den nya tätortsstrukturen kopplas till förverkligandet av spårtrafiken. Planeringsbestämmelsen som berör tätortsfunktioner har kompletterats så att naturvärdena på de närliggande Naturaområdena ska tas i beaktande i den mer detaljerade planeringen av Östersundomområdet. Enligt planbestämmelsen ska man i den mer detaljerade planeringen av Östersundomområdet se till att inte orsaka sådana verkningar som avsevärt försämrar värdena på Naturaområdena Svarta backens lund och Östersundoms fågelområde. Syftet är att försäkra att naturvärdena på dessa områden värnas om i planeringen av de närliggande tätortsområdena.

Banan för regional trafik som anvisas i planförslaget löper från Mellungsbacka i Helsingfors i riktning med landsväg 170 via Västersundoms och Östersundoms stationsomgivningar mot Zachrisbacken och Majvik. Största delen av områdena för tätortsfunktioner i Östersundom har angetts med områdesreserveringsbeteckningen för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik. Den nuvarande tätorten på planeringsområdets västra del har angetts som ett område för tätortsfunktioner. Spårtrafikens eventuella stationsomgivningar har angetts med utvecklingsprincipbeteckningen för område som ska förtätas. I landskapsplanen anges ändå ingen exakt plats för en station. Tätortsstrukturen medför en alldeles ny urban struktur på området.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 Område för tätortsfunktioner	Med beteckningen anges byggnadsområden som förutsätter detaljerad planering och som reserveras för boende, service- och arbetsplats- samt andra tätortsfunktioner. Beteckningen innefattar trafikleder samt hamn-, service-, depå-, terminal-, bangårdsoch andra motsvarande områden som behövs för trafiken, friluftsleder, cykel- och gångleder, lokalcentra, områden för samhällsteknisk försörjning, andra specialområden, lokala skyddsområden samt rekreations- och parkområden inom tätorterna. Beteckningen "Område för tätortsfunktioner" hindrar inte att användningsändamålet för områden som används för jord- och skogsbruk vid behov bibehålls.	Området planeras som ett område för boende, arbetsplatsfunktioner som passar ihop med sin omgivning samt för service och funktioner i anslutning därtill. I den mer detaljerade planeringen av området ska särskild uppmärksamhet fästas vid förenhetligande av samhällsstrukturen. Nybyggande och annan markanvändning ska genom planering anpassas till sin omgivning på ett sätt som stärker tätortens särdrag och tryggar miljö- och naturvärden samt beaktar områdets kulturhistoriska och landskapliga särdrag. I den mer detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen. I planeringen av områdets användning ska det ses till att byggande eller annan användning varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana skadliga verkningar för vattenkvaliteten, vattenmängden, vattenbalansen eller vattenområdets bottenförhållanden på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som gränsar till områdesreserveringen eller som ligger i närheten av området, och inte heller sådana buller- eller andra störningar som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000. I den mer detaljerade planeringen av området ska man genom placeringen av funktioner och tillräckligt effektiv områdesanvändning främja en samhällsstruktur som stöder cyklande, gångtrafik och kollektivtrafik. I den mer detaljerade planeringen bör tillgången till daglig service, tillräckliga friluft- och rekreationsmöjligheter samt cykel- och gångförbindelser till regionala rekreationsområden tryggas. I den mer detaljerade planeringen ska även verksamhetsbetingelserna för lokalcentra tryggas och vikt fästas vid att det finns tillräckliga möjligheter för dagligvaruhandeln att inleda närbutiksverksamhet. De undre gränserna för storleken på stora detaljhandelsenheter av regional betydelse är följande: • Den undre gränsen för storleken på sådan detaljhandel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning kan förläggas också utanför centrumområden, såsom bil-, järn-, möbel-, trädgårds- och lantbrukshandel, är i Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla 30 000 m²-vy, i Hyvinge, Träskända, Kervo, Kyrkslätt, Lojo, Mäntsälä, Nurmijärvi, Borgå, Raseborg, Sibbo, Tusby och Vichtis 10 000 m²-vy, i Askola, Hangö, Ingå, Högfors, Lovisa, Borgnäs och Sjundeå 5 000 m²-vy och i Lappträsk, Mörskom och Pukkila 2000 m²-vy, om utredningar inte visar något annat. • I fråga om övrig specialvaruhandel är den under gränsen för storleken i Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla 10 000 m²-vy, i Askola, Hangö, Hyvinge, Ingå, Träskända, Högfors, Kervo, Kyrkslätt, Lojo, Lovisa, Mäntsälä, Nurmijärvi, Borgnäs, Borgå, Raseborg, Sibbo, Sjundeå, Tusby och Vichtis 5000 m²-vy och i Lappträsk, Mörskom och Pukkila 2000 m²-vy, om utredningar inte visar något annat. • I fråga om dagligvaruhandeln är den undre gränsen för storleken i Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla 5000 m²-vy och i övriga kommuner i Nyland 2000 m²-vy, om utredningar inte visar något annat.

Planeringsbestämmelsen som berör område för tätortsfunktioner ersätter den planeringsbestämmelse som berör område för tätortsfunktioner som har angetts i etappplansplan 4 för Nyland.

		Med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse avses också ett sådant område för detaljhandel bestående av flera affärer som till sina verkningar kan jämföras med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse. I den mer detaljerade planeringen ska obebyggda stränder reserveras för allmän rekreation, ifall inte något särskilt behov förutsätter att området anvisas för annat bruk. I den mer detaljerade planeringen ska det anges hur friluftsleder som utmärkts på landskapsplanekartan fortsätter på området för tätortsfunktioner. I den mer detaljerade planeringen av området ska man trygga och ta i beaktande tillräckliga depåområden som krävs för att utveckla spår- och kollektivtrafiken. När annan markanvändning planeras på områden för existerande depåer ska det säkerställas att ersättande depåkapacitet har förverkligats innan verksamheten vid den existerande depån upphör. I den mer detaljerade planeringen av Östersundoms landskapsplaneområde ska man se till att inte orsaka sådana störningar för Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom FI0100065, som ingår i Nätverket Natura 2000, som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i nätverket Natura 2000. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid naturtypen klippvegetation på silikatrika bergssluttningar som ingår i naturdirektivets bilaga I samt arterna som ingår i fågeldirektivets bilaga I.
 Område som ska förtätas	Beteckningen är en utvecklingsprincipbeteckning. Med beteckningen anges områden för tätorts- och centrumfunktioner som ska förtätas och som stöder sig på ett hållbart trafiksystem.	Området ska planeras som ett område som stöder sig på kollektiv-, gång- och cykeltrafik och som ska bebyggas effektivare än det övriga området i den aktuella tätorten. När samhälls-strukturen förtätas ska uppmärksamhet fästas särskilt vid områdets särdrag och kulturmiljö, livsmiljöns kvalitet, att det ekologiska nätverket fungerar samt att det finns tillräckligt med närreklamationsområden.
 Område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik	Med beteckningen anges områden för tätortsfunktioner som stöder sig på nya spårtrafikstationer.	För området gäller förutom planeringsbestämmelsen för område för tätortsfunktioner dessutom följande planeringsbestämmelse: I kommunens planläggning ska markanvändningen på området planeras och dimensioneras så att spårtrafikens verksamhetsbetingelser gynnas. Den nya stationens noggrannare placering bestäms i den mer detaljerade planeringen. Planeringen av en ny spårtrafikförbindelse och station ska kopplas samman med markanvändningen på området. I den mer detaljerade planeringen ska förverkligandet av området kopplas till det bindande beslutet om genomförande av den nya spårtrafikförbindelsen och stationen. Planeringen av en ny station vid en befintlig spårtrafikförbindelse ska kopplas samman med markanvändningen på området. I den mer detaljerade planeringen ska förverkligandet av området kopplas till det bindande beslutet om genomförande av den nya stationen.

KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvenser för områdesanvändningen

Planområdet utgör för närvarande i huvudsak glesbebyggd landsbygd som kännetecknas av odlade kulturmiljöer, ekonomiskogar och glesa småhusområden. Förverkligandet av planen förändrar till stor del området till ett stadslikt område. Konsekvenserna är betydande och sträcker sig över hela planområdet. Konsekvenserna för områdesanvändningen är långvariga och sträcker sig betydligt längre fram i tiden än det år som planen tismässigt tar sikte på.

Planen möjliggör en ny tillväxtkorridor i östlig riktning och balanserar utvecklingen i huvudstadsregionen. De nya områdena för tätortsfunktioner som stöder sig på spårförbindelsen gör det i sin tur möjligt för befolkningen och arbetsplatserna att öka samt att bostäder och verksamhetsställen byggs så att samhällsstrukturen förenhetligas.

Planen främjar en kontrollerad utveckling av en hållbar samhällsstruktur, i enlighet med de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Planlösningen för Östersundom har konsekvenser för huvudstadsregionens trafiksystem också på ett större område än planområdet. Prioritetsordningen för förverkligandet av tätortsfunktionerna och kopplingen till förverkligandet av spårtrafiken främjar samtidig planering och utveckling av markanvändningen och trafiken. Samtidig planering förenhetligar samhällsstrukturen.

Förändringarna i områdets nuvarande vägnät är stora på lokal nivå i samband med byggandet av nya, lokala vägar.

I förhållande till nuläget uppstår det avsevärt mycket ny trafik. När bosättningen koncentreras förbättras möjligheterna att utveckla spårtrafiken. Det förutsätter att kapaciteten ökar betydligt längs de befintliga kollektivtrafikförbindelserna. Förutsättningarna för kollektivtrafik förbättras på de områden som ska förtätas. Med kortare avstånd blir det mer lockande att röra sig till fots och med cykel. Detta kan minska personbilstrafiken lokalt.

Då kollektivtrafiken utnyttjas allt mer krävs tilläggsinvesteringar såväl i landsvägar som banor. Den ökande personbilstrafiken medför också ett motsvarande behov av tilläggsinvesteringar.

I och med nybyggnaderna blir det lättare och mer kostnadseffektivt att ordna avfallshantering och vattentjänster. Dagvattenhantering förutsätter investeringar.

Konsekvenser för naturen och miljön

Nya områden för tätortsfunktioner som byggs ut förändrar naturen och miljön på många sätt. Bebyggelse splittrar enhetliga grönområden, gör nuvarande ekologiska förbindelser smalare samt förändrar och förminskar också till viss del naturens mångfald lokalt. Bebyggelse inverkar också negativt på bevarandet av sammanhängande åkerlandskap. De viktiga ekologiska förbindelserna på landskapsnivå som går från kusten inåt landet bevaras, vilket säkerställer funktionsdugligheten för ett ekologiskt nätverk på landskapsnivå. En tätare struktur och större bosättning ökar belastningen på natur- och rekreationsområden i närheten av tätorterna.

Den bebyggelse som möjliggörs i samband med de beteckningar som anges i planen sträcker sig inte till Naturaområden. Konsekvenserna är tillfälliga. Tillsammans med andra projekt har planlösningen konsekvenser för Naturaområdenas naturvärden. Det har bedömts att de negativa konsekvenserna inte är betydande på det sätt som föreskrivs i 66 § i naturvårdslagen, med den förutsättningen att åtgärder som förhindrar eller minskar på de negativa konsekvenserna vidtas i den mer detaljerade planeringen.

Växtlighetstäcket minskar och allt större områden med asfaltsbeläggning inverkar på växtlighetens levnadsförhållanden. Även jordmånen och vattenförhållandena förändras. Byggande i tätortsområden ändrar vattenbalansen på området vilket leder till ett ökat behov av dagvattenhantering. Då bebyggelsen allt mer koncentreras till tätorterna möjliggörs bland annat centraliserade vattentjänster och avfallshantering, vilket dämpar miljöbelastningen.



Byggandet förändrar kulturmiljön betydligt. Tätare och kompletterad tätortsstruktur förändrar landskapsbilden, vilket förutsätter särskild samordning med kulturmiljö- och landskapsvärdena. Värdefulla kulturmiljöer kan bli en del av tätorts- och stadsstrukturen och berika den. Ny bebyggelse skapar också ny kulturmiljö.

Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Planen minskar på byggnadstrycket i övriga delar av Helsingforsregionen. Tätorternas växande befolkningssunderlag skapar möjligheter till ett allt mångsidigare serviceutbud. Då ett område planläggs som ett tätt område för tätortsfunktioner höjs markvärdet. Markpriset stiger i synnerhet på de områden som ska förtätas. Nya områden för tätortsfunktioner förutsätter serviceutbud och kommunalteknik vilket medför

kostnader som kan vara betydande för området som för närvarande är glesbebyggt. Jord- och skogsbrukets verksamhetsförutsättningar förändras på områdena som byggs.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Inånvarantalet ökar betydligt på området. Invånarna upplever förändringarna som följer med bebyggelsen på olika sätt. Exempelvis de nuvarande invånarna kan uppleva byggande i tätorterna som negativt och som en försämring av livsmiljön. Störningar under byggtiden försämrar tillfälligt trivselen på området. Konsekvenserna är mindre på helt och hållet nya områden för tätortsfunktioner där bebyggelsen från början är tät. Å andra sidan upplevs bättre service som en positiv utveckling.

4.3.3 Styrning av bosättningen i landskapsplanen

Utvecklingsrekommendationen som gäller bosättning sågs över i etapplandskapsplan 2 för Nyland. Den ersätter den tidigare utvecklingsrekommendationen i landskapsplanen för Nyland och gäller nu hela landskapsplaneområdet. I etapplandskapsplanen behandlas inte semesterbosättningen utan styrs endast placeringen av åretruntbosättning.

De riksomfattande målen för områdesanvändningen (VAT) förpliktar till att förhindra glesbebyggelse som är lösryckt från den befintliga samhällsstrukturen. Ju mer bosättning som placeras utanför detaljplaneområdena, desto färre invånare räcker det till i tätorter och byar som är viktiga med tanke på samhällsstrukturens funktionsduglighet.

Målet med den utvecklingsrekommendation som gäller bosättning är att stöda principerna för förenhetligande av samhällsstrukturen och genomförandet av den övergripande lösningen i planen samt den eftersträlvade utvecklingstrenden när det gäller bosättnings placering. Tanken bakom utvecklingstrenden är att åretruntbosättning i första hand styrs till tätorter, medan bosättning som söker sig utanför dem styrs till byar. Största delen av befolkningsökningen styrs till tätortsområden.

De geografiska skillnaderna håller på att förstärkas på Helsingforsregionens bostads- och arbetsmarknadsområde, som också Östersundom är en del av. En del av områdena är redan etniskt och socioekonomiskt stämplade. Landskapsplanen styrs tillväxten förutom till kollektivtrafikkorridorer även med fokus på den centrala kustregionen: Ur bostadsmarknadens synvinkel klarar dylika attraktiva områden och starka centralorter många gånger bättre av socioekonomisk och kulturell mångfald än andra områden.

I planeringen bör områden inte anvisas enbart för bosättning utan målet är att stöda ordnandet av närservice. För att förebygga social segregation bör det säkerställas bl.a. att bostadsbeståndet och ägandeformerna blir mångsidiga i bostadsområden. I etapplandskapsplanen har områden för tätortsfunktioner angetts på sådana områden som är attraktiva med avseende på miljön och tillgängligheten och där en mångsidig befolkningsstruktur är sannolikare än i mera avlägsna områden.

Utvecklingsrekommendationen för bosättning:

Åretruntbosättning ska i första hand styras till landskapsplanens områden för tätortsfunktioner, med tyngdpunkt på de områden som ska förtätas. Bosättning som riktar sig till områden utanför tätortsfunktionerna ska planmässigt styras till byar.

Vidsträckta områdeshelheter, som har utvecklats till bostadsområden med stort invånarantal men funktionellt förblivit ensidiga, utvecklas genom att deras funktionella struktur görs mångsidigare. Som utvecklingsmetoder används vid sidan av planering av markanvändningen stadspolitiska åtgärder varmed man från fall till fall förbättrar områdenas sociala och ekonomiska tillstånd och/eller närmiljöns tillstånd. Områdets samhällsstruktur förenhetligas med hjälp av åtgärder som stöder en bibehållen och bättre servicenivå, åtgärder som främjar uppkomsten av nya arbetsplatser samt genom att utveckla lokalcentrumen.

Vid planeringen av nya områden undviker man att det uppstår vidsträckta områdeshelheter som är reserverade enbart för boende.

KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvenser för områdesanvändningen

Utvecklingsrekommendationen för bosättning styr bosättningen till områden som är fördelaktiga med tanke på samhällsstrukturen. Konsekvensernas betydelse är ändå beroende av kommunens egna åtgärder. Det är möjligt att utnyttja utvecklingsrekommendationen i kommunernas egna markpolitik och planläggning samt tillståndsprövning. Om flera kommuner vidtar åtgärder som går i samma riktning kan inverkan vara av regional betydelse.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Utvecklingsrekommendationen för bosättning har indirekta konsekvenser för trafikmängderna och samhällsservicelösningarna. Koncentrerad ny bebyggelse kan minska personbilstrafiken. Det är lönsammare att ordna kollektivtrafik i en mera koncentrerad struktur. Bosättnings placering och omfattning konkretiserar konsekvenserna.

Konsekvenser för naturen och miljön

Utvecklingsrekommendationen för bosättning har små direkta konsekvenser för naturen och miljön. Utvecklingsrekommendationen stöder en hållbarare samhällsstruktur, vilket minskar belastningen på miljön och naturen, dämpar klimatförändringen och förbättrar förutsättningarna att kontrollera klimatförändringen. När bebyggelsen koncentreras sparas sammanhängande skogsområden och åkerfält samt andra naturområden. Trycket på användning och slitaget ökar på rekreationsområden i närheten av tätbebyggda områden, varvid särskild uppmärksamhet måste fästas vid styrningen av aktiviteterna på rekreationsområdena.

Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Utvecklingsrekommendationen för bosättning har indirekta konsekvenser för ekonomin och näringarna. Ett växande befolkningsunderlag i tätorter och byar skapar möjligheter till ett mångsidigare serviceutbud.

Konsekvenser för invånarna, näringarna och samhället

Växande tätorter och centralorter skapar förutsättningar att utveckla en mångsidig stadskultur som möjliggör mångsidiga bostadsområden med balanserat befolkningsunderlag. En balanserad befolkningsstruktur förebygger negativ regional segregation. Landskapsplanläggningen har emellertid endast begränsade möjligheter att kontrollera segregationsutvecklingen även i nya områden.

4.3.4 Grönstruktur

På planområdet för landskapsplanen för Östersundom behandlas grönstrukturen som en helhet och med samma noggrannhetsnivå som landskapsplanen förutsätter som en översiktlig plan. I landskapsplanen för Östersundomområdet anvisas rekreationsområden, behov av grönförbindelser, naturskyddsområden, Natura 2000-områden, grundvattenområden, värdefulla geologiska formationer samt skärgårdsområden i anslutning till grönstrukturen.

Området som landskapsplanen för Östersundomområdet omfattar är för närvarande tämligen obebyggt. Området för tätortsfunktioner i



planlösningen för Östersundom avgränsas i norr av Sibbo storskogs sammanhängande skogsområde och i söder av kustzonen och skärgården. Östersundomområdet är en viktig tillväxtzon österut och det har beslutats att betydande tillväxt riktas till området. En väsentlig andel av Östersundomområdet kommer att förändras till en stadslig miljö, vilket också har konsekvenser för områdets naturvärden. Lösningen i landskapsplanen tryggar skyddsvärdena på landskapsnivå och nationell nivå samt viktiga grönområden och grönförbindelser. Planen samordnar den nya stadsstrukturen och grönstrukturen så att de negativa konsekvenserna för de nuvarande värdefulla naturtyperna skulle vara så få som möjligt. Landskapsplanen tryggar förbindelserna på landskapsnivå till grönbältets kärnområden.

Naturskyddsområden och Naturaområden

I landskapsplanen för Östersundomområdet anges de skyddsområden på mer än 5 hektar som har förverkligats. Som naturskyddsområden anges naturskyddsområdena som har angetts i de gällande landskapsplanerna söder och öster om Sibbo storskog samt planområdets Naturaområden. Beteckningarna för naturskyddsområden som använts i landskapsplanerna för Östra Nyland upphävs och för att ange skyddsområden används istället det beteckningssätt som använts i landskapsplanen för Nyland, det vill säga

områdesreserveringsbeteckning och tillhörande planeringsbestämmelse. Naturskyddsområden som anvisas i landskapsplanen omfattas av byggnadskränkning enligt MBL 33 §.

Naturaområden har angetts i planen med en egenskapsbeteckning i enlighet med statsrådets beslut. Till planområdet Svarta backens lund och fågelområdena i Östersundom (FI0100065). Naturaområdet Sibbo å (FI01100086) löper längs nordöstra kanten av Östersundoms landskapsplaneområde. Sibbo storskogs Naturaområde (FI0100066) sträcker sig ytterom planområdets norra gräns.

Naturaområdet Svarta backens lund och Östersundoms fågelområde ligger i Helsingfors östra utkant. Naturaområdet är skyddat i enlighet med både fågel- och naturdirektivet (SPA & SAC). Största delen av området omfattas av programmet för skydd av fågelrika insjöar och havsvikar (LVO010030). Svarta backens lund som ligger i västra hörnet av området omfattas av lundskyddsprogrammet (LHO010124). Svarta backens lund och Östersundoms fågelområde består av grunda havsvikar med strandmader och strandängar samt bergiga backar med lundvegetation i branterna. Utöver dess naturvärden har området också historisk betydelse.

Sibbo ås Naturaområde (SAC) består av Sibbo ås huvudmynning och åtta bifloder. Till området hör endast vattendrag. Sibbo å har både biologiska och landskapsmässiga värden. Sibbo å är speciellt värdefull som en av de få åarna som på Finlands sida rinner ut i Finska viken där det fortfarande förekommer en ursprunglig och naturlig stam av havsöring. Sådana stammar av havsöring är klassade som synnerligen utrotningshotade i Finland.

Sibbo storskogs Naturaområde ligger på norra delen av Östersundoms landskapsplaneområde. Naturaområdet består av åtta delområden. Genom områdets del som ligger längst i norr löper också ett annat Naturaområde, Sibbo å. På Sibbo storskogs område har också en nationalpark inrättats år 2011. Sibbo storskogs Naturaområde skyddas i enlighet med naturdirektivet (SAC) och vattenramdirektivet.

Rekreationsområden och behov av grönförbindelser

De rekreationsområden som angetts i landskapsplanen för Östersundomområdet har betydelse

över kommungränserna och utgör en central del av landskapets nätverksliknande grönstruktur. På områden som i planen anges som rekreationsområden gäller byggnadskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Trots byggnadskränkningen är beteckningen för rekreationsområde en översiktlig områdesreservering som preciseras i den mer detaljerade planeringen. På rekreationsområden kan anvisas verksamhet som delvis begränsar det huvudsakliga användningsändamålet och som inte är öppen för alla men som ändå stöder det huvudsakliga användningsändamålet på området. På rekreationsområdet kan också förläggas byggnader och strukturer i anslutning till verksamheten på området. Sådana här områden är till exempel privata småbåtshamnar och golfplaner. I den mer detaljerade planeringen bör man se till att områdets huvudsakliga användningsändamål inte äventyras och att rekreationsområdena i huvudsak används för allmän rekreation.

I norra delen av planområdet i landskapsplanen för Östersundomområdet fungerar rekreationsområdena som en buffert som jämnar ut trycket på användning mellan tätorterna och Sibbo storskog. I planen fungerar rekreationsområdena också som större grönförbindelser i syd-nordlig riktning mellan Sibbo storskog och kusten.

I landskapsplanen för Östersundomområdet har planeringsbestämmelsen som berör rekreationsområde kompletterats med ett krav på att man i den mer detaljerade planeringen av Östersundomområdet ska se till att inte orsaka sådana störningar för Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom FI0100065 som ingår i nätverket Natura 2000 som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i nätverket Natura 2000. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid naturtypen klippvegetation på silikatrika bergssluttningar som ingår i naturdirektivets bilaga I samt arterna som ingår i fågeldirektivets bilaga I. I den mer detaljerade planeringen av området som ligger mellan Sibbo storskog och Svarta backen samt Sibbo storskog och Sundberg i Östersundom ska tas i beaktande att den ekologiska förbindelsen fortsätter och bevaras, i synnerhet med tanke på livsmiljön för arten järpe som ingår i fågeldirektivets bilaga I. Med dessa tillägg i planbestämmelsen styr man värnandet om Naturaområden i den mer detaljerade planeringen.

Beteckningen för behov av grönförbindelse är en utvecklingsprincipbeteckning som tryggar grönförbindelser av betydelse på landskapsnivå. I den noggrannare planeringen bör man utreda förbindelsens ekologiska och rekreationsmässiga egenskaper och behov.

De beteckningar för grönförbindelsebehov som angetts i de gällande landskapsplanerna upphävs på Östersundoms planområde. Behoven av grönförbindelser har setts över i planen så att de motsvarar de senaste uppgifterna. Grönförbindelserna är en viktig del av planområdets grönstruktur. De förenar bland annat Natura 2000-områdena med varandra på planens vita områden. Med beteckningen för behov av grönförbindelse tryggas rekreationsleder samt ekologiska förbindelser på landskapsnivå som lämpar sig för arternas rörlighet och spridning.

De med tanke på landskapsplanen viktiga specialvillkoren för dimensioneringen av en grönförbindelse dikteras av förbindelsens placering som en del av grönstrukturen och det ekologiska nätverket. Grönförbindelser bör i regel förverkligas i form av bredare helheter av grönområden än korridorliknande lösningar, till exempel som närrekreatiomsområden, parker eller andra grönområden i närheten av tätortsområden. Om det finns motiverade skäl kan förbindelsen också vara en smalare, bebyggd förbindelse. I en mer detaljerad plan kan en beteckning för behov av grönförbindelse på samma sätt som andra landskapsplanebeteckningar ändras eller så kan man stryka beteckningen helt och hållet, förutsatt att de mål som ställts för förbindelsenätet i landskapsplanen inte äventyras.

Skärgårdszon

På Östersundoms kust- och havsområde anges fastlandets strandzon och inre skärgård i enlighet med principerna i den gällande landskapsplanen för Nyland. Egenskapsbeteckningen kompletterar planens områdesreserveringsbeteckningar som anger markanvändningen och anger tyngdpunkterna för byggandet i skärgården.

I landskapsplanen för Östersundom anvisas en strandzon och en zon för den inre skärgården. Zonens gräns löper längs med planområdets södra gräns utmed hela kusten. Den norra gränsen för zonen utgörs av fastlandssidans kant av



strandzonen, som sträcker sig från strandlinjen inåt landet. På fastlandet är zonen ungefär 100 meter bred men ändå inte smalare än 50 meter. Naturförhållandena och landskapsfaktorerna avgör då zonens bredd bestäms. Till zonen hör också de holmar och skär som är belägna inom zongränsen.

Beteckningen för fastlandets strandzon och den inre skärgården gör det möjligt att planera zonen som ett område som inbegriper alla funktioner och alla former av markanvändning. I zonen anvisas också rekreatiomsområden för att förstärka zonens betydelse som friluftss- och rekreatiomsområde. I den mer detaljerade planeringen ska man beakta bevarandet av kultur- och naturmiljöernas värden och värdefulla naturförhållanden, förbättrandet av miljöns tillstånd och främjandet av vattenvården samt rekreatiomsbehovet. I samband med den mer detaljerade planeringen ska viktiga fågelområden utredas och tas i beaktande.

Grundvattenområden samt värdefulla geologiska formationer

Grundvattenområdena har i planen anvisats på basis av miljöförvaltningens senaste information om grundvattenområden som är värdefulla med tanke på vattenansamlingen (klasserna I och II). Beteckningssättet är det samma som för grundvattenområden i landskapsplanen för Nyland.

I områdets västra finns det vidsträckt bergsområdet Kasaberget, som är värdefullt på landskapsnivå, och som har angetts med beteckningen värdefull ås eller annan värdefull geologisk formation. En värdefull ås eller geologisk formation har angetts sydväst om Massby i Sibbo. Gränserna baseras på utredningar som gjorts i samband med de tidigare landskapsplanerna.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 Rekreatiomsområde	Med beteckningen anges områden avsedda för allmän rekreation och friluftsliv. Beteckningen omfattar lokala leder som redan finns på rekreatiomsområdena och som är nödvändiga för att förenhetliga samhällsstrukturen. Till beteckningen hänför sig byggnadsbegränsning enligt 33 § 1 mom. i MBL.	Området reserveras för allmän rekreation och friluftsliv. I den mer detaljerade planeringen av området skall man trygga förutsättningarna att använda området för rekreation, områdets tillgänglighet, en tillräcklig service- och utrustningsnivå samt miljövärdena och visa hur de friluftsleder som utmärks på landskapsplanekartan fortsätter på rekreatiomsområdet. Vid planeringen av rekreatiomsområden skall uppmärksamhet fästas vid områdenas egenskaper som en del av det ekologiska nätverket samt deras betydelse för naturens mångfald. På ett rekreatiomsområde kan man i den mer detaljerade planeringen anvisa lokala leder samt anläggningar och konstruktioner för den samhällstekniska försörjningen som på grundval av en konsekvensbedömning är nödvändiga för att förenhetliga samhällsstrukturen. I planeringen av nödvändiga leder skall man trygga en så obehindrad och säker fortsättning som möjligt på rekreatiomsförbindelserna. I den mer detaljerade planeringen av rekreatiomsområdet på Östersundoms område i Helsingfors ska man se till att inte orsaka sådana störningar för Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom FI0100065, som ingår i Nätverket Natura 2000, som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i nätverket Natura 2000. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid naturtypen klippvegetation på silikatrika bergssluttningar som ingår i naturdirektivets bilaga I samt arterna som ingår i fågeldirektivets bilaga I. I den mer detaljerade planeringen av området som ligger mellan Sibbo storskog och Svarta backen samt Sibbo storskog och Sundberg i Östersundom ska tas i beaktande att den ekologiska förbindelsen fortsätter och bevaras, i synnerhet med tanke på livsmiljön för arten järpe som ingår i fågeldirektivets bilaga I.
 Behov av grönförbindelse	Med beteckningen anges grönförbindelser och -områden som hör till nätverket av rekreatiomsområden och det ekologiska nätverket. Till beteckningen hänför sig inte byggnadsbegränsning enligt 33 § 1 mom. i MBL.	I den mer detaljerade planeringen skall man se till att en förbindelse som angetts med beteckningen bibehålls eller förverkligas på ett sätt som tryggar rekreatioms- och friluftsmöjligheterna, områdets landskapsvärden, bevarandet av värdefulla naturobjekt samt olika arters möjligheter att röra sig. Vid dimensioneringen av en grönförbindelse skall uppmärksamhet fästas vid förbindelsens betydelse som en del av det ekologiska nätverket samt vid samordningen av regionala och lokala rekreatiomsbehov, så att existerande obebyggda områden som reserverats eller lämpar sig för rekreation i mån av möjlighet reserveras för rekreation i den mer detaljerade planläggningen.
 Naturskyddsområde	Med beteckningen anges områden som skyddats eller som är avsedda att skyddas med stöd av naturvårdslagen. Det är fråga om nationalparker, naturparker och andra naturskyddsområden. Som skyddsområden har också anvisats områden som hör till skyddsprogrammen samt områden som hör till programmet Natura 2000 till den del som det i samband med besluten har framförts att områdena skall förverkligas med stöd av naturvårdslagen. På ett område som innehas av en myndighet kan myndigheten även på andra grunder än naturvårdslagen fatta beslut för att trygga skyddet av området. Till beteckningen hänför sig byggnadsbegränsning enligt 33 § 1 mom. i MBL.	På områden som anvisats som skyddsområden får inte planeras åtgärder som äventyrar eller försämrar de natur- och miljövärden, på grund av vilka området har bildats till naturskyddsområde eller målet är att inrätta ett sådant. I den mer detaljerade planeringen av området skall anges hur friluftsleder som utmärks på landskapsplanekartan fortsätter.

Planeringsbestämmelsen som berör rekreatiomsområde ersätter den planeringsbestämmelse som berör rekreatiomsområde som har angetts i etappplansplan 4 för Nyland.

  Område som hör till eller föreslagits hör till nätverket Natura 2000	Med egenskapsbeteckningen anges områden som hör till programmet Natura 2000 enligt statsrådets beslut samt statsrådets förslag till komplettering av programmet. Markoch vattenområden anges med rasterbeteckning och åar med linjebeteckning. Med stöd av naturvårdslagen får på området eller i dess närhet inte planeras åtgärder som avsevärt försämrar de naturvärden enligt fågeldirektivet eller habitatdirektivet på grund av vilka området har tagits med i programmet.	
 Gräns mellan skärgårdszoner	Gränslinjen åtskiljer landskapsgeografiska zoner i havsstrandsområdet, vilkas planeringsbestämmelser baserar sig på områdenas speciella karaktär och särdrag.	
vz1 Fastlandets strandzon och inre skärgården	Den norra gränsen för zonen utgörs av fastlandssidans kant av strandzonen, som sträcker sig från strandlinjen inåt landet. Zonen är avsedd att planeras som ett område med alla funktioner och alla typer av markanvändning.	I den mer detaljerade planeringen av området skall man beakta kultur- och naturlandskapets värden samt bevarandet av värdefulla naturförhållanden, förbättrandet av miljöns tillstånd och främjandet av vattenvärden samt rekreationsbehoven. I samband med den mer detaljerade planeringen skall man utreda och beakta viktiga fågelområden.
 Grundvattenområde	Med egenskapsbeteckningen anges grundvattenområden med värdefulla egenskaper som kan vara eller som är viktiga för samhällenas vattenförsörjning.	De åtgärder som berör området skall planeras så att de inte permanent minskar grundvattnet eller försämrar dess kvalitet.
 Värdefull ås eller annan geologisk formation	De geologiska formationer som angetts med egenskapsbeteckningen är förknippade med betydande landskapliga och naturvetenskapliga värden. Med beteckningen anges nationellt värdefulla åsområden som ingår i åsskyddsprogrammet, värdefulla åsområden i de fastställda landskapsplanerna, bergslandskapsområden som är värdefulla både på riks- och landskapsnivå, moränbildningar som är värdefulla på landskapsnivå samt vind- och strandavlagringar. På områden där användningsändamålet har angetts med en områdesreserveringsbeteckning, bestämmer beteckningen den primära markanvändnings-formen. Till beteckningen hänför sig inte bygginskränkning enligt 33 § 1 mom. i MBL.	Områdesanvändningen skall planeras så att en vacker landskapsbild inte fördärvs, betydande skönhetsvärden hos naturen eller speciella naturförekomster förstörs eller naturförhållandena genomgår betydande eller omfattande skadliga förändringar på det sätt som avses i marktäktslagen. Vid den mer detaljerade planeringen skall den i landskapsplanen åsyftade, ändamålsenliga markanvändningen och de geologiska värdena bedömas och samordnas.

KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvenser för områdesanvändningen

Markanvändnings- och bygglagens bygginstränkning som gäller rekreations- och naturskyddsområden påverkar byggmöjligheterna på dessa områden. Rekreationsområden och delvis även skyddsområden minskar trycket på att använda andra områden för rekreation. Grönförbindelsebehov medför också begränsningar för annan markanvändning, men de preciseras först i den mer detaljerade planläggningen. Markanvändningen begränsas minst av värdefulla geologiska formationer. Deras inverkan konkretiseras i första hand genom tillståndsprovningen enligt marktäcktslagen.

Natura 2000-områden kan enligt naturvårdslagen förutsätta mera ingående konsekvensbedömningar av planer eller projekt. Detta kan höja planerings- och byggnadskostnaderna. Naturaområdet Svarta backens lund och Östersundoms fågelområde medför mest begränsningar för områdesanvändningen.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Beteckningen för behov av grönförbindelse och Natura 2000-områdena inverkar på planeringen av byggandet av trafikleder. Tryggheten av grönstrukturen och naturvärdena kan förutsätta speciallösningar som ökar kostnaderna i anslutning till byggandet av trafikleder, såsom tunnelloseringar eller grönbroar. Trafiksäkerheten förbättras när behoven av grönförbindelser tillgodoses så att djuren styrs att röra sig utanför trafiklederna. Förutsättningarna för ett trivsamt och lockande nätverk av promenad- och cykelvägar förbättras när friluftsleder, grönförbindelser och rekreationsområden förverkligas i form av grönområden. Rekreationsområdenas och skyddsområdenas tillgänglighet förutsätter trafikarrangemang och när områdena används för rekreation ökar även biltrafiken.

Skyddsområdena har en begränsande inverkan på planeringen och placeringen av såväl trafikleder som samhällsservice. Eftersom grundvattenskyddet och landskapsfrågorna framhåvs på områden med geologiska formationer inverkar de på förverkligandet av vägar och konstruktioner. Rekreationsområden förutsätter att avfallshanteringen utvidgas till dem. De delar av grönstrukturen som förverkligas i form av grönområden förbättrar förutsättningarna för dagvattenhanteringen, särskilt i områden för tätortsfunktioner.

Konsekvenser för naturen och miljön

Förverkligandet av beteckningarna som berör grönstrukturen upprätthåller naturens mångfald och arternas förutsättningar att röra sig. Naturskyddsområdena och Natura 2000-områdena upprätthåller en gynnsam nivå på skyddet av naturtyper och arter eller främjar uppnåendet av det. De genomför de mål som baserar sig på riksomfattande skyddsprogram samt förpliktelserna enligt EU:s habitat- och fågeldirektiv. Rekreationsområdenas naturvärden bevaras genom rätt dimensionering av rekreationen och genom styrning av friluftslivet. Rekreation i naturområden ökar risken för nedskräpning och slitage.

Beteckningar för behov av grönförbindelse minskar byggandet av nya hinder på ekologiska förbindelser på landskapsnivå. Beteckningarna gör det möjligt att bevara värdefulla naturobjekt som en del av den ekologiska förbindelsen och de stärker stadsekologins funktionsduglighet. De delar av grönstrukturen som förverkligas i form av grönområden producerar sådana ekosystemtjänster som upprätthåller miljöns goda tillstånd och som behövs i synnerhet i stadsområden. Konsekvensen är positiv bland annat för luftkvaliteten och vattnens status. Värdefulla geologiska formationer bevarar icke-förnybara naturresurser och naturarvet.

Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Grönområden främjar invånarnas välbefinnande och hälsa till låga kostnader, vilket har en positiv inverkan på bland annat kommunalekonomin. Rekreationsområden, naturskyddsområden och friluftsleder som förverkligas medför kostnader för kommunerna och staten. Också underhållet av konstruktioner och service medför kostnader för kommunen, staten eller friluftsområdesföreningen. För att säkerställa grönförbindelsernas funktionsduglighet behövs i viss mån nya konstruktioner, till exempel grönbroar, för vilka kostnaderna kan vara betydande.

Produktion och underhåll av rekreationstjänster har en sysselsättande inverkan. Förutsättningarna för att utnyttja privata rekreationstjänster, naturturism och andra ekosystemtjänster förbättras. Bevarandet av landskapsvärden stöder också dessa förutsättningar. Å andra sidan kan vissa näringar, till exempel skogsbruket, drabbas av olägenheter eller begränsningar.



Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Rekreationsområdena och delvis även naturskyddsområdena gör boendemiljöerna mångsidigare och trivsammare och förbättrar möjligheterna till rekreation i naturen. Framför allt skyddsområdena är viktiga undervisnings- och forskningsobjekt. Grönområdena producerar också särskilt i stadsområden nyttiga ekosystemtjänster som gör miljön sundare, till exempel jämnar de ut temperaturvariationerna och renar luften.

Grönförbindelser ökar möjligheterna till rekreation. Ökad rekreation kan lokalt upplevas som någonting negativt. När markanvändningen begränsas kan invånare och markägare uppleva att levnadsförhållandena försämras, framför allt därför att grönförbindelsernas mer exakta placering inte är fastställd. Ett skyddsområde som förverkligas kan medföra begränsningar för invånarnas eller ett samhälles invanda rutiner.

4.3.5 Trafiksystemet

Vägtrafiknätet

I landskapsplanen för Östersundom anges områdets vägnät i huvudsak i enlighet med de gällande landskapsplanerna, men med planbeteckningarna som har använts i etapplandskapsplan 2 för Nyland. Genom planområdet löper Borgåleden (riksväg 7) som är betydande på riksnivå och en viktig förbindelse för logistik och persontrafik som rör sig från östra Finland mot huvudstadsregionen. Ring III (regionväg 50) som ligger väster om området är den viktigaste förbindelsen bland annat från Nordsjö hamn. Borgåleden och Ring III är en del av E18 som hör till Europas kärnnät, och de är viktiga trafikleder både för inhemsk och internationell trafik. Till Nordsjö hamn har också angetts en förbindelsebana som används för godstrafik och löper genom en tunnel.

Landsväg 170 anges i landskapsplanen som en regionväg. Vägsträckningen har delvis ändrats i förhållande till sträckningen i den gällande landskapsplanen. Vid Zachrisbacken löper den nya sträckningen som anges med en beteckning för riktgivande regionväg närmare Borgåleden. Den anger att det finns ett behov av att planera en vägförbindelse på regionnivå som löper genom Zachrisbackens planerade områdescentrum. Vid korsningen mellan den nya sträckningen för en regionväg och Borgåleden anges den redan befintliga planskilda anslutningen. Det tidigare avsnittet av regionvägen längre söderut på Östersundomområdet kan planeras som en lokal gatuförbindelse som bättre betjänar områdets tätortsstruktur och anges därför inte i landskapsplanen. Beslut om statens vägklassificeringar fattas av Trafikverket. Trafikledernas hierarki i landskapsplanen fastställer inte heller vägnas byggnads- och underhållsansvar, utan dessa avgörs separat mellan kommunen och staten.

Bana för regional trafik

Östersundoms tätortsstruktur stöder sig på metron, som i planen fortsätter från Mellungsbacka metrostation i Helsingfors ända fram till Majvik. I landskapsplanen anges metron med en riktgivande beteckning för bana för regional trafik. Banans placering och bland annat eventuella

underjordiska banavsnitt preciseras i samband med den mer detaljerade planeringen.

Den riktgivande sträckningen för en bana för regional trafik utgår från utredningar som har gjorts i samband med Östersundoms gemensamma generalplan och delgeneralplanen för Sibbesborg samt projekt i anslutning till utredningarna som har undersökt olika alternativ för markanvändningen och trafiksystemet på den östliga tillväxtkorridoren. Förutom utredningar i anslutning till trafiken och områdes- och områdessamhällsstrukturen har områdets naturvärden, i synnerhet i västra delen av planeringsområdet, haft en central inverkan på sträckningen för metron.

Platserna för metrostationer anges inte i landskapsplanen men de tätortsområden som ska planeras som områden med effektivare markanvändning än de omkringliggande områdena anges med utvecklingsprincipbeteckningen för område som ska förtätas. Ju fler invånare, arbetsplatser och tjänster det finns alldeles i närheten av stationerna, desto lönsammare är det att bygga metron och desto attraktivare är kollektivtrafiken. En tät markanvändning och korta avstånd till hållplatser för kollektivtrafik och stationer gör det också mer lockande att gå eller cykla.

På området mellan Majvik och Söderkulla anges utvecklingsprincipbeteckningen för behov av trafikförbindelse. Förbindelsen ska i första hand planeras som en kollektivtrafikförbindelse. Behovet av trafikförbindelse har angetts med en pillinje. Beteckningen anger inte trafikförbindelsens exakta placering eller hur förbindelsen ska förverkligas. Beteckningen för behov av förbindelse ligger på ett område där det för närvarande finns regionalt betydande kollektivtrafik på Borgåleden och regionvägen (landsväg 170). Möjligheterna att utveckla de befintliga förbindelserna vid sidan av nya kollektivtrafiklösningar ska beaktas i samband med den fortsatta planeringen.

I utredningen av trafiksystemet som har gjorts inför förslaget till Östersundoms gemensamma generalplan bedöms att Östersundomområdet, vars gräns i generalplanen går vid Majvik i Sibbo, år 2050 har ungefär 80 000 invånare och 20 000 arbetsplatser. En metro som sträcker sig ända till Majvik, en snabbspårvagnslinje i västra delen av planområdet och tredje filer längs Borgåleden skulle göra det möjligt att ta i bruk området så att trafiksystemets funktionsduglighet kan försäkras.



Tillväxten skulle inte ännu innebära betydande olägenheter för trafikens smidighet längs E18. En större befolkningsökning än det här skulle ändå medföra utmaningar vad gäller metrons kapacitet på avsnittet mellan Östra Centrum och Helsingfors centrum. Det skulle också finnas en risk att E18-vägen överbelastas om markanvändningen på Östersundomområdet eller den internationella trafiken ökar mer än vad som har förutsatts.

I samband med utarbetandet av landskapsplanen gjordes en tilläggsutredning om trafiksystemet i södra Sibbo på ett område som ligger utanför generalplanen. På basis av resultatet av trafiksystemutredningen, trafikinvesteringarna och en ökad markanvändning anges i landskapsplanen en riktgivande bana för regional trafik som sträcker sig ända till Majvik. I de tidigare planeringsskedet hade banan för regional trafik anvisats på ett område som sträckte sig till Söderkulla. I och med att metrolinjen har ändrats har också området för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik anvisats på ett mindre område än tidigare.

Vad gäller markanvändningen i utredningen av trafiken i södra Sibbo utgick man från Sibbos bedömning av södra Sibbos tillväxt och placering fram till år 2050. Enligt alternativen som stöder sig på metron skulle Sibbesborgs område i södra Sibbo ha 51 000 invånare och 7 000 arbetsplatser. Om markanvändningen i Sibbo skulle öka enligt

prognoserna skulle metrons kapacitet överskridas i hela huvudstadsregionen. Tilläggsinvesteringarna som skulle behövas på Borgåleden skulle också vara betydande för att försäkra att trafiken löper smidigt på E18 och från Sibbesborg till huvudstadsregionen.

Tillväxtprognoserna som i olika sammanhang har gjorts för markanvändningen i Sibbo skiljer sig avsevärt från varandra. Även om tillväxtberäkningarna för markanvändningen i Sibbo är så kallade maximiprognoser grundar sig landskapsplanens lösningar på en mer behärskad uppfattning om tillväxten i södra Sibbo. Enligt Nylands förbunds befolknings- och arbetsplatsprojektioner som har uppdaterats 2016 beräknas hela Sibbos område har högst 30 000 invånare år 2050. Enligt bedömningarna som ingår i Helsingfors regionens planer för markanvändning, boende och trafik (MBT) 2019 skulle det finnas ungefär 50 000 invånare på hela Sibbos område, av vilka en del utöver Sibbesborg också skulle koncentreras till bland annat Majviks och Nickbys område.

Med tanke på hållbarheten hos landskapets regionstruktur och trafiksystem är mera behärskad tillväxt på Söderkullas influensområde att föredra. En metrolinje från Majvik till Söderkulla jämte två metrostationer är också en dyr investering, även om kollektivtrafikens kostnader är mindre inom metrotrafiken än busstrafiken.

Enligt trafikprognoserna koncentreras en betydande del av arbetsresorna i södra Sibbo på andra håll än invid metrokorridoren. Vad gäller andra resor än de som görs invid metrokorridoren är personbilen eller busstrafiken längs Borgåleden ett snabbare färdssätt än metron som förutsätter bytesförbindelser.

Uppmärksamhet ska ändå fästas vid utvecklingen av trafiken från Sibbo, Borgå och även Lovisa i riktning mot huvudstadsregionen. Då vägtrafiken i huvudstadsregionen stockar sig behövs ännu effektivare trafiklösningar än i dag samt kollektivtrafikförbindelser till Böle och Malm.

Kollektivtrafik

En utgångspunkt för planeringen av tätortsstrukturen i etapplandskapsplan 2 för Nyland var att förtäta och komplettera strukturen så att den skapar förutsättningar för en fungerande kollektivtrafik. Förutom till stationstrakter för spårtrafiken har tillväxt styrts till starka buss- och trafikförbindelser. Den kollektivtrafiklösning som presenteras i etapplandskapsplanen stöder uppkomsten av sådan regionstruktur. I synnerhet i huvudstadsregionen håller regionstrukturen på att utvecklas så att den blir mera nätverksliknande, varför smidiga tvärgående kollektivtrafikkorridorer har fått en betydande position vid sidan av de strålformiga förbindelserna. Samhällsstrukturen i landskapsplanen för Östersundomområdet stöder sig på en spårförbindelse och ligger invid goda busstrafikförbindelser.

I etapplandskapsplan 2 för Nyland anvisades tvärgående kollektivtrafikförbindelser i huvudstadsregionen med en utvecklingsprincipbeteckning. Som kollektivtrafikbeteckningar angavs med objektsbeteckningar de viktigaste omstigningsplatserna för kollektivtrafiken och anslutningsparkeringsplatserna i hela Nyland. I landskapsplanen för Östersundomområdet används beteckningar som gäller kollektivtrafikförbindelser och omstigningsplatser för kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens behov i den mer detaljerade planeringen har framhävts i planeringsbestämmelserna som berör centralortsnätet och områden för tätortsfunktioner. Omstigningsplatser och anslutningsparkeringsplatser av betydelse på landskapsnivå,



också på områden för centrumfunktioner, har i sin helhet angetts i kartbilaga 3.

Zachrisbackens områdescentrum utvecklas till en omstigningsplats och anslutningsparkeringsplats av betydelse på landskapsnivå i och med att området tas i bruk. Vid sidan av Zachrisbacken kommer en viktig omstigningsplats för kollektivtrafiken också att finnas i Västerkulla, där det är möjligt att byta från bussförbindelser som går från Borgå, Lovisa och övriga östra Finland längs Borgåleden (rv 7) till huvudstadsregionens tvärgående kollektivtrafikförbindelser. Det bildas också bättre trafikförbindelser med kollektivtrafik än tidigare i synnerhet till arbetsplatsområdena i anslutning till Dickursby i Vanda och flygplatsen. En omstigningsplats har också angetts vid Västersundoms stationsomgivning, där man kan byta från busstrafiken som går längs landsväg 170 till metron och kollektivtrafiken som löper i riktning med Ring III. Avgörande för hur lockande kollektivtrafikformerna som inkluderar byten är, är hur långa gångavstånden blir mellan omstigningsplatserna.

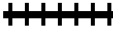
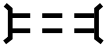
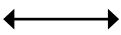
En ökad användning av kollektivtrafik inom huvudstadsregionens vidsträckta pendlingsområde förutsätter att de olika kollektivtrafikformerna och -linjerna bildar ett mångsidigt nätverk. Smidiga resekedjor mellan olika trafikformer gör kollektivtrafiken mera attraktiv. Planbeteckningarna framhäver kollektivtrafikens nätverksliknande struktur och även betydelsen av annan trafik än spårtrafiken som en del av ett hållbart kollektivtrafiksystem. Det kollektivtrafiksystem som presenteras i planen preciseras i samband med den mer detaljerade planläggningen och trafikledsplaneringen.

Förbindelserna mellan den tvärgående kollektivtrafiken i huvudstadsregionen grundar sig på de planer som har gjorts i samband med kommunernas generalplaner och de motsvarar planerna som har gjorts på basis av stamlinjerna inom Helsingforsregionens trafiks (HRT) stamlinjer. Förbindelsen som går i närheten av Ring III grundar sig på en trafikutredning av Östersundoms generalplaneområde och en sträckning som har angetts i generalplanen för Vanda. De tvärgående trafikförbindelserna förenar huvudstadsregionens områdescentrum, tätorter som ska förtätas samt

kollektivtrafikens omstigningsplatser som anges i landskapsplanen. Beteckningen är en utvecklingsprincipbeteckning och både sträckningen och trafikformen preciseras i samband med den mer detaljerade planeringen. Även om en förbindelse har angetts på Östersundoms planområde kan den också anges utanför planområdet så länge målet med beteckningen uppnås.

Mängden busstrafik som löper genom Östersundom är betydande på riks- och regional nivå. Snabb fjärrtrafik löper via riksväg 7, regionalt betydande busstrafik från Lovisa, Borgå och Sibbo löper delvis också via regionvägen (landsväg 170). De kommande invånarna i Östersundom kan utnyttja också dessa trafikförbindelser som löper genom området, även om lösningen för persontrafiken huvudsakligen stöder sig på metron och busstrafiken som kompletterar metroförbindelsen. Det är också möjligt för dem som använder bussförbindelser som kommer längre ifrån att byta till metro eller andra kollektivtrafikmedel i Östersundom, speciellt om omstigningsplatserna är av bra kvalitet och gångavstånden korta.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 Tvärgående kollektivtrafikförbindelse i huvudstadsregionen	Beteckningen är en utvecklingsprincipbeteckning. Med beteckningen anges de viktigaste tvärgående kollektivtrafikförbindelserna i huvudstadsregionen.	Förbindelsen kan förverkligas som antingen spår- eller bussförbindelse. Förbindelsernas noggrannare placering definieras i den mera detaljerade planeringen så att de stärker den nätverksliknande strukturen i huvudstadsregionen. Förbindelsen ska planeras så att den ansluter till kollektivtrafiken inom och till huvudstadsregionen på omstigningsplatser inom kollektivtrafiken.
 Omstigningsplats för kollektivtrafiken	Med objektsbeteckningen anges den ungefärliga placeringen för omstigningsplatser för kollektivtrafiken av regional betydelse utanför områdena för centrumfunktioner.	I den mera detaljerade planeringen ska på området reserveras smidiga rutter för kollektivtrafik och tillräckliga områden för omstigningshallplatser där man smidigt kan byta mellan olika kollektivtrafikformer och -linjer.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 Motorled	Med beteckningen anges motorvägar och motortrafikleder samt motorgator. Till beteckningen hänför sig byggskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.	En vägförbindelse som utmärks på landskapsplanekartan kan i den mera detaljerade planeringen på tillräckliga grunder ges en tekniskt eller funktionellt lägre klass.
 Regional väg	Med beteckningen anges regionala vägar och gator som ansluter sig till dem. Till beteckningen hänför sig byggskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.	I vägplaneringen ska regionala frilufts-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig beaktas. När en väg, led eller anslutning planeras ska det ses till att den varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana buller- eller andra störningar på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som gränsar till trafikleden eller som ligger i närheten av den som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.
 Planskild anslutning	Med beteckningen anges de planskilda anslutningar som förbinder vägar och gator som anges i landskapsplanen. Till beteckningen hänför sig byggskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.	
 Förbindelsebana	Med beteckningen anges förbindelsebanorna. Till beteckningen hänför sig byggskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.	I banplaneringen ska regionala frilufts-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljö- och landskapsvärden, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig beaktas.
 Trafikled betecknad med streckad linje anger en alternativ eller riktgivande sträckning	Med beteckningen anges alternativa sträckningar för trafikleder när det finns flera användbara sträckningsalternativ i landskapsplanen. Med beteckningen för riktgivande sträckning anges en trafikled när dess exakta placering inte är avgjord. Till beteckningen hänför sig inte byggskränkning enligt 33 § 1 mom. i MBL.	I väg- och banplaneringen ska regionala frilufts-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig beaktas. I väg- och banplaneringen ska det ses till att trafikleden varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt orsakar sådana skadliga verkningar för grundvattnet, vattenföringen, vattennaturen, vattenområdenas bottenförhållanden, buller- eller andra störningar på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som gränsar till trafikleden eller som ligger i närheten av den som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.
 Trafiktunnel	Med beteckningen anges en tunnelsträcka på vägen eller banan. Till beteckningen hänför sig byggskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.	Tunnelbeteckningen anger en sådan tunnelsträcka på en trafikled som är nödvändig för samhällsstrukturen i regionen, naturmiljön, möjligheterna till friluftsliv och olika arters möjligheter att röra sig obehindrat. I den mera detaljerade planeringen ska natur-, kulturmiljö- och landskapsvärden samt skyddet av grund- och ytvatten beaktas. I planeringen av trafiktunneln ska det ses till att byggandet eller användningen varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana skadliga verkningar för vattenkvaliteten, vattenmängden, vattenbalansen eller vattenområdets bottenförhållanden på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som ligger på trafiktunnelns sträckning eller i närheten av den, och inte heller andra sådana störningar som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.
 Behov av trafikförbindelse	Med beteckningen anges behov av trafikförbindelser samt behov av att utveckla trafikförbindelserna mellan Helsingfors och Tallinn inklusive färj-, spår- och helikopterförbindelser.	Följande förbindelser ska i första hand planeras som kollektivtrafikförbindelser: • från Helsingfors centrum till Degerö • från Söderkulla i Sibbo mot Borgå • från Majvik i Sibbo mot Söderkulla • från Stensvik i Esbo mot Kyrkslätt • från Klövskog i Nurmijärvi till Rajamäki

Liikenteen yhteystarvetta koskeva suunnittelumääräys korvaa voimassa olevan yhteystarvetta koskevan suunnittelumääräyksen.

KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvenser för områdesanvändningen

Landsväg 170 har delvis anvisats närmare Borgåleden än den nuvarande sträckningen. Den nya sträckningen gör Zachrisbackens områdescentrum lättare att nå också utanför Östersundomområdet. Sträckningen som löper längre söderut än tidigare kan på motsvarande sätt utvecklas som en vägförbindelse som stöder den lokala bosättningen.

En bana för regional trafik möjliggör och förutsätter en tät regionstruktur som ökar antalet resor med kollektivtrafik både på planområdet och utanför det. En bana för regional trafik gör det möjligt för en samhällsstruktur som stöder sig på ett hållbart trafiksystem att utvidgas från Helsingfors österut. En lösning som utgår från en metrolinje innebär att byggandet avsevärt koncentreras.

Huvudstadsregionens förbindelser för tvärgående kollektivtrafik och kollektivtrafikens omstigningsplatser främjar utvecklingen av en nätverkslik stadsstruktur och förbättrar tillgängligheten till arbetsplatserna på Östersundomområdet och mellersta delarna av huvudstadsregionen.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Då banan för regional trafik förverkligas förbättrar planområdets tillgänglighet och kollektivtrafikens servicenivå avsevärt från den nuvarande nivån. På Östersundomområdet kan planeras en tät samhällsstruktur där arbetsresorna är tillräckligt korta för att avverkas till fots eller med cykel.

Den planerade utvidgningen av markanvändningen på Östersundomområdet förutsätter fler filer längs Borgåleden. Även om en stor del av persontrafikens resor i Östersundom görs med metro sträcker sig många resor utanför metrokorridoren och görs med bil eller buss. Om inte fler filer byggs längs Borgåleden stockar trafiken sig ordentligt vilket medför att hela E18-ledens funktionsduglighet försämras. För att trygga tillgängligheten till landskapets regioncentrum Borgå krävs också att fler filer byggs.

Konsekvenser för naturen och miljön

Ett effektivt kollektivtrafiksystem främjar en hållbar samhällsstruktur, vilket stävjar ökningen av personbilstrafiken och således också koldioxidutsläppen och trafikbullret. Ökad trafik längs Borgåleden kan öka på utsläppen och bullret. Den totala utsläppsmängden bromsas ändå upp av att tyngdpunkten för boendet ligger invid metrolinjen.

En bana för regional trafik kan ha betydande konsekvenser för landskapet och kulturmiljöerna på planområdet. Konsekvensernas omfattning är till stor del beroende av huruvida banan löper i en tunnel eller utanpå jorden.

Planbestämmelsens krav om att Naturaområdena ska beaktas vid planeringen av trafikleder förbättrar förutsättningarna för att trygga områdenas naturvärden i samband med den mer detaljerade planeringen.

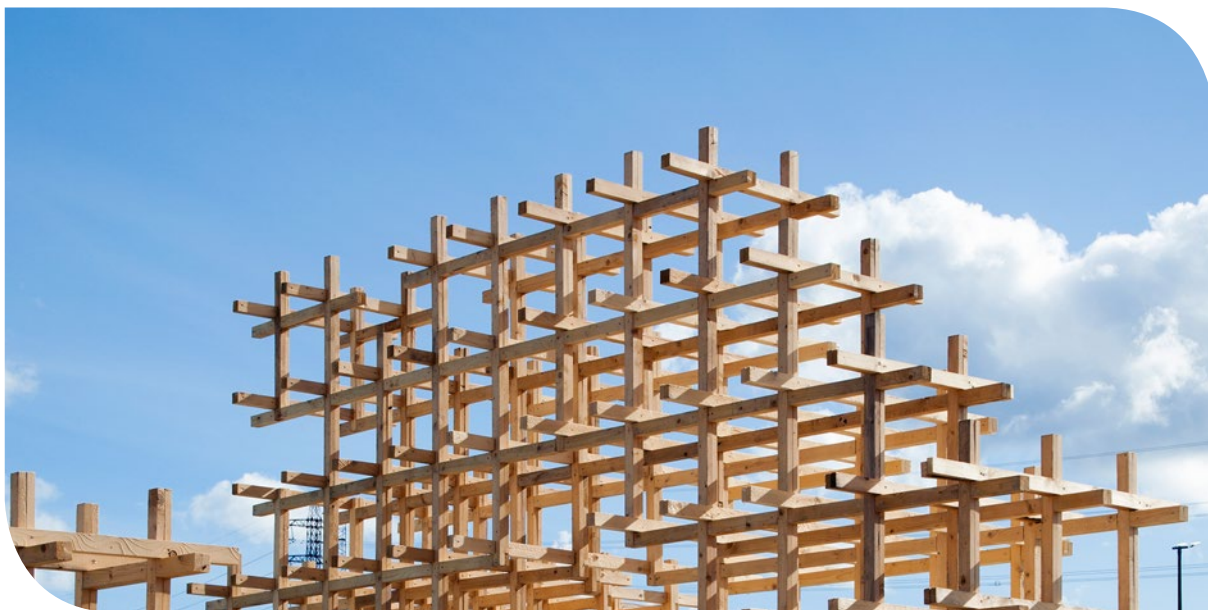
Konsekvenser för ekonomin och näringarna

En bana för regional trafik och fler filer längs Borgåleden kräver betydande investeringar. Kostnaderna för metrotrafiken är ändå förmånligare än kollektivtrafik som grundar sig på busstrafik. Ökad markanvändning och trafik på området medför investeringsbehov också inom huvudstadsregionens övriga trafiknät.

En tät samhällsstruktur möjliggör kostnadseffektivare byggande. Ju mer det byggs på området, desto bättre kan kostnaderna för investeringarna i en metroförbindelse täckas.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Banan för regional trafik och dess täta metrotrafik gör de vardagliga resorna smidigare. Ett effektivt och fungerande trafiksystem främjar tillgängligheten till boende, arbetsplatser och service. I en tät samhällsstruktur är resorna ofta korta, vilket förbättrar möjligheterna att färdas, i synnerhet för dem som saknar bil.



4.3.6 Arbetsplats- och industriområden

Utgångspunkterna för planeringen av industri- och arbetsplatsområden i etapplandskapsplan 2 för Nyland var de gällande landskapsplanerna där största delen av arbetsplatserna anvisats på områden för tätortsfunktioner i närheten av goda trafikförbindelser. Enskilda arbetsplatsområden anvisas för sådana arbetsplatser som på grund av sin natur inte lämpar sig på planens områden för tätortsfunktioner.

I landskapsplanen för Östersundomområdet anges arbetsplatsområden med områdesreserveringsbeteckningen PT1. I planen har gjorts justeringar i planeringsbestämmelsen som berör arbetsplatsområden. I planeringsbestämmelsen har inkluderats en förpliktelse om att Naturaområdena ska tas i beaktande i den mer detaljerade planeringen, i synnerhet på Östersundomområdet.

På området för landskapsplanen för Östersundom anvisas tre nya arbetsplatsområden, i Håkansböle i Vanda i korsningen till Borgå motorväg och Ring III, i Helsingfors söder om anslutningen till Västersundom samt på Norrbergets område. Arbetsplatsområdet som anvisats i Håkansböle har tidigare angetts som ett område för tätortsfunktioner. Det är motiverat att ändra området till ett arbetsplatsområde då det är beläget på ett område där det inte kan byggas bostäder men som på grund av sitt läge i trafikens knutpunkt bättre tjänar behovet av att bygga arbetsplatser. Även logistikutredningen som utarbetats för

etapplandskapsplan 4 för Nyland stöder placandet av ett arbetsplatsområde invid Ring III och anslutningen till riksväg 7. Områdets läge gör det möjligt att koppla området till Nordsjö hamn samt ger tillgång till smidiga vägförbindelser på olika håll i Finland och mot Ryssland.

Arbetsplatsområdet som anvisats i Västersundom ligger på ett område där det för närvarande inte finns någon annan samhällsstruktur. Det är motiverat att ange området som ett arbetsplatsområde eftersom läget i logistikens knutpunkt ger möjlighet till att på området placera sådana arbetsplatser för vilka det i första hand är viktigt att kopplas till Nordsjö hamn och det nationella trafiknätet. Områdets koppling till bosättning och annan samhällsstruktur är sekundär med tanke på verksamhetens art och antalet arbetsplatser. I logistikutredningen i anslutning till etapplandskapsplan 4 har området som arbetsplatsområdet ligger på definierats som ett möjligt område för verksamhet som hänför sig till hamnverksamhet.

I det tidigare förslaget till landskapsplan anvisades Norrbergets område som ett område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik. Verksamheten som har planerats på Norrbergets område stöder utvecklingen av området till ett arbetsplatsområde. Av den orsaken anges som ett arbetsplatsområde i landskapsplanen. I planförslaget anvisas ett industriområde, som ligger norr om Massby i Sibbo.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
TP1 TP1 Arbetsplatsområde	Med beteckningen anges betydande arbetsplatsområden utanför områden för tätortsfunktioner. Beteckningen gäller etappplansplan 2 för Nyland, Östersundomområdet	Området reserveras i första hand för arbetsplatsbyggande. I den mera detaljerade planeringen ska ingen betydande ny bosättning anvisas till området. Ny bebyggelse och annan markanvändning ska anpassas till omgivningen på ett sätt som tryggar miljö- och naturvärdena samt beaktar områdets kulturhistoriska och landskapliga särdrag. I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen. De undre gränserna för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse är följande: Den undre gränsen för sådan detaljhandel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning kan förläggas också utanför centrumområden, såsom bil-, järn-, möbel-, trädgårdsoch lantbruksaffärer, är i Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla 30 000 m²-vy, i Hyvinge, Träskända, Kervo, Kyrkslätt, Lojo, Mäntsälä, Nurmijärvi, Borgå, Raseborg, Sibbo, Tusby och Vichtis 10 000 m²-vy och i Askola, Hangö, Ingå, Högfors, Lovisa, Borgnäs och Sjundeå 5000 m²-vy och i Lapträsk, Mörskom och Pukkila 2000 m²-vy, om utredningar inte särskilt visar något annat. Med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse avses också ett sådant område för detaljhandel bestående av flera affärer som till sina verkningar kan jämföras med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse. Vid planeringen av områdets användning ska det ses till att byggandet eller användningen varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana skadliga verkningar för vattenkvaliteten, vattenmängden, vattenbalansen eller vattenområdets bottenförhållanden på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som gränsar till områdesreserveringen, och inte heller sådana buller- eller andra störningar som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000. Det ska i synnerhet ses till att planeringen inte orsakar sådana störningar på Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom FIO100065, som ingår i Nätverket Natura 2000, som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i nätverket Natura 2000. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid naturtypen klippvegetation på silikatrika bergssluttningar som ingår i naturdirektivets bilaga I samt arterna som ingår i fågeldirektivets bilaga I.
 Industriområde	Med beteckningen anges separate industriarbetsplatsområden som är belägna utanför den övriga samhällsstrukturen. Områden anvisas för sådana funktioner som på grund av verksamhetens karaktär, miljökonsekvenser eller någon annan orsak inte kan vara belägna i omedelbar närhet av bosättning.	Området reserveras för byggande av industriarbetsplatser. På området kan i den mer detaljerade planeringen på grundval av närmare utredningar anvisas industrianläggningar med betydande miljökonsekvenser och/eller anläggningar som hanterar farliga kemikalier. Betydande miljöolägenheter skall förhindras med tekniska lösningar och/eller genom att tillräckliga skyddsområden anvisas. Till den del det på området lagras och/eller tillverkas bränsle eller andra farliga ämnen, skall de miljörisker som lagringen orsakar beaktas vid planeringen av området och dess närmiljö. Nybyggande och annan markanvändning ska anpassas till sin omgivning på ett sätt som tryggar miljö- och naturvärden samt beaktar områdets kulturhistoriska och landskapliga särdrag. I den mer detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen. I planeringen av områdets användning skall det ses till att byggande eller annan användning varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana skadliga verkningar för vattenkvaliteten, vattenmängden, vattenbalansen eller vattenområdets bottenförhållanden på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som gränsar till områdesreserveringen eller som ligger i närheten av området, och inte heller sådana buller- eller andra störningar som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.

KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvenser för områdesanvändningen

Områdesreserveringsbeteckningarna för arbetsplats- och industriområden strukturerar samhällsstrukturen och minskar på olägenheterna för boendet. Områdesreserveringsbeteckningarna tryggar och främjar näringslivets placeringsförutsättningar.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Arbetsplats- och industriområden har en betydande inverkan på trafikmängderna. Ny verksamhet som orsakar livlig tung trafik medför behov av att förbättra i synnerhet anslutningarna och gatuförbindelserna. De arbetsplatsområden som anvisas i landskapsplanen ligger redan invid goda trafikförbindelser, vilket innebär att det inte finns något egentligt behov av att bygga nya förbindelser.

Konsekvenser för naturen och miljön

Arbetsplats- och industriverksamhet kan medföra olika negativa konsekvenser för miljön. Konsekvenserna riktas på olika sätt mot marken, vattendragen eller atmosfären. Arbetsplats- och industriområdenas konsekvenser för naturen och miljön är beroende av vilken sorts verksamhet som bedrivs på området. Konsekvenserna i enskilda fall bedöms bland annat i samband med miljötillståndsförfarandet. I enlighet med planeringsbestämmelsen som gäller arbetsplatsområden bör man i den mer detaljerade planeringen fästa särskild uppmärksamhet vid konsekvenserna för Naturaområden. Bestämmelsen innebär positiva konsekvenser för bevarandet av Naturaområdenas naturvärden.

Beroende på hur områdena förverkligas kan byggandet ha stor inverkan på hur mycket dagvatten som samlas och hur det strömmar och därigenom på grundvattnets och vattendragens kvalitet och deras ekologiska status i området. På nya områden är förutsättningarna för att hantera dagvatten och minska miljöskador bättre än på gamla områden.

Konsekvenser för ekonomin och näringarna

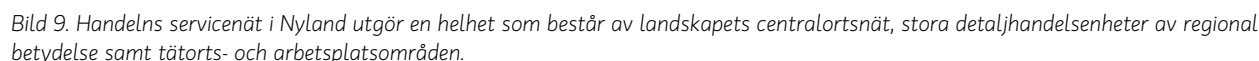
Arbetsplats- och industriområden har en positiv inverkan på näringslivets verksamhetsförutsättningar. Arbetsplatsområdena erbjuder olika alternativa områden för företag vilket stärker metropolområdets och hela landskapets nationella och internationella konkurrenskraft. De nya arbetsplatsområden som anvisas i planen stöder verksamheten och behoven som hänför sig till Nordsjö hamn.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Industri och övrig näringsverksamhet som etablerar sig i landskapet kan ha en positiv inverkan på sysselsättningen och invånarnas utkomst. Eventuella miljöskador som industriverksamheten orsakar kan ändå ha en negativ inverkan på invånarnas levnadsförhållanden. Eventuella negativa konsekvenser minskar när näringsverksamheten placeras i form av tillräckligt stora enheter utanför tätorterna och planeringsbestämmelserna innehåller förpliktelser att beakta miljö-, natur- och kulturvärden i den mer detaljerade planeringen.

I etapplandscapsplan 2 för Nyland definierades principerna på landskapsnivå för handelns servicenät. Helhetslösningen för handelns servicenät är en helhet som består av landskapets centralortsnät (beskrivs i kapitel 4.3.1), stora

Etapplandskapsplan 2 för Nyland stärker centrumen som primär förläggningsplats för affärer. Till områden för centrumfunktioner kan förläggas



dagligvaruhandel av regional betydelse och annan specialvaruhandel. Lösningen stöder utvecklingen av centrumen som mångsidiga koncentrationer av service, bosättning och arbetsplatser.

Områden som i etapplandskapsplan 2 för Nyland har angetts som områden för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse utanför områden för centrumfunktioner utvecklas för sådan detaljhandel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning också kan förläggas utanför centrumen.

Handelns regionala servicenät kompletteras av det lokala servicenätet, där kommunen svarar för planeringen på plannivå. I den mer detaljerade planläggningen kan man utgående från servicenätets behov anvisa nya stora detaljhandelsenheter på områden för tätortsfunktioner och trygga utvecklingsförutsättningarna för befintliga stora detaljhandelsenheter då dessa är av lokal betydelse. Lösningen främjar en balanserad utveckling av handelns servicenät och samhällsstrukturen, tryggar en smidig vardag och tillgång till daglig kommersiell service för invånarna även med kollektivtrafik samt till fots och med cykel. Även avstånden för att uträtta ärenden förblir skäliga och utsläppen från trafiken kan minskas.

Tilläggsbehov av affärsutrymme

Tilläggsbehovet av affärsutrymme i landskapsplanen för Nyland grundade sig på de nuvarande och framtida nylänningarnas köpkraft. Tilläggsbehovet av affärsutrymme består av flera olika variabler och är förenat med stor osäkerhet. Köpkraftens har beräknats öka mindre än tidigare. Försäljningseffektiviteten har ändå bedömts fortsätta öka. Tillsammans minskar dessa faktorer tilläggsbehovet av affärsutrymme. Tilläggsbehovet av affärsutrymme minskar ytterligare av att affärsutrymmen som försvinner eller som ersätts med nya utrymmen inte har tagits med i kalkylen. Den av näthandeln orsakade minskningen som använts i kalkylen innebär att 10 procent av köpkraftens tillväxt riktar sig mot näthandeln i stället för mot fasta butiker.

Framtill år 2035 är tilläggsbehovet av affärsutrymme 3,3 miljoner m²-vy. All handelsyta som planläggs förverkligas sannolikt inte, eftersom en del av affärsställena är alternativa eller så byggs de glesare än planerat. I kalkylen har därför

använts en så kallad planmässig överdimensioneringskoefficient (1,3). Med beaktande av den planmässiga överdimensioneringen är tilläggsbehovet av affärsutrymme 4,4 miljoner m²-vy. Av detta utgör detaljhandelns behov 3,5 miljoner m²-vy.

Den totala dimensioneringen i etapplandskapsplan 2 för Nyland omfattade förutom egentlig detaljhandel också andra kommersiella affärsutrymmen, såsom restauranger, frisersalonger och så vidare. Det övriga affärsutrymmets andel har beräknats ungefärligt enligt dagens situation. Eftersom landskapsplanen är en översiktlig plan finns det inte orsak att i dimensioneringen skilja åt övriga affärsutrymmen från detaljhandeln, eftersom dessa affärsutrymmen i allmänhet ligger i samma byggnader som detaljhandeln.

Den planerade förläggningen av tilläggsbehov av affärsutrymme till centrumen och områden utanför dem är beroende av affärens art. Mer dagligvaruhandel och annan specialvaruhandel än nu styrs till centrumen medan utrymmeskrävande handel styrs till områden utanför centrumen.

Allt kalkylerat tilläggsbehov av affärsutrymme har inte tagits med i lösningen i landskapsplanen utan en del får förverkligas lokalt. Det kalkylerade tilläggsbehovet av affärsutrymme presenteras mer ingående i rapporten Kaupan palveluverkon mittoitaminen ja vaikutusten arviointi.

Definition av regional betydelse

Med detaljhandel av regional betydelse avses en sådan stor handelsenhet eller en handelskoncentration bestående av flera affärer som kan antas ha regionala verkningar som omfattar ett större område än en kommun. I Nyland varierar den undre gränsen för storleken på detaljhandel av regional betydelse mellan 2 000 och 30 000 kvadratmeter våningsyta (m²-vy) beroende på butikens art och läge. Den undre gränsen är till exempel högre på områden där det bor mer människor.

I etapplandskapsplan 2 för Nyland definieras den undre gränsen för stora detaljhandelsenheter för:

- sådan detaljhandel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning också kan förläggas utanför centrumområden,
- övrig specialvaruhandel samt
- dagligvaruhandel.

Vid fastställandet av den undre gränsen har man beaktat affärens art och försäljningseffektiviteten som hänför sig till den samt den köpkraft som affärens storlek förutsätter inom ett skäligt avstånd för uträttande av ärenden. Gränserna för regional betydelse enligt de olika markanvändningskategorierna anges i planeringsbestämmelserna. De styr kommunernas planläggning om inte något annat anges i enskilda fall eller genom utredningar som gjorts i samband med kommunens plan för servicenätet. I den mer detaljerade planeringen måste man utifrån konsekvensgranskningar bedöma om det är fråga om en stor detaljhandelsenhet av regional eller lokal betydelse. Mer detaljerade utredningar kan visa att gränsen för regional betydelse är lägre eller högre än vad som angetts i landskapsplanen.

Detaljhandelsservice av regional betydelse placeras i första hand i centralorter. Detta stöder centralorternas utveckling som mångsidiga koncentrationer av service, bosättning och arbetsplatser. I etappplansplan 2 för Nyland regleras inte handelns maximidimensionering i riksentrum, områdescentrum i huvudstadsregionen, regioncentrum eller stora kommuncentrum. För dessa centralorters del bör dimensioneringen av handeln avgöras i den mer detaljerade planeringen.

I andra kommuncentrum dimensioneras handeln. Maximidimensioneringen gäller stora detaljhandelsenheter på över 2 000 m²-vy. Genom dimensioneringen av handeln försöker man trygga

åtminstone detaljvaruhandelsservice i alla centralorter och å andra sidan förhindra uppkomsten av stora detaljhandelsenheter som är överdimensionerade i förhållande till centralortens storlek.

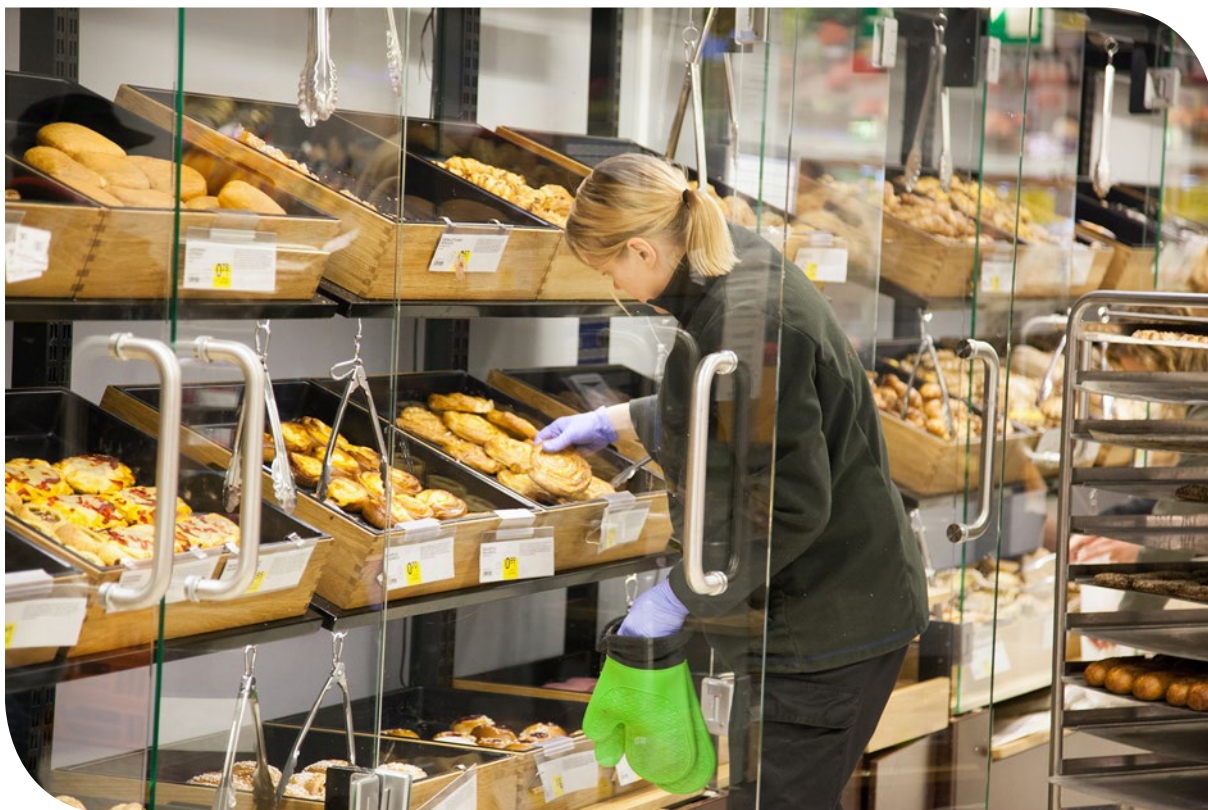
Områden för detaljhandel av regional betydelse utanför centrumområden

De kommersiella tjänsterna i centralorterna kompletteras med ett nätverk av separata stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. De stora enheterna är i första hand avsedda för sådan handel som av grundad anledning även kan placeras utanför centrumområden. Sådan handel är utrymmeskrävande specialvaruhandel.

I etappplansplan 2 för Nyland angavs 31 stora detaljhandelsenheter av regional betydelse utanför centralorterna. Dessa utvecklas för utrymmeskrävande specialvaruhandel. Största delen av de stora enheterna är redan delvis byggda handelskoncentrationer. På obebyggda områden bör förverkligandet av de stora enheterna tidsmässigt kopplas samman med förverkligandet av omgivande tätorts- och arbetsplatsområden. I landskapsplanen för Östersundomområdet anges en beteckning för en stor detaljhandelsenhet på Zachrisbacken, i närheten av området för tätortsfunktioner. I det tidigare planförslaget hade en stor detaljhandelsenhet angetts nordväst om Zachrisbacken. I planförslaget har planbeteckningen flyttats nordost om tätortsfunktionerna

Område	Områden för tätortsfunktioner samt arbetsplatsområden	Områden för tätortsfunktioner	Områden för tätortsfunktioner	Övriga områden
	Detaljhandel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning också kan förläggas utanför centrumområden	Annan specialvaruhandel	Dagligvaruhandel	All detaljhandel
Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla	30 000 k-m ²	10 000 k-m ²	5 000 k-m ²	2 000 k-m ²
Hyvinge, Träskända, Kervo, Kyrklätt, Lojo, Mäntsälä, Nurmijärvi, Borgå, Raseborg, Sibbo, Tusby och Vichtis	10 000 k-m ²	5 000 k-m ²	2 000 k-m ²	2 000 k-m ²
Askola, Hangö, Ingå, Högfors, Lovisa, Borgnäs och Sjundeå	5 000 k-m ²	5 000 k-m ²	2 000 k-m ²	2 000 k-m ²
Lappträsk, Mörskom och Pukila	2 000 k-m ²	2 000 k-m ²	2 000 k-m ²	2 000 k-m ²

Bild 10. De undre gränserna för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse som presenterades i planeringsbestämmelserna för etappplansplan 2 för Nyland.



utgående från noggrannare utredningar som har gjorts om handeln i samband med generalplanen.

Stora detaljhandelsenheter av regional betydelse utanför centralorterna dimensioneras. På så sätt säkerställs att centralortsnätet och handels servicestruktur utvecklas balanserat samt att konsekvenserna av de kommersiella tjänsterna kan bedömas tillräckligt. Maximidimensioneringen för den stora detaljhandelsenhet som i landskapsplanen för Östersundomområdet anvisats på Zachrisbacken är 100 000 m²-vy.

För närvarande omfattar affärslokalerna i stora detaljhandelsenheter av regional betydelse utanför centralorterna cirka 1,3 miljoner m²-vy. Enligt utredningen om handeln beräknas tilläggsbehovet av affärslokaler utanför centralorterna uppgå till cirka 2,4 miljoner m²-vy fram till 2035, varav en del anvisas på områden för stora enheter i landskapsplanen.

Utgångspunkt för det angivna tilläggsbehovet för respektive stor detaljhandelsenhet är den ökning av köpkraften som sker inom kommunen och som riktar sig mot kommunen. Omfattningen och arten av de nya affärslokalerna utanför centralorterna har angetts så att de inte orsakar

någon betydande olägenhet för de kommersiella tjänsterna i centralorterna och utvecklingen av den. De stora detaljhandelsenheter av regional betydelse som anges i etappplansplanen utvecklas för sådan handel av regional betydelse som kräver mycket utrymme, inte konkurrerar med affärer i centrum och som man besöker endast sällan. Sådana affärer är bland annat bil-, järn-, möbel-, trädgårds- och lantbruksaffärer. Det är möjligt att förlägga även annan slags handel av regional betydelse till områden för stora enheter, om de enligt konsekvensbedömningen uppfyller de förläggning villkor som beskriver affärens art. Dessutom kan till stora detaljhandelsenheter av regional betydelse inom ramen för den totala dimensioneringen förläggas dagligvaruhandel av lokal betydelse och andra specialaffärer, bland annat klädbutiker, om kommunens lösning som gäller servicenätet möjliggör det.

Affärens art har begränsats i planlösningen för att affärer som placeras i stora enheter inte ska ha betydande skadliga konsekvenser för den kommersiella servicen i centrumområdena eller dess utveckling och för att resorna ska orsaka så små skadliga konsekvenser som möjligt.

Funktionell helhet

I etappplansplanen anges stora detaljhandelsenheter med en objektsbeteckning, vars läge och omfattning fastställs i den mer detaljerade planläggningen så att de bildar en funktionell helhet.

För att bedöma vad som är en funktionell helhet är det ändamålsenligt att i den mer detaljerade planläggningen behandla markanvändningslösningen på området och de detaljhandelsenheter som placeras där som en helhet. När områdets omfattning bestäms bör man beakta det redan bebyggda områdets omfattning och utvecklingsförutsättningar, trafikarrangemangen inom området inklusive gång- och cykeltrafik, samt kopplingen till det omgivande trafiknätet. I etappplansplan 2 för Nyland är tolkningen av förhållandet mellan objektsbeteckningens placering och trafikleder vidare än i landskapsplanen för Nyland: området kan exempelvis genomkorsas av en betydande huvudled, förutsatt att man ser till den funktionella helheten och områdets interna trafikarrangemang

I landskapsplanen för Östersundomområdet har detaljhandel av regional betydelse anvisats på ett område som i utredningen Urban Zone 2035 definieras som en kollektivtrafikzon. Det innebär att då området förverkligas kan servicen på

området nås med kollektivtrafik. Området stöder sig också bra på den närliggande servicen på Zachrisbacken. Området är för närvarande ännu obebyggt och ligger utanför samhällsstrukturen. Före år 2035 utvidgas samhällsstrukturen så att området utgör en fast del av samhällsstrukturen. Förverkligandet av en stor detaljhandelsenhet har med hjälp av planeringsbestämmelser tidsmässigt kopplats till förverkligandet av de omgivande tätortsfunktionerna. Enligt planeringsbestämmelsen kan en stor detaljhandelsenhet inte förverkligas innan omkringliggande områden för tätortsfunktioner eller arbetsplatser förverkligas. En stor detaljhandelsenhet på Östersundomområdet medför inga betydande negativa konsekvenser för den kommersiella servicen i centrumområden eller dess utveckling eftersom det är möjligt att på området anvisa sådan handel av regional betydelse som med beaktande av handelns art kan förläggas utanför centrumområdena.

Bilaga C till etappplansplan 2 för Nyland innefattar en bedömning av hur de riksomfattande målen för områdesanvändningen uppfylls samt hur planens innehållsmässiga krav som föreskrivs i markanvändnings- och bygglagen tas i beaktande vid planeringen av handelns servicenät. Bedömningen gäller detaljhandelns servicenät i Nyland dit Östersundom hör.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse	Med objektsbeteckningen anges placeringsobjekt för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse utanför områdena för centrumfunktioner. De utvecklas för sådan handel som kräver mycket utrymme, som inte konkurrerar med handel i centrum och som kunderna vanligtvis besöker sällan.	På ett område som beteckningen utvisar kan i den mera detaljerade planeringen anvisas sådan detaljhandel av regional betydelse som med hänsyn till affärens art av grundad anledning också kan förläggas utanför centrumområden, såsom bil-, järn-, möbel-, trädgårds- och lantbrukshandel. Nya stora dagligvaruhandelsenheter av regional betydelse får anvisas enbart norr om Esbo centrum, i korsningen av Ring III och Åboleden (Gloms i Esbo), där dagligvaruhandel får anvisas på högst 10 000 m²-vy, i vilket ingår maximidimensioneringen av den stora detaljhandelsenheten i Gloms. Maximidimensioneringen av stora detaljhandelsenheter anges i en tabell som finns i slutet av landskapsplanens planeringsbestämmelser. Med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse avses också ett sådant område för detaljhandel bestående av flera affärer som till sina verkningar kan jämföras med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse. Placeringen och omfattningen av stora detaljhandelsenheter som angetts med objektsbeteckning ska definieras i den mera detaljerade planläggningen så att de bildar en tillräckligt omfattande funktionell helhet. En stor detaljhandelsenhet av regional betydelse får inte förverkligas innan omgivande områden för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden förverkligas. Dessutom ska det ses till att tjänsterna i mån av möjlighet kan nås med till fots, med cykel eller med kollektivtrafik samt att möjligheterna främjas att utveckla ett sådant servicenät där avstånden för utträttande av ärenden är skäliga och att de skadliga konsekvenserna av trafiken är så ringa som möjligt.

KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvenser för områdesanvändningen

Lösningen stöder en så balanserad utveckling av landskapet som möjligt med en enhetlig struktur som bygger på många centralorter. Den kommersiella servicen inverkar kännbart på områdesanvändningen. Planlösningens verkningar berör i första hand centrumområdena.

Planlösningen gör det möjligt att förverkliga en stor enhet som en del av det övriga bebyggda området och knyter den tidsmässigt till förverkligandet av de omgivande områdena. Den stora detaljhandelsenhet som anges i planen försämrar inte kännbart den kommersiella servicen i centrumområdena eller dess utveckling eftersom det inte tillåts någon ny dagligvaru- eller annan specialvaruhandel av regional betydelse i stora enheter utanför centrumområdena.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Planlösningen stöder uppkomsten av ett sådant servicenät för handeln där servicen ligger bra till trafikmässigt och kan nås även med kollektivtrafik samt till fots och med cykel. Affärer som är belägna på områden för centrumfunktioner förbättrar servicens tillgänglighet.

Trafikmängderna inom och till områdena för centrumfunktioner ökar. En betydande del av ökningen består av personbilstrafik men läget inverkar positivt på såväl kollektivtrafikens som gång- och cykeltrafikens andel. Läget förutsätter trafikarrangemang och utrymmesreserveringar för i synnerhet parkering.

Byggandet av en stor handelsenhet förutsätter nya trafikarrangemang på lokal nivå. Faktorer som inverkar på hur långa resorna för att uträtta ärenden blir är affärens art, storlek, vilken ordning enheterna förverkligas samt konkurrensen mellan dem. Enligt den trafikmässiga bedömningen av handelns servicenät är landskapsplanens konsekvenser för trafiken klart positiva. Planen minskar också på koldioxidutsläppen som uppkommer av resorna som görs för att göra inköp.

Förverkligandet av en stor handelsenhet kräver investeringar i samhällsservicen.

Ändamålsenlig hantering av dagvatten förutsätter särskilda arrangemang, investeringar och samordning med övrig samhällsteknisk försörjning. Tjänster som stöder hushållens avfallshantering kan placeras i anslutning till stora enheter så att de effektiviserar den regionala avfallshanteringen.

Konsekvenser för naturen och miljön

Byggandet har alltid direkta konsekvenser för naturen och miljön. Stora bebyggda områden förlorar biotoper och förändrar vattenförhållandena.

Lösningen för handeln har också indirekta konsekvenser för naturen och miljön i anslutning till trafiken och konsumtionen. Byggandet av en stor detaljhandelsenhet invid goda trafikförbindelser och nära invånarna minskar koldioxidutsläppen från trafiken.

Byggandet av en stor detaljhandelsenhet förändrar landskapet. Byggnaderna är stora och syns tydligt, särskilt i ett öppet landskap.

Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Placeringen av stora detaljhandelsenheter av regional betydelse har en betydande inverkan på planområdets och kommunens ekonomi och näringar. Kommersiell service har en betydande sysselsättande inverkan, varav en del också riktar sig mot transport- och logistikområdena. Dimensioneringsutrymmet utökar konkurrensen och förbättrar företagets verksamhetsförutsättningar. Konsekvenserna är lokala eller omfattar hela landskapet och delvis också ett mer vidsträckt område.

En stor detaljhandelsenhet som samlar köpkraft kan öka antalet kunder och omsättningen för annan närbelägen service, men kan också minska lönsamheten för redan befintliga konkurrerande tjänster. Med hjälp av planens planeringsbestämmelser försöker man minska på eventuella negativa konsekvenser.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Stora enheter utanför centrumområdena kompletterar servicenätet och erbjuder utrymmeskrävande specialvaruhandelservice nära invånarna. Nya stora enheter ökar invånarnas valmöjligheter. Valmöjligheterna i fråga om vissa typer av lokal närservice kan dock försämrats. Konkurrensen mellan affärerna kan innebära ekonomisk nytta för konsumenterna.

Placeringen av detaljhandel av regional betydelse nära ett område för centrumfunktioner kan också stöda centrumområdets service. Centrumområdets livskraft kan inverka positivt på invånarnas levnadsförhållanden och trivsel. Invånarna kan uppleva förändringar i landskaps- och tätortsbilden som negativa, särskilt när ett nytt område för en stor handelsenhet byggs. Offentliga lokaler som placeras i samband med stora enheter kan ha en positiv inverkan på växelverkan mellan invånarna och på områdets kulturutbud.

4.3.8 Landskapsplanens vita områden

De områden i landskapsplanen för vilka ingen särskild användning har anvisats kallas vita områden. Dessa områden är i huvudsak jord- och skogsbruksområden på landsbygden och i skärgården. På vita områden kan etableras markanvändning av lokal betydelse, och beslut om deras planering fattas av kommunen. Huruvida markanvändningen och konsekvenserna av den är lokala eller av betydelse på landskapsnivå måste alltid bedömas från fall till fall beroende på såväl planeringsområdet som den markanvändning som riktar sig mot det. När kommunen beslutar om användningen av ett område ska man beakta de egenskapsbeteckningar jämte planeringsbestämmelser som angetts för området i landskapsplanen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen förpliktar till att förhindra glesbebyggelse som är lösryckt från den befintliga samhällsstrukturen. Särskilt i Helsingforsregionen ska en samhällsstruktur som förtätas och som stöder sig på kollektivtrafik, i synnerhet spårtrafik, främjas. Ju mer bosättning som placeras utanför detaljplaneområdena, desto färre invånare räcker det till i tätorter och byar som är viktiga med tanke på samhällsstrukturens funktionsduglighet.

Bygandet utanför detaljplaneområden är volymmässigt störst i de 14 kommunerna i Helsingforsregionen. På grund av de särskilda riksomfattande målen för områdesanvändningen riktas till dessa 14 kommuner i stället för den tidigare utvecklingsrekommendationen i landskapsplanen för Nyland en ändrad planeringsbestämmelse som bygger på samma principer. I de andra kommunerna i Nyland, där tillväxttrycket inte är lika stort, har det ansetts tillräckligt att meddela en utvecklingsrekommendation i stället för en planeringsbestämmelse. Någon sådan utvecklingsrekommendation har inte funnits i landskapsplanen för Östra Nyland.

I landskapsplanen för Östersundomområdet har planeringsbestämmelsen som berör vita områden kompletterats vad gäller den mer detaljerade planeringen på Sundbergs och Husös områden. Enligt planeringsbestämmelsen ska man i den mer detaljerade planeringen fästa vikt vid värnandet om Naturaområdena och naturvärdena vilkas skydd ligger till grund för att områdena har tagits med i nätverket Natura. Tillägget anses vara

nödvändigt efter att man beslutade att Sundberg och Husö till stora delar anges som vita områden.

Onödig splittring av vita områden ska undvikas. Med tanke på landsbygdsnäringsarnas verksamhetsförutsättningar är det viktigt att behålla åker- och skogsområden som så sammanhängande helheter som möjligt för att det ska vara lönsammare att bedriva dessa näringar. Fortsatt primärproduktion på en livskraftig landsbygd bevarar också kulturlandskap som är viktiga för kulturarvet och identiteten. Bevarandet av sammanhängande skogs- och naturområden stöder det ekologiska nätverket, som är viktigt för arterna, samt erbjuder möjligheter till rekreation som stöder sig på allemansrätten. Genom landskapsplanens bestämmelser och rekommendationer ges kommunerna ett klarare budskap än tidigare om nödvändigheten av att styra glesbebyggelsen.

Planeringsbestämmelse för vita områden i Helsingforsregionen

Ett område för vilket inget särskilt användningsändamål har anvisats på landskapsplanekartan är i första hand avsett att användas för jord- och skogsbruk och binärningar som stöder det. Bostads- och arbetsplatsbyggande som riktar sig till området ska styras till områden för tätortsfunktioner och byar. I den mera detaljerade planeringen kan för området anvisas även annan markanvändning vars verkningar är av lokal betydelse.

I den mera detaljerade planeringen ska landskapets och kulturmiljöns särdrag samt åker-, skogs- och andra naturområden av betydelse för jord- och skogsbruket, ekologin eller rekreationen utredas och beaktas och det ska undvikas att de splittras i onödan.

I den mer detaljerade planeringen av Östersundoms område i Helsingfors ska man i synnerhet på områdena Sundberg och Husö se till att lokalt betydande markanvändning inte orsakar sådana störningar för Svarta backens lund och fågelområdet i Östersundom FI0100065, som ingår i nätverket Natura 2000, som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i nätverket Natura 2000. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid naturtypen klippvegetation på silikatrika bergssluttningar som ingår i



naturdirektivets bilaga I samt arterna som ingår i fågeldirektivets bilaga I.

Helsingforsregionen omfattar Borgnäs, Esbo, Grankulla, Helsingfors, Hyvinge, Kervo, Kyrkslätt, Mäntsälä, Nurmijärvi, Sibbo, Träskända, Tusby, Vanda och Vichtis.

KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvenser för områdesanvändningen

I planeringsbestämmelsen fastställs att nybyggande ska styras till byar och tätorter. Det är ändå oklart hur verkningfull styrningen är eftersom den förverkligas genom kommunernas lösningar för markanvändningen. Således har landskapsplanens lösningar indirekta konsekvenser.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Då nya byggnader i högre grad upprättas i närheten av den befintliga samhällsstrukturen ger det möjlighet till att effektivare utnyttja vägnätet och annan infrastruktur.



Konsekvenser för naturen och miljön

Mer enhetliga obebyggda områden upprätthåller det ekologiska nätverkets funktionsduglighet och bevarandet av värdefulla kulturmiljö- och landskaps-helheter. Kompletteringen av planbestämmelsen vad gäller att beakta Naturaområdenas naturvärden på Sundberg och Husö, som anvisats som vita områden i planen, minskar på de skadliga konsekvenserna för naturvärdena.

Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Planbeteckningen stöder bevarandet av åker- och skogsområden som enhetliga områden. På det sättet upprätthålls jord- och skogsbrukets verksamhetsförutsättningar.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Styrningen av byggandet stöder samhällsstrukturs funktionsduglighet genom att förbättra bland annat serviceutbudet i tätorterna och byarna. Då nya byggnader styrs till byarna upprätthåller man och ökar deras livskraft.

4.3.9 Energiförsörjning, elöverföringsnät och samhällsteknisk försörjning

Utgångspunkt för angivandet av elöverföringsnätet var planlösningarna i etapplandskapsplan 2 för Nyland. Behoven av att modernisera elnätet har utretts tillsammans med stamnätbolaget Fingrid och elbolagen på planområdet.

Alla planbeteckningar som gäller elöverföring upphävs på området som landskapsplanen för Östersundomområdet omfattar. I planen anges de redan befintliga kraftledningarna för 400 kV samt den nya planerade kraftledningen för 110 kV som på området följer riksväg 7 och går samman med den befintliga kraftledningskorridoren. Öster om Landbo anges i planen en ny riktigvande sträckning för en kraftledning för 400 kV.

En naturgashuvudledning har redan anvisats i landskapsplanen för Nyland och samma sträckning anvisas i landskapsplanen för Östersundomområdet.

Med en EN-beteckning anges anläggningar som betjänar energiförsörjning och som är av betydelse på regional nivå. Det EN-område som anvisas i landskapsplanen för Östersundomområdet har redan anvisats i landskapsplanen för Nyland. Med beteckningen anges elstationen i Västersundom i Vanda. Med EJ/EN-beteckningar anges områden som reserverats för energiförsörjning och/eller avfallshantering. Med denna beteckning har i den gällande landskapsplanen för Nyland angetts Långmossebergens område. Beteckningen upphävs och anges på nytt på samma plats i landskapsplanen för Östersundomområdet. Den samhällstekniska försörjningen i landskapsplanen för Östersundomområdet presenteras som helhet i kartbilaga 4.

I samband med arbetet med den gemensamma generalplanen för Östersundom har man utrett vilka anläggningar och områden för samhällsteknisk försörjning det nya området behöver. I den gemensamma generalplanen har man på Östersundomområdet kartlagt lämpliga områdena som reserveras för anläggningar för vattenförsörjning samt för hanteringen av överskottsjord. I samband med utarbetandet av landskapsplanen för Östersundomområdet har man bedömt att de anläggningar och områden som krävs för samhällsteknisk försörjning är av regional betydelse, vilket innebär att de ska anvisas i landskapsplanen.

Med beteckningen område för samhällsteknisk försörjning (ET) anvisas områden för anläggningar som betjänar den samhällstekniska försörjningen, i synnerhet vattenförsörjningen. Området för anläggningen definieras närmare i den mer detaljerade planeringen. I landskapsplanen för Östersundom förbereder man sig på eventuella behov beträffande avloppsvattenförsörjning som huvudstadsregionens östliga tillväxt medför genom att anvisa två alternativa placeringar för avloppsreningsverk i östra delen av huvudstadsregionen. Objektsbeteckningarna ligger i Gumböle på båda sidorna om Borgåleden. Reningsverkets placering och området för anläggningen definieras närmare i den mer detaljerade planläggningen.

Med beteckningen EJ3 anvisas områden som reserveras för hantering, lagring och slutdeponering av sprängsten och ren överskottsjord. I det tidigare planförslaget anvisades tre alternativa EJ3-områden. I arbetet med den gemensamma generalplanen för Östersundom har man noggrannare utrett hanteringen och sorteringen av jord. På basis av utredningarna anges i landskapsplanen endast ett område som reserveras för hantering, lagring och slutdeponering på Hältingbergets område. Området anges med en objektsbeteckning och det omfattas inte av byggskränkning.

Med beteckningen EJ3 förbereder man sig på hanteringen av jordmassorna i anslutning till förverkligandet av området. Enligt beteckningen ska sådan byggverksamhet eller andra funktioner som kan orsaka allvarliga störningar i hanteringen av jordmassorna inte placeras i närheten av områden för hanteringen av jordmassor. Skyddsområdets omfattning avgörs i den mer detaljerade planeringen utifrån konsekvensbedömningen. Planeringsbestämmelsen som berör beteckningen har kompletterats i landskapsplanen för Östersundomområdet på det sättet att man på Östersundomområdet måste se till att området då verksamheten upphör reserveras för sådant bruk som anges i landskapsplanen. För ett område som anvisats med objektsbeteckning definieras områdets exakta placering och omfattning i den mer detaljerade planeringen.

På planområdet anges en huvudvattenledning som planeras mellan Helsingfors och Borgå. Målet är i första hand att trygga vattenförsörjningen i Borgå, men huvudvattenledningen kan också betjäna Östersundomområdet. Den preliminära

tidtabellen för byggandet av ledningen är mellan 2018 och 2020. Huvudvattenledningen anges i landskapsplanen med beteckningen (vj). Till beteckningen hör ingen planeringsbestämmelse.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 Område för energiförsörjning	Med beteckningen anges anläggningar eller konstruktioner som betjänar energiförsörjningen. Till områdesreserveringsbeteckningen hänför sig bygginskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom. För områden som angetts med objektsbeteckning definieras områdets exakta placering och omfattning i den mera detaljerade planeringen.	Området reserveras för energiförsörjningens behov. Betydande miljöolägenheter ska förhindras med tekniska lösningar och/eller genom att tillräckliga skyddsområden anvisas. Om området på Hanaholmen i Helsingfors slutar att användas som kraftverksområde, reserveras det som område för tätortsfunktioner. På området kvarstår reserveringen för en stor transformatorstation oberoende av om kraftverket eventuellt flyttas.
 Område för avfallshantering och energiförsörjning	Med beteckningen anges alternativa förlägningsplatser för anläggningar som betjänar avfallshanteringen och energiförsörjningen. En eller flera av anläggningarna kan förverkligas. Med beteckningen har angetts Långmossebergen i Vanda, Stensböle i Helsingfors, Gerknäs i Lojo samt Käringmossen och Juvamalmén i Esbo.	I den mer detaljerade planeringen kan området reserveras för ett kraftverk som använder avfallsbränsle. I den mer detaljerade planeringen kan på området placeras även andra avfallshanterings och/eller energiförsörjningsfunktioner men inte en slutdeponeringsplats för avfall, med undantag för Käringmossen i Esbo.
 400 kV kraftledning	Med beteckningen anges kraftledningar för 400 kV. Till beteckningen hänför sig bygginskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.	I planeringen av sträckningarna för kraftledningar och likströmskablar ska det ses till att sträckningen varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana negativa verkningar på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som ligger på sträckningen eller i närheten av denna som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att område har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.
 400 kV kraftledning, riktgivande sträckning	Med en streckad linje anges riktgivande sträckningar för en kraftledning för 400 kV.	
 110 kV kraftledning	Med beteckningen anges kraftledningar för 110 kV. Till beteckningen hänför sig bygginskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.	
 110 kV kraftledning riktgivande sträckning	Med en streckad linje anges riktgivande sträckningar för kraftledningar för 110 kV. Till beteckningen hänför sig inte bygginskränkning enligt MBL 33 § 1 mom.	

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 Naturgashuvudledning	Med beteckningen anges naturgasledningar med högt tryck (över 40 bar). Till beteckningen hänför sig byggskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.	Vid planeringen av områdesanvändningen ska föreskrifterna om skyddsavstånd för naturgasrörssystem beaktas. I planeringen av sträckningarna för naturgashuvudledning ska det ses till att sträckningen varken ensam eller granskad tillsammans med andra project och planer orsakar sådana negativa verkningar på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som ligger på sträckningen eller i närheten av den som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.
 Område för samhällsteknisk försörjning	Med beteckningen anges områden för anläggningar som betjänar den samhällstekniska försörjningen, i synnerhet vattenförsörjningen. Området för anläggningen definieras närmare i den mer detaljerade planeringen.	Betydande miljöolägenheter ska förhindras med tekniska lösningar och/eller genom att tillräckliga skyddsområden anvisas.
 Område reserverat för slutdeponering av överskottsjord	Med beteckningen anges områden som reserveras för hantering, lagring och slutdeponering av sprängsten och ren överskottsjord. Till områdesreserveringsbeteckningen hänför sig byggskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom. För ett område som anvisats med objektsbeteckning definieras områdets exakta placering och omfattning i den mer detaljerade planeringen.	Området reserveras för hantering, lagring och slutdeponering av sprängsten och ren överskottsjord. För att minska miljöolägenheterna skall ett tillräckligt skyddsområde tryggas vid planeringen av området. På området eller i dess omedelbara närhet kan i den mer detaljerade planeringen anvisas företagsverksamhet som ansluter sig till utnyttjandet av dessa material eller som annars lämpar sig för området. Områdets användning skall planeras så att på områden där det med egenskapsbeteckning har angetts att det finns stenmaterialstillgångar som är av betydelse för stenmaterialsproduktionen i landskapet samordnas funktionerna tids- och områdesmässigt. På ett EJ3-område där det med objektsbeteckning har angetts att även ett område för avfallshantering EJ1 placeras skall möjligheterna att förverkliga området för avfallshantering EJ1 tryggas i den mer detaljerade planeringen. I etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet, ska man i planeringen av och utfyllnadsverksamheten på området som angetts med objektsbeteckning ta hänsyn till att området då verksamheten upphör reserveras för det användningsändamål som områdesreserveringsbeteckningen i landskapsplanen anger.
 Huvudvattenledning	Med beteckningen anges en kommunöverskridande huvudvattenledning som är viktig med tanke på den regionala vattenförsörjningen. Till beteckningen hänför sig byggskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.	

Planeringsbestämmelsen som berör område reserverat för slutdeponering av överskottsjord ersätter den gällande planeringsbestämmelsen som berör område reserverat för slutdeponering av överskottsjord.

KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvenser för områdesanvändningen

De anläggningar för energiförsörjning samt största delen av elöverföringsnätet som har anvisats i landskapsplanen för Östersundomområdet har redan i huvudsak förverkligats. För deras del medför planen således ringa konsekvenser för områdesanvändningen.

I planen anvisas två nya riktigvande sträckningar för kraftledning. Sträckningarna begränsar byggandet på ledningsgatorna, även om de inte omfattas av villkorlig bygginskränkning. För att trygga förutsättningarna för att bygga den riktigvande sträckningen bör de tas i beaktande i den kommunala planläggningen och i samband med tillståndsförfaranden som berör byggandet.

Anläggningar som betjänar vattenförsörjningen och områden som reserverats för behandling av överskottsjord begränsar den övriga markanvändningen på områdena. Hur en anläggning för vattenförsörjning förverkligas inverkar på hur omfattande konsekvenser den medför. Anläggningar som byggs i berggrunden begränsar övrig markanvändning eller inverkar på miljön i mindre grad än ett traditionellt reningsverk. Sträckningen för en huvudvattenledning omfattas av villkorlig bygginskränkning.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Då elöverföringsnätet kompletteras säkerställer det en fungerande eldistribution och förstärker hela samhällsservicens funktionssäkerhet.

Planlösningen gör det möjligt att utveckla, ordna och trygga vattenförsörjningen i huvudstadsregionen och den östliga tillväxtkorridoren.

Behandling och lagring av jordmassor orsakar transportsträckor för tung trafik. Behandlingen av jordmassor i närheten av ett betydande byggnadsområde förkortar transportsträckorna.

Konsekvenser för naturen och miljön

Ledningar för elöverföring förändrar miljön och landskapet. Ledningsgatan för elöverföringsnätet har en betydande och bestående inverkan på landskaps- och stadsbilden. Konsekvenserna är speciellt betydande på områden med värdefulla kulturmiljöer. Luftledningar är till fara och skada särskilt för fåglarna. Ledningsgatorna kan fungera som ekologiska korridorer, i synnerhet för arter som lever i öppna miljöer, samt göra

artsammansättningen mångsidigare. Ledningsgatornas biotoper upprätthåller naturens mångfald.

Områden för brytning och slutdeponering av jord medför bestående konsekvenser för jordmånen och berggrunden samt landskapet. Genom att koncentrera behandlingen av jordmassor minskar behovet av att förlägga verksamhet som förändrar miljön till andra ställen på planområdet.

Planlösningen möjliggör behandling av avloppsvatten i det nya reningsverket så att de skadliga konsekvenserna för naturmiljön blir så små som möjligt. Det är möjligt att inverkar på vilka konsekvenser anläggningen för vattenförsörjning har för landskapet, kulturarvet och den byggda miljön beroende på hur anläggningen förverkligas. Huvudvattenledningen har ringa konsekvenser för miljön och landskapet.

Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Då elöverföringsnätet kompletteras och är fungerande säkerställs energiförsörjningen och elöverföringen. Näringslivets verksamhets- och utvecklingsförutsättningar förbättras. Hela samhällets funktions- och driftssäkerhet förbättras. Energiförsörjningen kräver betydande byggnads- och underhållskostnader. En ny anläggning för vattenförsörjning medför också betydande byggnadskostnader. Energi- och vattenförsörjningens underhållskostnader riktas till kommuner och företag och kostnaderna för användningen av dessa i huvudsak till företag och hushåll.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Planlösningen möjliggör fortsatt långsiktig avloppshantering inom avloppsområdet. En fungerande avloppshantering förbättrar boendetrivseln och gör miljön sundare. När avloppsområdet eventuellt utvidgas sträcker sig de positiva konsekvenserna också utanför planområdet.

Osäkerheten beträffande tidpunkten för när nya, stora ledningar för elöverföring kommer att förverkligas och deras närmare sträckningar medför negativa sociala konsekvenser på såväl individ- som samhällsnivå. Å andra sidan utgör fungerande och störningsfri energiförsörjning en viktig grund för säkert och trivsamt boende.

Området som reserverats för slutdeponering av överskottsjord kan försämra boendetrivseln på områden i närheten. Tidsmässigt vara konsekvenserna i flera år.

4.3.10 Kulturmiljöer

I etappplansplan 2 för Nyland behandlas kulturmiljötemat endast till den del som de reviderade byggda kulturmiljöerna av riksintresse (RKY2009) enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen ska anges i landskapsplanen. I etappplansplan 4 för Nyland behandlas temat kulturmiljöer som en helhet.

Av de beteckningar som ingår i etappplansplan 4 för Nyland och som berör kulturmiljöer anges i landskapsplanen för Östersundomområdet byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY 2009) och kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå. I kartbilaga 5 ingår också uppgifter om områdets fornlämningar. I landskapsplanen för Östersundom används de beteckningar och bestämmelser som har uppdaterats för kulturmiljöerna i etappplansplan 4. Kulturmiljöerna och fornlämningarna i landskapsplanen för Östersundomområdet presenteras i kartbilaga 5.

Nationellt värdefulla kulturmiljöer (byggda miljöer och landskapsområden) tas med i planen i enlighet med statsrådets beslut. I enlighet med de riksomfattande målen för områdesanvändningen som godkänts av statsrådet tas byggda kulturhistoriska miljöer av riksintresse samt nationellt värdefulla landskapshelheter med i landskapsplanen. Museiverkets inventering Byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY 2009) har i och med statsrådets

beslut 22.12.2009 anvisats som den inventering för byggd miljö som avses i de riksomfattande målen för områdesanvändningen som grundar sig på markanvändnings- och bygglagen. På planområdet för landskapsplanen för Östersundomområdet har fyra RKY 2009-objekt eller -områden anvisats: Östersundoms kulturlandskap som utgör ett enhetligt bevarat herrgårds- och odlingslandskap i stadens utkant. På området finns dessutom byggd kulturmiljö av riksintresse som omfattar Östersundom gård, Östersundom kyrka och Villa Björkudden. På planområdet i Sibbo kommun finns också den medeltida borgön Sibbesborg och odlingslandskapet i Sibbo ådal.

I planen anvisas kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå utifrån Nylands förbunds utredning Missä maat on mainioimmat (2012). Områdena som anvisas är de bäst bevarade landskapen samt byggda kulturmiljöer på landskapsnivå. Efter att utredningen färdigställts har det beträffande värdena på några områden och således även områdesgränserna framkommit ändringsbehov som har beaktats i planförslaget.

Beteckningarna för kulturmiljöer är egenskapsbeteckningar. Egenskapsbeteckningens primära markanvändningsform bestäms alltid av områdesreserveringsbeteckningen. På områden för vilka har anvisats både ett användningsändamål med en områdesreserveringsbeteckning och en särskild egenskap med kulturmiljöraster, är

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 Valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009)	Ominaisuusmerkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön alueet, tiet ja kohteet (RKY 2009). Alueilla, joille on aluevarausmerkinnällä osoitettu käyttötarkoitus, ensisijaisen maankäyttömuodon määrittelee aluevarausmerkintä.	Alueiden käytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä alueen maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.
 Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö	Ominaisuusmerkinnällä osoitetaan kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt, jotka käsittävät sekä maisema- että rakennetun kulttuuriympäristön alueita. Alueilla, joille on aluevarausmerkinnällä osoitettu käyttötarkoitus, ensisijaisen maankäyttömuodon määrittelee aluevarausmerkintä.	Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on otettava huomioon maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.

det den mer detaljerade planeringens uppgift att bedöma och samordna den åsyftade markanvändningen och de kulturhistoriska värdena.

Värnandet om kulturmiljön avgörs i första hand i samband med kommunernas planläggning och annan planering samt olika myndigheters verksamhet. När dessa områden planläggs ska den mer detaljerade planeringen basera sig på uppdaterade detaljerade utredningar och analyser om varje delområdes värden. Kulturmiljöns särskilda egenskaper och särdrag ger utgångspunkter för planeringen och genomförandet, och även om de ofta också ställer specialvillkor förhindrar de inte en mångsidig användning och utveckling av områdena eller objekten. Gränserna för områdena bestäms från fall till fall i kommunernas planläggning, dock så att landskapsplanens centrala mål och objektens värden inte äventyras.

KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvenser för områdesanvändningen

Områden som är viktiga med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden stöder bevarandet och värden av landskap och kulturmiljöobjekt när det råder tryck på att förändra och bygga ut samhällsstrukturen. Utredningar och inventeringar som omfattar hela landet och landskapet förbättrar möjligheterna att identifiera de viktigaste särdragen hos kulturmiljöer och landskap och beakta dem i den mer detaljerade planeringen. Kulturmiljöerna medför specialvillkor för den övriga områdesanvändningen.

Det kan förekomma sinsemellan motstridiga markanvändningsmål mellan värdefulla kulturmiljöer och områden för tätortsfunktioner som ska förtätas. Motstridigheter kan i synnerhet uppstå på det kommande centrumområdet på Zachrisbacken där byggnadstrycket är stort. Motstridigheterna kan gälla både kulturmiljöer på landskapsnivå och RKY-objekt. Det kan också förekomma motstridigheter mellan området för Westerkulla gård och sträckningen för metron.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Värnandet om värdefulla kulturmiljöer och landskap ska inverka på förverkligandet av nya vägprojekt. Kulturmiljöerna kan till exempel inverka på sträckningarna



för nya vägprojekt och förutsätta åtgärder i anslutning till landskapsvård i samband med byggandet och underhållet. De medför också konsekvenser för placeringen av den samhällstekniska försörjningens konstruktioner.

Konsekvenser för naturen och miljön

Byggverksamhet har betydande verkningar på landskapet. Ett landsbygdslikt landskap blir en del av stadsstrukturen. Verkningarna gäller så gott som hela planområdet. Värdefulla kulturmiljöer kan bli en del av statstrukturen och berika den. Ny bebyggelse kan också skapa ny kulturmiljö. Ny bebyggelse kan också skapa nya randområden i gamla kulturmiljöer.

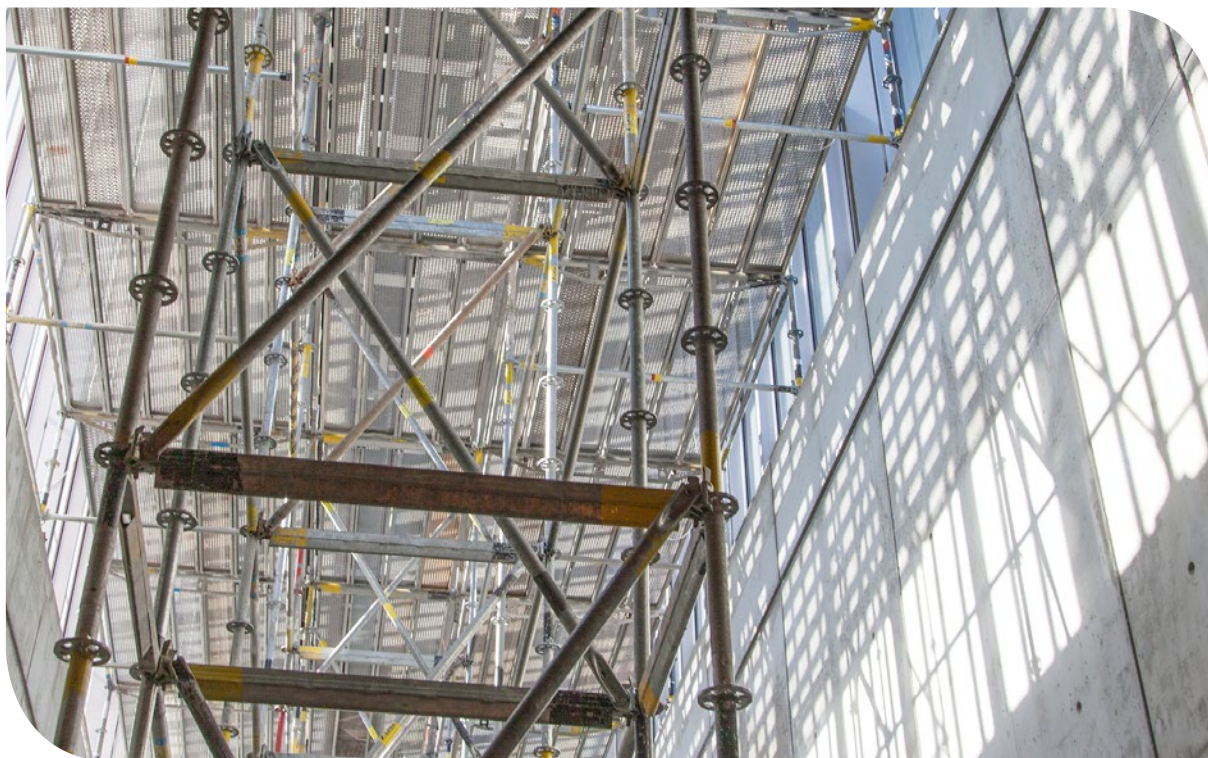
Kulturmiljöer och landskapsområden kan vara en del av det ekologiska nätverket och upprätthålla dess funktionsduglighet.

Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Värnandet om kulturmiljöerna förbättrar turist- och rekreationsnäringarnas verksamhetsförutsättningar. Det krävs också offentlig finansiering för att upprätthålla kulturmiljöernas värde.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

En trivsam levnadsmiljö och miljöerfarenheter genererar positiva verkningar. Kulturmiljöerna stärker också den lokala identiteten och samhörigheten.



5. RÄTTSVÄRKNINGAR

5.1. Kommunernas planläggning och annan styrning av byggandet

Huvudregeln för landskapsplanläggningens styrande inverkan på kommunernas planläggning framgår av 32 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen. Där sägs att "landskapsplanen skall tjäna till ledning när generalplaner och detaljplaner utarbetas och ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen". Den styrande principen genomförs när en markanvändningslösning som presenterats i landskapsplanen preciseras i kommunens planläggning på ett sätt som överensstämmer med målen för landskapsplanen.

Markanvändnings- och bygglagen anger klart egna uppgifter för olika planformer i systemet för planering av områdesanvändningen. I landskapsplanen anges principerna för områdesanvändningen och samhällsstrukturen och anges

områden som är nödvändiga med tanke på landskapets utveckling. Områdesreserveringar anges endast i den mån och med den noggrannhet som är nödvändig med tanke på de riksomfattande målen eller landskapets mål för områdesanvändningen eller för att samordna områdesanvändningen i flera kommuner än en (MBL § 25). Landskapsplanen är en översiktlig markanvändningsplan som överlåter lokala frågor angående områdesanvändningen åt kommunernas planläggning.

Till plansystemets grundläggande egenskaper hör flexibilitet hos landskapsplanen. Omfattningen och placeringen av de områdesreserveringar som angetts i landskapsplanen kan ändras i en mera detaljerad plan eller så kan man också avstå från en områdesreservering. Detta förutsätter att de centrala lösningarna och målen i landskapsplanen inte äventyras. En lösning som åsidosätter principerna för landskapsplanen är sålunda inte möjlig i kommunens planläggning. Målen för

landskapsplanen ska tryggas i samma plan där avvikelse görs från lösningen i landskapsplanen.

I kommunens planläggning är det möjligt att ändra ett användningsändamål som angetts i landskapsplanen förutsatt att det nya användningsändamålet uppnår målet för landskapsplanen. Det är inte möjligt för kommunen att ha en planlösning som strider mot målet för landskapsplanen. Markanvändningslösningar som är av betydelse på regional eller landskapsnivå ska behandlas i landskapsplanen innan kommunens plan kan godkännas. Landskapsförbundet prövar behovet av att ändra landskapsplanen, men initiativ till ändringar kan tas av bl.a. kommunen.

Landskapsplanen tjänar till ledning för kommunens planläggning. Förhållandet mellan landskapsplanen och en gemensam generalplan föreskrivs i markanvändnings- och bygglagen (MBL). Enligt 48 § i MBL tjänar landskapsplanen på det sätt som föreskrivs i 32 § som ledning då en generalplan utarbetas eller ändras. En gemensam generalplan kan på motiverade grunder utarbetas så att innehåller inte följer bestämmelsen i 1 mom. men då bör man se till att den gemensamma generalplanen passar in i den helhet som landskapsplanen bildar. Kommunen ska ha landskapsplanen som ledning när den gör upp eller ändrar generalplaner som har eller saknar rättsverkningar. Landskapsplanen förpliktar dock inte till utarbetande av generalplaner. Landskapsplanens styrande inverkan är mera förpliktande när en generalplan med rättsverkningar utarbetas, eftersom den i sin tur styr detaljplanen. På områden som saknar generalplan styr landskapsplanen detaljplanläggningen och annat byggande direkt. Landskapsplanen ska även beaktas i annan myndighetsverksamhet med anknytning till områdesanvändningen, t.ex. när kommunens byggnadsordning utarbetas.

Områden i behov av planering (MBL 16 §), som styr byggandet i t.ex. glesbygdsområden, kan fastställas i kommunens generalplan eller byggnadsordning. Om det inte finns någon generalplan med rättsverkningar på området är landskapsplanen den enda planen som styr markanvändningen på området. I etapplandskapsplan 2 har en planeringsbestämmelse som gäller glesbebyggelse utfärdats för vita områden i kommunerna i Helsingforsregionen. Denna bör beaktas när områden i behov av planering fastställs eller i kommunens tillståndsprövning som gäller byggande.

Landskapsförbundet ska se till att en landskapsplan utarbetas i nödvändig utsträckningen, att planen är ajour och att den utvecklas. Kommunen ska se till att dess general- och detaljplaner är ajour. En ny markanvändningslösning som anvisats i landskapsplanen kan dock vara en central grund när man bedömer om kommunens planer är ajour.

En landskapsplanebetecknings styrande inverkan varierar beroende om planbeteckningen är en områdesreservering, riktgivande beteckning, utvecklingsprincip- eller egenskapsbeteckning. De olika beteckningssättens styrande inverkan beskrivs mera ingående i kapitel 4.1.2.

5.2. Landskapsplanens styrande inverkan på annan myndighetsverksamhet

I 32 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen sägs att när myndigheterna planerar åtgärder som gäller områdesanvändningen och beslutar om att vidta dessa åtgärder, ska de beakta landskapsplanen, försöka främja genomförandet av planen och se till att åtgärderna inte försvårar genomförandet av planen. Med annan myndighetsverksamhet som omfattas av landskapsplanens styrande inverkan avses sådan planering och sådant beslutsfattande som gäller annan markanvändning än den enligt markanvändnings- och bygglagen. Då avses markanvändningslösningar enligt t.ex. vattenlagen, banlagen eller landsvägslagen.

Denna rättsverkan riktar sig mot endast myndigheternas verksamhet och den gäller inte privat markanvändningsplanering. Skyldigheten att beakta och främja landskapsplanen gäller alla sådana statliga och kommunala myndigheter eller affärsverk som sköter planering eller genomförande i anslutning till områdesanvändningen. Stöd- och andra beslut som hänför sig till exempelvis landsbygdspolitik är således inte beroende av lösningen i landskapsplanen.

Att man beaktar landskapsplanen betyder att man förfar på ett sätt som inte minskar möjligheterna att genomföra landskapsplanen. Att främja landskapsplanen betyder åter ett aktivare tillvägagångssätt som betjänar genomförandet av landskapsplanen. För kommunerna betyder bestämmelsen att planläggningen i första hand ska inriktas på områden som främjar ett ändamålsenligt genomförande av landskapsplanen.

5.3. Bygginnskränkning i landskapsplanen

Enligt 33 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen gäller på ett område som i landskapsplanen anvisats som rekreations- eller skyddsområde eller för nätverk eller områden för trafik eller teknisk försörjning inskränkning av byggandet. När planen vinner laga kraft träder bygginnskränkningen i kraft på dessa områden. Ett område med bygginnskränkning kan utvidgas eller inskränkas genom en särskild planbestämmelse. I landskapsplanen för Östersundom har inga dylika särskilda planbestämmelser använts.

I beskrivningen av respektive planbeteckning berättas huruvida bygginnskränkning hänför sig till planbeteckningen. Områdesreserveringar som angetts med objektsbeteckning innefattar ingen bygginnskränkning. Det har inte ansetts nödvändigt med bygginnskränkning för att trygga förverkligandet av områden som angetts som objekt, eftersom de delvis redan existerar, de är små till arealen och deras exakta läge och omfattning kan fastställas först i den mera detaljerade planläggningen.

Om en trafikled, trafiktunnel eller ledningslinje för teknisk försörjning har angetts med en beteckning för riktgivande eller alternativ sträckning, berörs området inte av bygginnskränkning. Inte heller en beteckning för behov av förbindelse för trafik eller teknisk försörjning leder till bygginnskränkning.

På områden där bygginnskränkning gäller får tillstånd att uppföra en byggnad inte beviljas så att genomförandet av landskapsplanen försvåras. Bygginnskränkningen är emellertid villkorlig, för om förvägrande av bygglov till följd av landskapsplanen orsakar sökanden betydande olägenhet ska tillstånd beviljas, om kommunen eller något annat offentligt samfund inte löser in området eller betalar skälig ersättning för olägenheten. På skyddsområden är det inlösnings- och ersättningskyldiga samfundet i allmänhet staten.

Oskälig olägenhet kan i landskapsplanen också hänföra sig till annat än att byggprojekt förhindras. Det kan t.ex. vara fråga om att närings- eller annan verksamhet försvåras eller förhindras orimligt eller blir orimligt dyr. Bedömningen av om en olägenhet är oskälig för markägaren görs alltid från fall till fall och utgående från helheten. Oskäligheten bedöms ofta med hjälp av markägarens ekonomiska ställning före och efter planen.

När man bedömer olägenheten ska man beakta landskapsplanens karaktär av översiktlig plan, den aktuella områdesreserveringens karaktär och möjligheterna att styra placeringen av projektet. Den olägenhet som en markägare eventuellt orsakas kan i allmänhet bestämmas exakt först i samband med mera detaljerade planer och tillståndsprövning än landskapsplanen.

5.4. Annan lagstiftning och landskapsplanen

När landskapsplanen görs upp ska vid sidan av markanvändnings- och bygglagen beaktas i synnerhet naturvårdslagen, lagen om fornminnen, lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning, lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program samt lagen om främjande av skärgårdens utveckling. Vid växelverkan och hörande ska dessutom förvaltningslagen och kommunallagen beaktas.

De i **naturvårdslagen** avsedda naturskyddsprogrammen och besluten samt besluten om inrättande av landskapsvårdsområden ska vara riktgivande när planen utarbetas. De skyddsprogram och skyddsbeslut som statsrådet redan godkänt och som nämns i 77 § i naturvårdslagen har rättsliga verkningar för landskapsplanens innehåll. I lagen ingår dessutom särskilda bestämmelser om Europeiska gemenskapens nätverk Natura 2000. Enligt lagen ska man när en landskapsplan utarbetas, godkänns och fastställs se till att genomförandet av planen sannolikt inte betydligt försämrar de naturvärden för vilkas skydd statsrådet har införlivat området i nätverket Natura 2000. Vid behov ska en Naturbedömning enligt 65 § i naturvårdslagen göras av betydelsen av de försämrade naturvärdena.

Fasta fornminnen är skyddade enligt **lagen om fornminnen**. Enligt 13 § i lagen om fornminnen ska man när ett allmänt företag eller planläggning planeras i god tid ta reda på om företaget eller planläggningen kommer att beröra en fast forn lämning. På grund av landskapsplanens översiktliga karaktär kan man dock inte på landskapsplanenivå i detalj förutsäga de i planen planerade byggnadsobjektens placering i terrängen, varför 13 § i lagen om fornminnen blir aktuell först i samband med den mera detaljerade planeringen och planläggningen. Landskapsplanen ska dock

förmedla information om fornminnen till den mera detaljerade planeringen. Även lagen om skyddande av byggnadsarvet och kyrkolagen hänför sig till värnandet om kulturmiljön.

Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB) innehåller en allmän skyldighet för den projektansvarige att vara tillräckligt medveten om projektets miljökonsekvenser i den omfattning som rimligen kan förutsättas. Miljökonsekvenserna kan förutom med ett miljökonsekvensbedömningsförfarande också bedömas med något annat förfarande i enlighet med lagen, om konsekvenserna utreds på det sätt som avses i lagen om bedömningen av miljökonsekvenser. Något annat förfarande enligt lagen kan till exempel ske i samband med beredningen av en plan i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Enligt lagen ska statliga och kommunala myndigheter samt landskapsförbundet samarbeta med bedömningen av miljökonsekvenserna och samordningen av den med övriga förfaranden enligt lagarna som projektet omfattar. Landskapsplanen förutsätter inte i sig konsekvensbedömning i enlighet med MKB-lagen.

Landskapsplanen ska beaktas när man med stöd av annan lagstiftning planerar och beslutar om ordnandet av miljöns användning på det sätt som bestäms i speciallagar. De speciallagar som är viktigast i detta avseende är miljöskyddslagen, landsvägslagen, järnvägslagen, lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter, marktäktslagen, skogslagen och vattenlagen.

Kravet på att landskapsplanen ska beaktas i myndigheternas beslutsfattande enligt speciallagstiftningen varierar beroende på vilket område lagstiftningen gäller. Rent allmänt kan man konstatera att speciallagstiftningen är av stor betydelse om dess förhållande till planeringen av markanvändningen regleras uttömmande i speciallagstiftningen. Om regleringen är mera vag, spelar markanvändnings- och bygglagen större roll.

Enligt **miljöskyddslagen** regleras verksamhet som medför risk för förorening av miljön med miljötillstånd. När det gäller tillståndsprövningen ska vid bedömningen av förlägningsplatsens lämplighet beaktas även landskapsplanen och det nuvarande och framtida användningsändamål som där anges för området och dess omgivning samt planbestämmelserna. Landskapsplanen kan dessutom fungera som material som klarlägger områdets olika värden och egenskaper samt verksamhetens konsekvenser.

Enligt **landsvägslagen och banlagen** ska planeringen av en väg eller bana grunda sig på en plan enligt markanvändnings- och bygglagen där trafikledens läge och dess förhållande till den övriga områdesanvändningen har utretts.

Ban- och väglinjer och energinät förverkligas genom frivilliga arrangemang eller med stöd av **lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter**. Den myndighet som beviljar inlösningsstillstånd är i allmänhet statsrådet. Även lantmäteribyrån kan besluta om mindre viktiga inlösningar. I motiveringen till beslutet ska man beakta landskapsplanen och försöka främja genomförandet av planen. Enligt 99 § i markanvändnings- och bygglagen kan miljöministeriet bevilja en statlig myndighet, en samkommunsmyndighet och en kommunalmyndighet tillstånd att lösa in ett område som i landskapsplanen har anvisats för befolkningens gemensamma behov. Denna möjlighet har tillämpats ytterst sällan.

Tillståndsvillkoren enligt **marktäktslagen** anses vara rätt uttömmande. Landskapsplanen fungerar som stöd vid tillståndsprövning enligt marktäktslagen. Täktverksamheten får inte orsaka sådana skadliga påföljder som att en vacker landskapsbild därigenom fördärvas eller att betydande skönhetsvärden hos naturen eller speciella naturförekomster förstörs eller att tillståndet hos grundvattnet äventyras. Landskapsplanen fungerar som material som klarlägger områdets värden när man prövar förutsättningarna för täktverksamhet.

I **skogslagen** har inskrivits att lagen inte tillämpas på områden som i en plan enligt markanvändnings- och bygglagen anvisats som skyddsområden. På landskapsplanens skyddsområden uppstår således inte situationer där man vid planering och beslutsfattande enligt skogslagen kunde försvåra genomförandet av landskapsplanen. På andra områden som berörs av områdesreserveringar enligt landskapsplanen, t.ex. på sådana jord- och skogsbruksområden som är av betydelse för miljövärden, landskapliga omständigheter eller friluftslivet, ska man vid förfarandet för behandling av tillstånd och anmälan om användning av skog enligt skogslagen beakta landskapsplanen och försöka främja dess genomförande.

Projekt enligt **vattenlagen** hör till de åtgärder beträffande vilka villkoren har angetts uttömmande i speciallagen. Man kan främja landskapsplanen t.ex. med åtgärder enligt vattenlagen som tryggar och främjar grundvattenskyddet.



6. KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvensbedömningen utgör en central del av processen när planen utarbetas och av den interaktiva planeringen. Bedömningens uppgift är att förse planerarna, intressenterna samt beslutsfattarna med information om konsekvenserna av att planen genomförs, deras betydelse samt möjligheterna att dämpa skadliga konsekvenser. Konsekvensbedömningen stöder framtagandet av alternativ, valet av planlösning och beslutsfattandet i olika faser.

Bestämmelser om konsekvensbedömning finns i markanvändnings- och bygglagen (MBL) och markanvändnings- och byggförordningen (MBF). En plan ska basera sig på tillräckliga undersökningar och utredningar. När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive de samhällsekonomiska, sociala, kulturella och övriga konsekvenserna av planen utredas i nödvändig omfattning

(MBL 9 §). Konsekvensbedömningen görs på den nivå och med den noggrannhet som landskapsplanen förutsätter i egenskap av översiktlig plan.

Hur detaljerad bedömningen är beror på betydelsen av planens konsekvenser samt planens styrande inverkan, som i sin tur beror på de använda beteckningarna och bestämmelserna. Enligt MBF 10 § ska i planbeskrivningen ingå ett sammandrag av utredningar som gjorts för att bedöma konsekvenserna av planen och konstaterade betydande konsekvenser. I beskrivningen görs också en bedömning av planens totala konsekvenser.

6.1 Influensområde

Området som landskapsplanen för Östersundomområdet omfattar sträcker sig från Östersundom i Helsingfors till väster om Söderkulla i Sibbo och

gränisar till Sibbo å. Planens konsekvenser riktas i första hand till planområdet, men lösningarna för trafiksystemet har konsekvenser också för trafiksystemet i riktning mot Borgå, hela metronätverket i huvudstadsregionen och för E18-förbindelsen som är av betydelse på riksnivå.

Planens konsekvenser utreds i fråga om hela det område där planen kan tänkas ha konsekvenser (MBL 9 §). Konsekvensernas betydelse och influensområdets gräns varierar enligt de funktioner och markanvändningsformer som behandlas i planen. Influensområdena är administrativa, funktionella och naturgeografiska.

Administrativa gränser uppkommer genom bland annat kommun- och landskapsindelningen. Området som landskapsplanen för Östersundom omfattar ligger i sin helhet inom Nylands landskap. Landskapsplanen för Östersundom kan anses ha främst lokala och regionala konsekvenser. Konsekvenser uppstår utanför landskapsgränsen när planbeteckningarna sträcker sig till gränsen för landskapet och hänför sig till funktioner eller områden som överskrider landskapsgränsen. Riksomfattande konsekvenser uppkommer genom de stora trafiklösningarna samt de ekonomiska konsekvenserna när planen genomförs. Rättsverkningarna för myndighetsverksamheten överskrider gränsen för landskapsplanens område.

Åtgärderna för att förbättra konkurrenskraften, såsom arbetsplatsområden, trafiklösningar och nya områden för tätortsfunktioner, har konsekvenser från lokal till global nivå. Det är dock svårt att påvisa dessa influensområden, eftersom konsekvenserna är föränderliga och svåra att mäta.

Etapplandskapsplanens funktionella inverkan hänför sig i första hand till ban- och energinäten, vilkas influensområde kan sträcka sig utanför planområdet via nationella och internationella nät. Även pendlingsområdet utgör ett vidsträckt funktionellt influensområde. Pendlingsregionens utvidgning och funktionsduglighet påverkas av bland annat trafiksystemets utveckling och utbyggnaden av arbetsplatsområden.

Naturgeografiska influensområden är till exempel avrinningsområdena och de ekologiska nätverken. Utsläppen som orsakas av trafik, boende och energikonsumtion inverkar på luftkvaliteten och klimatet utanför landskapet, oberoende av administrativa, funktionella och naturgeografiska gränser.

6.2 Bedömningsmetoder

Bedömningen av planens konsekvenser har omfattat flera olika faser och metoder. Bedömning har utförts som förbundets eget arbete i samband med planeringen och den har påverkat planlösningen i olika faser av arbetet. Dessutom har man haft tillgång till ett stort antal utredningar och konsekvensbedömningar som gjorts av andra instanser. Vid bedömningen har även utnyttjats konsekvensbedömningarna av de gällande landskapsplanerna. I planbeskrivningen presenteras bedömningen av förslagets konsekvenser som en helhetsbedömning och dessutom i samband med respektive beteckningshelhet i kapitel 4.3. Även det material som hänför sig till bedömningen presenteras i samband med planutredningarna i kapitel 8 och återfinns i källförteckningen.

Vid uppföljningen av planens förverkligande kommer man i synnerhet att fästa uppmärksamhet vid faktorer, för vilka landskapsplanen har identifierats medföra konsekvenser. Landskapsplanen är en översiktlig plan och det är därför svårt att bedöma konsekvensernas mängd och sannolikheten att de förverkligas. En målsättning för uppföljningen av planens förverkligande och dess konsekvenser är också att bedöma hur aktuell planen är vilka ändringsbehov det förekommer.

6.3 Planens sammantagna konsekvenser

Konsekvenser för områdesanvändningen

Förverkligandet av Östersundomområdet har en stor inverkan på regionstrukturen i landskapet. I planen anges ny markanvändning på största delen av planområdet. Det medför betydande konsekvenser för hela området och delvis även på områden utanför planområdet. Planen har konsekvenser för tätortsstrukturen utanför planområdet, både på västra sidan i Helsingfors och Vanda och i öst på Söderkullas område i Sibbo. I söder begränsas byggnadsområdena av stranden och Naturaområden och i norr av Sibbo storskog och dess kärna, Sibbo storskogs nationalpark. Dessa områden är speciellt känsliga för konsekvenserna som uppkommer av byggverksamheten. Skillnaden mellan de områden som ska bebyggas och obebyggda områden accentueras. De obebyggda områdena får större betydelse eftersom



de strukturerar samhällsstrukturen. Den kraftiga utbyggnaden av Östersundom minskar eller åtminstone framskjuter byggnadstrycket på andra ställen i Helsingforsregionen.

Inverkan på områdesanvändningen är långsiktig och sträcker sig delvis längre än landskapsplanens målsatta år 2035. Konsekvenserna får sin betydelse då den glesbebyggda jord- och skogsbruksmarken förändras och blir en del stadsstrukturen i ett huvudcentrum. Förändringen i verksamhetens mängd är stor. Förverkligandet av tätortsfunktionerna har kopplats till beslutet om att förverkliga spårtrafiken. Det inverkar på förutsättningarna att ta i bruk nya området. Detta påverkar bland annat hur mycket som byggs och när. Planeringen av markanvändningen i Östersundom och dess närliggande områden kräver exceptionellt mycket planerings- och planläggningsresurser av Helsingfors, Vanda och Sibbo. Samarbetet mellan kommunerna framhävs i områdesanvändningen. Till en del av beteckningarna i etapplandskapsplanen hänför sig bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen. Denna styr byggandet i området.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Markanvändningen i Östersundom påverkar trafiknätet i stor utsträckning i hela huvudstadsregionen och har konsekvenser för hur smidigt trafiken löper från Borgå och Lovisa och hela övriga östra Finland i riktning mot huvudstadsregionen. Den riksomfattande förbindelsen E18 som löper genom området som Borgåleden förutsätter att det byggs fler filer i synnerhet på avsnittet mellan Ring III och Västerskog.

En tät tätortsstruktur särskilt i stationsomgivningarna skapar förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Utvidgningen av metronätet österut stärker den kollektivtrafikkorridor i huvudstadsregionen som följer kusten och kopplar ihop Östersundoms metronät med metronätet ända fram till Esbo. Förändringarna i områdets nuvarande vägnät är stora särskilt på lokal nivå. Behovet av nya leder är stort och trafikmängderna ökar på de nuvarande lederna. Detaljhandelsenheten av regional betydelse ökar trafiken framför allt under de livligaste tiderna, men den kan också nås med kollektivtrafik.

Även om planlösningen stöder kollektivtrafikens utveckling och erbjuder ett konkurrenskraftigt alternativ till privatbilism, ökar det växande antalet invånare och arbetsplatser vägtrafiken på både motorvägen (riksväg 7) och särskilt på landsväg 170, som betjänar trafiken inom området. Stockningar på motorvägen inverkar negativt även på smidigheten i trafiken från Borgåhället. För att förhindra skadliga konsekvenser krävs mera kapacitet på motorvägen. Stockningarna kan vara som störst när utbyggnaden börjar innan kollektivtrafikförbindelserna tas i bruk. Risker för stockningar minskas av att det inte är möjligt att ta i bruk tätorterna i Östersundom innan det finns ett bindande beslut om att banan ska byggas. Omstigningsplatsen för kollektivtrafiken i Västersundom och Zachrisbacken och förbindelsen för den tvärgående kollektivtrafiken förbättrar kollektivtrafikförbindelserna till arbetsplatsområdena i Vanda, inte bara från Östersundom utan också längre bort i öst. Då metrolinjen upphör i Majvik framhävs behov av utveckling inom kollektivtrafikkorridoren som går från Majvik österut.

Samhällsservicen i området kräver att de nuvarande nätverken moderniseras och i synnerhet att det byggs nya. I fråga om såväl vattentjänsterna som avfallshanteringen sträcker sig konsekvenserna långt utanför området.

Konsekvenser för naturen och miljön

När områden för tätortsfunktioner och annan infrastruktur förverkligas förändras naturen och miljön på ett stort område och på många sätt. De för närvarande tämligen naturområdena krymper och delvis splittras. Störningar i naturen, såsom nedskräpning och slitage blir vanligare. Det nuvarande ekologiska nätverket utglesas och enskilda förbindelser blir smalare. Förändringen inverkar på djurens förutsättningar att röra sig i och genom området. De viktigaste ekologiska förbindelserna mellan kusten och inlandet bevaras dock. Artsammansättningen förändras. De negativa konsekvenserna kan förhindras och minskas genom att naturens särdrag i området beaktas när den mera detaljerade markanvändningen planeras och genomförs. Bebyggelse påverkar också jordmånen och vattenförhållandena. När den bebyggda ytan växer ökar dagvattnet och riskerna för att yt- och grundvattenkvaliteten försämras.

Negativa konsekvenser kan hindras och minskas genom att i den mer detaljerade planeringen och förverkligandet av markanvändningen ta områdets naturvärden och miljöns särdrag i beaktande.

Planens Naturabedömning har för Östersundomområdet gjorts som en egen utredning på det sätt och med den noggrannhet som landskapsplanens översiktlighet förutsätter. Byggnadsmöjligheter som följer av beteckningar som anges i planen sträcker sig inte Naturaområdena. Konsekvenserna för dem är indirekta. Granskad tillsammans med andra projekt försämrar planlösningen enhetligheten på Naturaområdet Svarta backens lund och Östersundoms fågelområde. Konsekvenserna är ändå inte betydande på det sätt som föreskrivs i 66 § i naturvårdslagen, med den förutsättningen att åtgärder som förhindrar eller minskar på de negativa konsekvenserna vidtas i den mer detaljerade planeringen.

Naturaområdenas naturvärden tryggas då de tas i beaktande som en del av den nya stadsstrukturen. Konsekvenserna som följer av byggverksamhet och andra projekt bedöms på det sätt som föreskrivs i naturvårdslagen och förutsättningarna för byggande bedöms således alltid från fall till fall. Hindrandet och minskandet av konsekvenser som försämrar och äventyrar Naturaområdenas naturvärden sker i den mer detaljerade planeringen.

Bebyggelse ändrar vattenförhållandena i avrinningsområdena, förorsakar buller och andra störningar särskilt i byggfasen samt medför mera rörelse på naturområdena och i deras omedelbara närhet som eventuellt stör arterna. Det är inte möjligt att utestänga alla störningar. Till åtgärder som lindrar störningar hör bland annat att styra människornas rörelser, tidsplanera byggandet enligt arternas krav, att trygga tillräckligt breda buffertzoner och ekologiska förbindelser med olika konstruktioner. Landskapsplanens översiktlighet möjliggör olika detaljerade lösningar i kommunernas planläggning och övriga planering.

När stadsstrukturen fortsätter nära huvudcentrum minskar behovet av att färdas jämfört med om motsvarande bebyggelse placeras längre bort. Av de olika kollektivtrafikformerna orsakar metron minst koldioxidutsläpp. Dessa lösningar bidrar till att dämpa klimatförändringen. Även utvecklingen av annan kollektivtrafik har positiva klimat- och andra miljökonsekvenser.

Konsekvenserna för landskapsbilden är betydande. Det är möjligt att bevara kulturmiljöernas värden i den närmare planeringen, även om det omgivande landskapet blir mera urbant särskilt i de områden som ska förtätas.

Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Metron är en dyr investering, men kostnaderna för den kan planeras tidsmässigt genom att banan vid behov byggs etappvis. Byggandet av metron påverkar tidtabellen för landskapets övriga investeringar i trafiknätet. Byggandet innebär stora kostnader men också intäkter för kommunerna och enskilda byggherrar. De fördelar sig över hela byggperioden med tyngdpunkt på den inledande perioden i synnerhet på grund av investeringarna i infrastrukturen. Byggandet höjer markpriset kännbart. Detta har en positiv ekonomisk inverkan för såväl kommunerna som andra markägare. Å andra sidan överförs värdestegringen på mark till byggkostnaderna och höjer prisnivån på bostäder och företagslokaler. När helt nya områdeshelheter planeras och förverkligas skapar det förutsättningar för totalekonomiskt förmånliga lösningar. Utbyggnaden av området har en betydande och långsiktig sysselsättande effekt.

Jord- och skogsbruksnäringarnas verksamhetsförutsättningar försämrar avsevärt när de områdena som ska bebyggas utvidgas. Näringarna drar nytta av de förbättrade trafikförbindelserna. Nya stora bostadsområden i närheten av stora arbetsplatsområden stöder områdets konkurrenskraft.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Antalet invånare och arbetsplatser i området kommer att mångfaldigas jämfört med nuläget. De nuvarande invånarnas boendemiljö kommer att ändra karaktär från rural till urban. Förändringarna kommer att fortsätta i årtionden. Förändringarna kan leda till negativa känslor bl.a. när ett långt kontinuum av markinnehav bryts. Eventuella tvångsinlösningar kan ha betydande konsekvenser på individnivå. Serviceutbudet i området utvidgas avsevärt när området byggs ut. Områdena för tätortsfunktioner möjliggör olika boendeformer och utökar utbudet av bl.a.

småhustomter. Samhörigheten i området och dess identitet kommer att förändras och få nya former.

6.4 Bedömning av konsekvenserna för nätverket Natura 2000

Nätverket Natura 2000 är Europeiska unionens heltäckande nätverk av områden som är viktiga för naturskyddet, varmed syftet är att stoppa utarmningen av naturens mångfald. Syftet är särskilt att skydda naturtyper, arternas livsmiljöer samt områden som är viktiga för fågellivet. Statsrådet har fattat beslut som gäller Finlands nätverk 1998, 1999, 2002, 2004, 2005 och 2012.

Särskilda bestämmelser om nätverket Natura 2000 ingår i kapitel 10 i naturvårdslagen. I 197 § i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs att då en plan godkänns och fastställs ska 10 kapitlet i naturvårdslagen beaktas. Landskapsplanen är en sådan plan som avses i naturvårdslagen och när den utarbetas ska det bedömas om genomförandet av planen sannolikt betydligt försämrar de naturvärden för vilkas skydd ett område har införlivats i nätverket Natura 2000.

I Nyland finns över 100 områden som hör till nätverket Natura. Deras sammanlagda areal är cirka 180 000 hektar. I alla tidigare landskapsplaner för Nyland och Östra Nyland har man bedömt konsekvenserna för Naturaområdena. I samband med etapplandskapsplan 2 iakttog man de tidigare bedömningsmetoderna och utnyttjade de bedömningsresultat som redan erhållits.

På området som landskapsplanen för Östersundom omfattar eller i dess närhet ligger tre områden som ingår i nätverket Natura 2000: Svarta backens lund och Östersundoms fågelområde (FI0100065), Sibbo storskog (FI0100066) och Sibbo å (FI0100068).

Man har utfört två konsekvensbedömningar vad gäller planförslagets konsekvenser för Natura 2000-områden. Bägge bedömningarna är artspecifika utredningar som krävs enligt naturvårdslagen. Det norra alternativets konsekvenser för Svarta backens lund och Östersundoms fågelområde (FI0100065) samt Sibbo storskogs Naturaområde (FI0100066) bedömdes år 2016 (Ramboll 15.12.2016) och det direkta alternativets konsekvenser för Svarta backens lund och Östersundoms fågelområden år 2017 (Ramboll 28.2.2017).



I bedömningarna har landskapsplanens uppgift som en översiktlig plan tagits i beaktande. Av bägge bedömningarna framgår att det uppstår konsekvenser men att det inte längre följer betydande negativa konsekvenser för Naturaområdenas naturvärden, om de åtgärder för att lindra konsekvenserna som föreslås i bedömningarna tas i bruk i landskapsplanen och i synnerhet i den mera detaljerade planeringen.

6.5 Bedömning av hur målen nås

6.5.1. Bedömning av hur målen för planen nås

Landskapsplanen är en översiktlig plan för markanvändningen, som tjänar till ledning för kommunernas planläggning och myndigheternas övriga planering som gäller områdesanvändningen. Godkännandet och fastställandet av landskapsplanen medför ännu inga ändringar i områdesanvändningen och förverkligar inte de mål som satts upp för planen. Myndigheterna ska försöka främja att

landskapsplanen genomförs och målen för planen uppnås genom åtgärder, beslut och styrning som gäller områdesanvändningen. För att planen ska genomföras förutsätts åtgärder särskilt inom kommunernas planläggning. Landskapsplanens styrande inverkan förverkligas och målen uppnås i första hand genom planbestämmelserna, planbeteckningarna, plankartan samt genom tolkning och efterlevnad av planen.

Landskapsplanen för Östersundomområdet utgör en del av etapplandskapsplan 2 för Nyland vilket innebär att målen för landskapsplanen för Östersundomområdet stämmer överens med etapplandskapsplan 2. I det här kapitlet bedöms hur de mål som ställts upp för hela etapplandskapsplan 2 uppnås. I tabellen nedan bedöms hur målen som satts upp för planen nås med hjälp av planlösningen. Målen för planen presenteras mera ingående i kapitel 3. Planens konsekvenser bedöms temavis i kapitel 4 medan de totala konsekvenserna och rättsverkningarna bedöms i kapitel 5 och 6.

Mål för planen	Metoder för att uppnå målet i planen	Uppnående av målet
1. Region- och samhällsstrukturen förtätas		
I första hand utnyttjas den nuvarande samhällsstrukturen så att tyngdpunkten i utvecklingen ligger på de resezoner som bäst med tanke på utsläppen från trafiken. I markanvändningslösningarna utnyttjas dessutom så effektivt som möjligt Västmetron till Mattby och Ringbanan, som håller på att byggas.	Nya tätorter och arbetsplatsområden är i huvudsak placerade på områden som är fördelaktiga med tanke på spårtrafiken. Områden som stöder sig på metrolinjen ska förtätas. Strävan är att styra glesbebyggelsen till tätorter.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.
Principerna för förenhetligande definieras för de befintliga centralorterna så att stationstrakterna vid de befintliga banorna och de tätorter som stöder sig på busstrafikens kvalitetskorridorer stärks.	I planbestämmelserna anges principerna för tidsplanen för ibruttagande av tätorterna. Med förtättningsbeteckning anges de tätortsområden som är viktiga med tanke på förtätningen och som ligger på tätortsområden som stöder sig på det expanderande metronätet.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.
Vid behov ser man över centralortsnetet i de nuvarande landskapsplanerna och utreder möjligheterna att inskränka de nuvarande områdena för tätortsfunktioner eller alternativt förverkliga dem etappvis.	Under planprocessen har man sett över centralortsnetet i landskapsplanerna och strukturerat områdena för tätortsfunktioner som är mest ofördelaktigt. I utvecklingsrekommendationen för bosättningen försöker man i första hand styra bosättningen till tätorter.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.
Man förbereder sig på att öppna nya tillväxtkorridorer som stöder sig på spårtrafik på längre sikt, för att säkerställa möjligheterna att förverkliga dem.	Bannätet för regional trafik utvidgas öster och i planen anges ny tätortsstruktur som stöder sig på det.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.
Ett fungerande och hållbart trafiksystem som stöder region- och samhällsstrukturen i landskapsplanen utarbetas. I landskapsplanen behandlas omstigningsplatser av betydelse för den regionala kollektivtrafiken, de lösningar som anslutningsparkeringen förutsätter, stationer för spårtrafiken, kollektivtrafikens kvalitetskorridorer samt förbättrande av cyklingsmöjligheterna.	Utvecklingen av landskapets kollektivtrafiksystem stöds i landskapsplanen med omstigningsplatser för kollektivtrafiken, en tvärgående kollektivtrafikförbindelse samt en förlängning av metrolinjen österut. Medan planen utarbetats har man utrett och i planbeskrivningen inskrivit vilka slags åtgärder för att utveckla trafiksystemet som kan stöda regionstrukturens utveckling.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.
Som en del av samhällsstrukturen tryggas ett tillräckligt och lättillgängligt nätverk av rekreationsområden och ett fungerande ekologiskt nätverk.	Nätverket av rekreationsområden och det ekologiska nätverket har granskats som en del av grönsstrukturen. Nätverket Natura 2000 har tagits i beaktande. Uppnåendet av målet har tryggats genom planbeteckningar och planeringsbestämmelser.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.
2. Metropollandskapets konkurrenskraft stärks		
Riksomfattande och internationella trafikförbindelsers funktionsduglighet främjas genom att man förbereder sig på att nya spårförbindelser förverkligas från Helsingfors i riktning mot Åbo och S:t Petersburg. Dessutom utreds möjligheterna att anvisa en områdesreservering för ett flygfält i Helsingforsregionen.	I planen anges inga trafikförbindelser av betydelse på riks- eller nationell nivå. Den nya metrolinjen är en regiontrafikförbindelse. På planområdet finns inga reserveringar för Helsingforsregionens flygplats.	Målet förverkligas inte i landskapsplanen för Östersundom.
Utöver de strålförmiga trafikförbindelserna utvecklas tvärgående trafikförbindelser.	I planen anges en ny bana för regiontrafik och en ny sträckning som en del av den nuvarande regionförbindelsen. I planen anges också en tvärgående kollektivtrafikförbindelse och omstigningsplatser för kollektivtrafiken.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.

Metropolandskapets kulturella och miljömässiga särdrag samt möjligheterna att erbjuda mångsidiga och varierande livsmiljöer utnyttjas.	Planförslaget möjliggör olika bostads- och livsmiljöer i och med att områden för tätortsfunktioner anvisas i planen. Samtidigt lämnas en betydande andel av planområdet som vita områden.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.
Näringslivets etableringar i områden som är centrala för verksamheten stöds och samtidigt förbättras arbetsplatsernas tillgänglighet genom att deras placering nära invånarna invid goda kollektivtrafikförbindelser främjas.	I planen anvisas arbetsplatsområden nära tätorter och områden som är fördelaktiga i trafikhänseende samt ett industriområde.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.
3. Handelns servicenät planeras så att det utgör en del av region- och samhällsstrukturen		
Handelns servicenät ses över enligt utgångspunkterna för landskapsplanen för Nyland, där detaljhandel av regional betydelse i första hand styrs till områden för centrumfunktioner.	Detaljhandel av regional betydelse styrs i första hand till centrumen. Affärer som placeras i centrumen kompletteras med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse, där man tillåter sådan ny handel av regional betydelse, som med hänsyn till affärens art kan förläggas även utanför centrumområden. Dimensioneringen av handeln har beräknats enligt den nuvarande och framtida befolkningens behov med hänsyn till affärernas art.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.
Sådana ändringar i lagstiftningen om handel som ska beaktas när lagändringen träder i kraft beaktas.	I planen fastställs de undre gränserna för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse med hänsyn till affärens art, anges maximidimensioneringen av detaljhandel av regional betydelse samt dimensioneras detaljhandel som förläggs i centrumområden i tillämpliga delar. Ändringarna i lagstiftningen för handeln har beaktats i planeringsbestämmelserna för tätorts- och arbetsplatsområden, stora detaljhandelsenheter och centrumfunktioner.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.
Planeringen, dimensioneringen och tidtabellen för detaljhandel av regional betydelse styrs genom att de knyts till utvecklingen av den övriga samhällsstrukturen.	Enligt planeringsbestämmelsen är förverkligandet av stora detaljhandelsenheter av regional betydelse knutet till förverkligandet av omgivande områden för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.
4. Styrandet av byggandet i byarna och annat byggande på glesbygden		
Det beaktas att behovet av att styra glesbebyggelsen varierar i olika regioner, styrbehov finns särskilt i Helsingforsregionen. I landskapsplanen meddelas planeringsbestämmelser genom vilka man försöker styra bosättningen till byarna.	Planeringsbestämmelsen för vita områden styr byggandet till tätorterna.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.
De med tanke på region- och samhällsstrukturen viktigaste byarna definieras och beteckningarna för byar i landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland förenhetligas.	I planen anges inga byar av betydelse på landskapsnivå.	Målet förverkligas inte i landskapsplanen för Östersundom.
Jord- och skogsbruksnäringarna verksamhetsförutsättningar främjas genom att enhetliga åkerfält och skogsområden bevaras.	Tätortsstrukturen som presenteras i planen är tät och sammanhängande. En betydande andel av planområdena är vita områden. Jord- och skogsbruksområdenas enhetlighet och att en splittring av dessa undviks har beaktats i planeringsbestämmelsen.	Målet förverkligas i landskapsplanen för Östersundom.



6.5.2. Bedömning av hur de särskilda målen i de riksomfattande målen för områdesanvändningen nås

Enhetlig samhällsstruktur och livsmiljöns kvalitet, kultur- och naturarv, rekreationsbruk och naturresurser

Planlösningen styr byggandet av en tät och enhetlig samhällsstruktur. Nya områden för tätortsfunktioner knyts till förverkligandet av bansträckningarna. Planen har ingen kännbart försämrande inverkan på grönstrukturens funktionsduglighet i landskapet. Planen förbättrar förutsättningarna för näringslivets konkurrenskraft genom att förkorta avstånden mellan arbetstagare, arbetsplatser och marknader. Planen stöder utvecklandet av ett hållbart kollektivtrafiksystem särskilt i huvudstadsregionen. Handels servicenät samt centralortsnätet styr placeringen av kommersiell service i nära anslutning till den övriga samhällsstrukturen.

Genom att förenhetliga samhällsstrukturen kan man också trygga tillräckliga rekreationsområden och ett större grönnät.

Fungerande förbindelser och energiförsörjning

I planen kompletteras energiförsörjningsnätet genom att betydande sträckningar för kraftledningar och områden för energiförsörjning samt en kommunöverskridande huvudvattenledning anges. I planen anges också betydande behov av förbindelse för undervattenskablar samt sträckningar för undervattenskablar i riktning mot Estland.

Specialfrågor i Helsingforsregionen

I landskapsplanen har angetts områden som är tätbebyggda och som ska förtätas och som ligger inom kollektivtrafikens serviceområden. Nya tätorter förbättrar kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar ytterligare. Förverkligandet av nya betydande tätorter är kopplat till ett bindande beslut om att bygga den nya järnvägsförbindelsen och stationen. Härigenom säkerställs att kollektivtrafikförbindelserna utnyttjas och förhindras att tätorter som är lösryckta från den övriga samhällsstrukturen uppkommer.

Omstigningsplatser för kollektivtrafiken, anslutningsparkeringsplatser samt tvärgående kollektivtrafikförbindelser i huvudstadsregionen förbättrar trafiksystemet i regionen, stöder en enhetligare samhällsstruktur samt dämpar klimatförändringen.

7. DELTAGANDE OCH VÄXELVERKAN

Deltagandet och växelverkan i anknytning till landskapsplanen för Östersundomområdet har i huvudsak förverkligats i samband med etapplandskapsplan 2 för Nyland. Planens deltagande och växelverkan har förverkligats i samband med den egna planprocessen efter att Nylands landskapsfullmäktige beslutade att inte godkänna området som en del av etapplandskapsplan 2 för Nyland. Man redogör för deltagandet och växelverkan för hela planprocessen kring etapplandskapsplan 2 för Nyland i kapitel 8 i ifrågasvarande planbeskrivning.

Under den tid som förslaget till landskapsplan för Östersundomområdet har utarbetats på nytt har interaktionsprocessen berört planområdets tre kommuner: Helsingfors, Vanda och Sibbo. Man har också samarbetat och fört dialog med dem som bereder den gemensamma generalplanen för Östersundom. Utöver detta har man i samband med beredningen av planen förhandlat med miljöministeriet, NTM-centralen i Nyland och Forststyrelsen. Landskapsfullmäktige har fått lägesrapporter över planprocessen. Det har hela tiden varit möjligt att ge fritt formulerad respons på planarbetet.

Remissförfarandet i enlighet med markanvändnings- och bygglagen har varit en viktig del av

växelverkan kring det nya planförslaget. Utlåtanden begärdes av närings-, trafik- och miljöcentralen, kommunerna, andra för planen centrala myndigheter och samfund samt av ministerierna. Till utlåtandena bereddes bemötanden som godkändes av landskapsstyrelsen i juni 2017. Myndigheternas samråd i anslutning till planen hölls 23.5.2017. Därefter lades det justerade planförslaget fram till påseende och då hade alla intressenter möjlighet att framställa en anmärkning om planen. Till anmärkningarna utarbetades bemötanden som godkändes av landskapsstyrelsen i februari 2018.

Nylands förbunds webbplats (www.uudenmaanliitto.fi) har varit en viktig informationskanal för planarbetet. På nätet har det varit möjligt att bekanta sig med det omfattande bakgrundsmaterial som har använts till beredningen av planen. Man har också informerat om hur arbetet med landskapsplanen har framskridit på förbundets Facebooksida. Framläggandet av planen har kungjorts i enlighet med förbundets officiella kungörelseförfaranden.

Landskapsstyrelsens och landskapsfullmäktiges föredragningslistor och protokoll har funnits tillgängliga på förbundets webbplats.

8. GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

8.1. Genomförande av planen

8.1.1. Vem genomför och främjar planen?

Landskapsplanen är ingen genomförandeplan. Planen genomförs genom mera detaljerade planer. Att landskapsplanen godkänns och fastställs medför inga direkta ändringar i områdesanvändningen eller förpliktar till att inleda planering, t.ex. kommunens planläggning. Många betydande projekt med anknytning till områdesanvändningen kan dock inte genomföras utan en lösning i landskapsplanen eller i strid med planeringsprinciperna i landskapsplanen. I allmänhet förutsätts att någon speciallag tillämpas för att de ska kunna genomföras.

Det är i huvudsak kommunerna i området som genomför landskapsplanen. Kommunernas ansvar för genomförandet konkretiseras i samband med deras planläggning. Landskapsplanen ska beaktas när planer som påverkar områdesanvändningen görs upp eller ses över. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM) ska övervaka att frågor som har konsekvenser på riksnivå och frågor av betydelse på landskapsnivå beaktas i planläggningen, byggandet och övrig områdesanvändning.

Staten spelar en betydande roll för genomförandet av planen. Staten ska bland annat bygga de landsvägar och riksomfattande huvudbanor samt inrätta sådana vidsträckta områden enligt skyddsprogram som anges i planen. Staten spelar också en viktig roll för åstadkommandet av ett med tanke på regionstrukturen ändamålsenligt trafiksystem, även annat än infrastrukturen.

Genom projektverksamhet som följer principerna i landskapsplanen kan man skapa förutsättningar för att genomföra planen även utanför planläggningssystemet. Landskapsplanen ger handelns aktörer förutsättningar att söka sig till olika ställen och tryggar konkurrensförutsättningarna. Huruvida handelsprojekten genomförs är beroende av enskilda aktörers beslut, liksom var

privata arbetsplatser placeras.

Nylands förbunds viktigaste metod att informera om planens mål och främja genomförandet av den är samarbete med kommunerna, samt remissförfaranden i anslutning därtill. Nylands förbund främjar landskapsplanens projektifiering med hjälp av Nylandsprogrammet och den genomförandeplan som hänför sig till det. Projektifiering kan också främjas inom ramen för EU:s strukturfondsprojekt.

Planläggningen kan endast i begränsad utsträckning påverka utvecklingen av trafiksystemet. Det är särskilt kommunerna och staten som genomför trafiksystemet enligt planen när de fattar beslut om utveckling och underhåll av trafiknätet, kollektivtrafikservice och bl.a. ekonomiska styrmedel. Det är ändå nödvändigt att utveckla trafiksystemet, och den omvärld som påverkar hur människorna rör sig förändras också oberoende av markanvändningen.

I de regionala trafiksystemplanerna presenteras behoven av att utveckla trafiksystemet mera detaljerat med beaktande av även sådan mot trafiksystemet riktade behov som inte kan styras genom översiktlig planering av markanvändningen. I trafiksystem- och kollektivtrafikplanerna preciseras också andra behov av att utveckla trafiksystemet och definieras de eftersträlvade tidpunkterna för olika åtgärder liksom kostnads- och ansvarsfördelningen. I Nyland svarar HRT och landskapsförbundet för trafiksystemplaneringen. De viktigaste kollektivtrafikmyndigheterna är Nylands ELY-central, HRT och när det gäller närtåg-trafiken även kommunikationsministeriet.

Landskapsplanen innehåller områdesreserveringar och utrymmesreserveringar för bland annat trafikleder som eventuellt förverkligas först efter en längre tid. Man vet inte alltid på förhand om sådana projekt kommer att genomföras och på vilket sätt. Det är inte heller säkert vem som kommer att genomföra dem.

8.1.2. Tidsordning och villkor för genomförandet

Genom landskapsplanens planeringsbestämmelser kan man styra den inbördes tidsordningen mellan de åtgärder som vidtas för att genomföra landskapsplanen eller den ordning i vilken områdena tas i bruk. I landskapsplanen har man i större utsträckning än tidigare samordnat planlösningarna i anslutning till tätorter och trafik och gett planeringsbestämmelser om tidsordningen för planbeteckningar i anslutning till tätorter.

I planeringsbestämmelserna för nya tätortsområden i anslutning till nya spårtrafikförbindelser betonas att tätorten inte får tas i bruk innan det finns ett bindande beslut om att den nya järnvägen eller stationen ska byggas. Genomförande förutsätter således åtgärder från kommunens sida i anslutning till planläggningen och byggandet av tätorten samt ett planerings- och finansieringsbeslut från statens och/eller kommunens sida om byggande av järnvägen eller stationen.

8.1.3. Statens och kommunernas avtalsförfaranden

Genomförandet av regionstrukturen enligt landskapsplanen kan främjas genom avtal mellan kommunerna och staten. Sådana avtal har ingåtts bland annat i anslutning till en solidarisk bostadspolitik och trafiksystemen.

I Helsingforsregionen bereds för närvarande en gemensam plan för markanvändning, boende och trafik (MBT 2019). I MBT-intentionsavtal 2016–2019 mellan Helsingforsregionens kommuner och staten har man kommit överens om att den gemensamma planeringen av regionens markanvändning, boende och trafik fortsätts utifrån de tidigare planerna.

Eftersom planläggningen och de markförvärv som eventuellt föregår den tar flera år i anspråk från planeringsfasen till genomförandet, är det av största vikt för kommunerna att så tidigt som möjligt få säkerhet om de statliga investeringar som ett område eventuellt förutsätter. Statliga investeringar som är väsentliga med tanke på regionstrukturen i landskapet är trafikledsprojekt som är helt nya eller som kännbart utökar kapaciteten, framför allt järnvägsprojekt som är en förutsättning för att ta i bruk nya tätortsområden. För att samhällsstrukturen ska fungera förutsätts ofta



även mindre trafikledsinvesteringar samt ett avtal mellan kommunen och staten om hur kollektivtrafikservicen ska ordnas i det nya området. Särskilt för att främja förverkligandet av tätortsområden som stöder sig på spårtrafik vore det nödvändigt att utveckla förfarandet med MBT-intentionsavtal ytterligare liksom avtalens bindande natur även när det gäller spårtrafikinvesteringar.

8.1.4. Osäkerhetsfaktorer

Regionstrukturen enligt landskapsplanen möjliggör olika utvecklingsstigar och lokala lösningar. Genom landskapsplanen anvisas inte omfattningen av eller tidpunkten för byggandet. En risk i anslutning till genomförandet av planen är att regionstrukturen blir för gles eller att den förverkligas endast delvis eller vid så olika tidpunkter i kommunerna att det inte uppkommer några förutsättningar för ett utökat kollektivtrafikutbud. Det kan vara svårt för kommunerna att komma överens om sådana utvecklingsstigar för markanvändningen som skulle vara mest ändamålsenliga för hela området.

Genomförandet av handelsprojekt är beroende av privata aktörer inom handeln. De förutsätter emellertid planläggning i kommunen samt utredningar om handels servicenät och konsekvensbedömningar i anslutning därtill.

Statens och kommunernas finansiering för underhåll och utveckling av trafiksystemet kan vara otillräcklig i förhållande till befolkningsökningen och ökningen av antalet arbetsplatser i området.

Samhällsstrukturen kan då bli ännu mera bilberoende och resandet mindre smidigt. Då kan också näringslivets transporter drabbas av störningar på trafikleder som stockas av personbilar.

En av de största osäkerhetsfaktorerna för en utveckling enligt regionstrukturen i landskapsplanen är om det är möjligt att planera, finansiera och förverkliga markanvändningen och trafiken samtidigt. Om det inte görs investeringar i banätet, försämrar förtätande och komplettering av den nuvarande regionstrukturen trafiksystemets funktionsduglighet och styr det inte i den önskade kollektivtrafikbetonade riktningen. Förtätandet kan inte avancera effektivt i kommunerna utan små fortlöpande kostnadseffektiva utvecklingsprojekt som gäller vägnätet, cykel- och gångtrafikförbindelser och bl.a. bullerbekämpning. Förutom att bygga infrastruktur borde staten och kommunerna också förbinda sig att upprätthålla och utveckla kollektivtrafikutbudet.

Befolkningsökningen borde i första hand placeras i tätorter. Om glesbebyggelsen ändå fortsätter att öka, försämras i motsvarande mån förutsättningarna för tillväxt i tätorterna och därigenom för att ordna lönsam service.

8.2. Uppföljning av genomförandet av planen

8.2.1. Bedömning av hur aktuell planen är

Utgångspunkt för bedömningen av hur aktuell landskapsplanen är landskapsplanens överensstämmelse med markanvändnings- och bygglagens krav samt landskapets centrala utvecklingsmål. Faktorer som kan försämrar aktualiteten i fråga om landskapsplanen eller planlösningen för vissa av dess teman eller områden kan vara bland annat:

- Effekter av ändringar i utgångspunkterna för planeringen, det vill säga de riksomfattande målen för områdesanvändningen, utvecklingsprinciper eller lagstiftningen
- Inverkan av landskapsöversikten och andra program
- Behov som kommer fram med hjälp av uppföljningen av genomförandet av landskapsplanen
- Ändringar i yttre omständigheter, miljön eller kunskapsunderlaget
- Väsentliga ändringar i kommunstrukturen

Enligt behov revideras landskapsplanen i sin helhet eller så utarbetas etapplandskapsplaner som behandlar olika teman eller områdeshelheter. Nylands förbund har år 2016 inlett arbetet med en landskapsplan som omfattar hela landskapet, Nylandsplanen 2050.

8.2.2. Uppföljningsprinciper

Vid uppföljningen av landskapsplanläggningen granskas hur markanvändningen förändrats samt planeringssituationen och den vision som styr förändringen med hjälp av olika nyckeltal. Uppföljningen går å ena sidan ut på att följa effekterna av vissa strategiska val och å andra sidan på att följa utvecklingen i omvärlden. Det ena beskriver hur målen har uppnåtts och det andra hur målen borde sättas i framtiden.

Uppföljningen omfattar hela den helhet som landskapsplanerna bildar, av vilken landskapsplanen för Östersundom utgör en del. De huvudsakliga mål som styr landskapsplanhelheten finns inskrivna i landskapsöversikterna och de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Bland annat följande teman är väsentliga för uppföljningen av planen:

- kommunernas detalj- och generalplanläggning, var har man planlagt och hur mycket
- utbyggnaden av områden och utvecklingen av trafiksystemen
- förtätandet av samhällsstrukturen
- tillgängligheten för olika funktioner inom samhällsstrukturen
- utbyggnaden av handelns servicenät
- trafikens smidighet, ekonomi, miljökonsekvenser

Genomförandet av landskapsplanen följs kontinuerligt upp. Uppföljningen producerar information inte bara för utvecklandet av landskapsplanläggningen utan också för t.ex. behov i anslutning till uppföljningen av markanvändningen, boendet och trafiken (MBT), trafiksystem- och kollektivtrafikplaneringen samt intressebevakningen. Vid uppföljningen utnyttjas den statistik och geografiska information som Nylands förbund samt andra myndigheter producerat. Uppföljningsmaterial- et får utnyttjas av kommunernas och regionens aktörer när förbundet kan bestämma om användarrättigheterna.

Litteratur och källförteckning

Arvio Östersundomin yleiskaavan suunnitellun maankäytön vaikutuksista. Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura-alueeseen sekä Sipoonkorven Natura-alueeseen, Sito Oy, 10.10.2014.

Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla. Nylands förbunds publikationer E 118 - 2012. (Byggande utanför detaljplaneområden i Nyland, svenskt presentationsblad).

Asiantuntija-arviot Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleista 2035. Nylands förbunds publikationer E 112 - 2011.

Asiantuntijalausunnot maakuntakaavaluonnoksesta. Nylands förbunds publikationer E 117 - 2011.

Direktbanan Esbo-Salo. Förbandet vid miljökonsekvensbedömning. Konsekvensbeskrivning. Trafikverket. 2010.

Etelä-Sipoon liikenneselvitys. Selvitys Östersundomin maakuntakaavaehdotusta varten. Strafica. 20.3.2017.

EU:n ehdotus uudeksi prioriteettihankkeeksi "Pohjolan kaari" KM promemoria 19.05.2009. LVM2009-00234 Kommunikationsministeriet (2009).

Forststyrelsens utlåtande om bedömningen av Naturkonsekvenser i förslaget till landskapsplan för Österundomområdet. Forststyrelsen 14.7.2017.

Helsingin seudun kehityskuva 2050 "RAJATON METROPOLI". MBT-delegationens inlägg. Helsingfors stads ekonomi- och planeringscentrals publikationer 3/2011.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen toteutusohjelma (MAL 2020). Helsingfors stads förvaltningscentrals publikationer 2012:23

Helsingin seudun työssäkäyntialueen laajan liikennetutkimukseen (LITU 2008) yhteenveto. HRT broschyrer 33/2010. Helsingforsregionens trafik 2010.

Häiriöitä aiheuttavat muutokset maisemassa. Selvitys maisemahäiriöistä. (opublicerad).

Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt (MALU). Östra Nylands förbunds publikationer 96. 2010. (svenskt sammandrag).

Itä-Uudenmaan maakuntakaava, selostus. Östra Nylands förbunds publikationer 97. 2010.

Itä-Uudenmaan maakuntasuunnitelma 2035. Östra Nylands förbund, opublicerad

Kaupun palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa. Nylands förbunds publikationer E 111 - 2010. (svenskt presentationsblad).

Kaupun palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi. Nylands förbunds publikationer E 125 - 2013. (svenskt presentationsblad).

Kaupun rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen. Nylands förbunds opublicerade rapport 2011.

Kauppakeskukset osana kestävää kulutusta ja kaupunkirakennetta; Vesa Kanninen, Annuska Rantanen; Forsknings- och utbildningscentralen för samhällsplanerings publikationer C 82; Esbo 2010.

Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki: Helsingin maankäytön kehityskuva. Timo Vuolanto, Rikhard Manninen, 2008. Helsingfors stadsplaneringskontors publikationer 2008: 4.

Koulutusmateriaali. Marr, Bernard. Advanced performance Institute. 2012.

Luonnon ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet Itä-Uudellamaalla. Jukka Husa ja Jari Teeriaho, 2004. Finlands miljöcentral .

Luonnon ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet Uudellamaalla. Jukka Husa ja Jari Teeriaho, 2004. Alueelliset ympäristöjulkaisut 350. Finlands miljöcentral.

Luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen lausunto Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen Nuuksion aluetta koskevasta Natura-arvioinnista. NTM-centralen i Nyland 3.1.2013.

Luonnonympäristöjen arvottamisen kriteeristö Uudellemaalle. Loppuraportti. Nylands förbunds publikationer E 119 - 2012 (svenskt presentationsblad).

Lännentiet-kehityskäytäväselvitys. Nylands förbunds publikationer C 66 - 2009 (svenskt presentationsblad).

Länsiradan maankäytön kehityskuvaselvitys. Espoon kaupunki. 2009.

Maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset. Ympäristöministeriön opas 10. 2003.

Maakuntakaavan taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys 2011. Nylands förbunds, opublicerad 2011.

Maankäyttö- ja rakennuslain 9a-luvun vähittäiskauppaa koskeviin erityisiin säännöksiin liittyvät siirtymäsäännökset. Ympäristöministeriön ohje 4.4.2012 (YM2/501/2012)..

Maaseudun alueelliset kehittämistoimenpiteet Uudenmaan TE-keskuksen alueella ohjelmakaudella 2007–2013. 22.10.2009. Uudenmaan TE-keskus.

Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla. Nylands förbunds publikationer E 115 - 2011 (svenskt presentationsblad).

Mansikkapaikat Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla. Nylands förbunds publikationer E 108 - 2010 (svenskt presentationsblad).

Metropolialueelle kestävä aluerakenne. Nylands förbunds publikationer 2008.

Metropolimaakunnan toimintaympäristö ja muutოსilmiöt. Seppo Laakso, Kaupunkitutkimus TA Oy. Nylands förbunds publikationer E 110 - 2010 (svenskt presentationsblad).

Metsähallituksen lausunto Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan liittyvästä, Nuuksion Natura 2000 -aluetta koskevasta Natura-arvioinnista. Metsähallitus. 18.1.2013

Missä maat on mainiommat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Nylands förbunds publikationer E 114 -2012 (svenskt presentationsblad).

Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet. Natura-arviointi Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavatyön pohjaksi. FCG 29.1.2013.

Natura-arviointi osana Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan laadintaa. Kaavaehdotuksen vaikutukset Nuuksion Natura-alueeseen. Nylands förbund, opublicerad 2012.

Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys maakuntakaavaluonnosta varten. Väliarportti. Liikenneviraston suunnitelmia 3/2011.

Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotusta varten. Liikenneviraston suunnitelmia 1/2012.

Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan. Uudenmaan paikkatietoaineistot. Riionheimo Anna. Nylands förbunds publikationer E 113 - 2011 (svenskt presentationsblad).

Porvoon suunnan joukkoliikenteen kehittämisvaihtoehtoja. Muistio Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa varten. Nylands förbunds publikationer E 122 - 2012 (svenskt presentationsblad).

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma. Nylands förbunds publikationer C 65 - 2009 (svenskt presentationsblad).

Rantaradan Helsinki-Turku ratatekninen ja liikenteellinen selvitys. Ratahallintokeskuksen julkaisu. 2008.

Selvitys Salmenkallion yleiskaava-alueen osalta merkityksellisestä Euroopan Unionin tuomioistuimen luonto- ja lintudirektiivejä koskevasta oikeuskäytännöstä. Hollo Erkki J. 2014.

Strukturmodeller för Nyland och Östra Nyland 2035. Nylands förbunds publikationer E 105 - 2010.

Tien päällä. Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit. Nylands förbunds publikationer E 132 - 2014 (svenskt presentationsblad).

Etapplandskapsplan 1 för Nyland, Beskrivning Nylands förbunds publikationer 2008.

Etapplandskapsplan 2 för Nyland, Beskrivning Nylands förbunds publikationer A 35-2014.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotus, liikenteellinen arviointi (30.1.2012). Uudenmaan liiton julkaisematon kalvosarja (pdf) 2012.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksen liikenteellinen arviointi (15.12.2011). Uudenmaan liiton ja Liikenneviraston julkaisematon raportti 2011.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet ja liikenteelliset vaikutukset v. 2035. Nylands förbunds publikationer E 123 - 2012 (svenskt presentationsblad).

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava, Logistiikan kehityskuva. Nylands förbunds publikationer E136 - 2014 (svenskt presentationsblad).

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavarannot ja suunnitelmat 2035. Nylands förbunds publikationer E 109 - 2010 (svenskt presentationsblad).

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien arviointi. Nylands förbunds publikationer E 106 - 2010 (svenskt presentationsblad).

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien 2035 UrbanZone liikkumisvyöhykkeet ja henkilöliikenteen vaikutusten arviointi. Nylands förbunds publikationer E 107 - 2010 (svenskt presentationsblad).

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallit 2035.

Nylands förbunds publikationer E 104 - 2010 (svenskt presentationsblad).

Uudenmaan kehityssuunnat. Uudenmaan maankäytön, asumisen ja liikenteen kehityskuvan vaihtoehdot, 20.12.2008. Nylands förbunds publikationer 2008. Broschyr.

Utlåtande i enlighet med 65 § i naturvårdslagen om bedömningen av NaturakONSEKVENSERNA I förslaget till landskapsplan för Östersundomområdet. NTM-centralen i Nyland 26.3.2015.

Utlåtande i enlighet med 65 § i naturvårdslagen om bedömningen av NaturakONSEKVENSERNA I förslaget till landskapsplan för Östersundomområdet. NTM-centralen i Nyland 7.6.2017.

Landskapsplan för Nyland, Beskrivning Nylands förbunds publikationer A 18 - 2007.

Uudenmaan maakuntasuunnitelma 2033. Visio ja strategia. Nylands förbunds publikationer A 21 - 2010 (svenskt presentationsblad).

Uudenmaan maankäytön, asumisen ja liikenteen kehityssuunnat vuoteen 2035, sammandrag. Nylands förbund, opublicerad, 2008.

Östersundomin alueen maakuntakaava ja Östersundomin yhteinen yleiskaava. Natura-arviointi. Ramboll Oy. 15.12.2016

Östersundomin alueen maakuntakaava – Suora vaihtoehto, Natura-arviointi. Ramboll Oy. 17.3.2017.

Östersundomin alueen maakuntakaava, vaihtoehtoisen kaavaehdotuksen Natura-arviointi. Ramboll Oy. 28.2.2017.

Östersundomin maa-aines-YVA. Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Helsingin kaupungin rakennusvirasto 31.5.2016.

Östersundomin liikennejärjestelmävertailu 2012. Helsingin kaupunki, Vantaan kaupunki ja HSL.

Östersundomin kaavaehdotusvaiheen liikennejärjestelmäselvitys 2015. Helsingin kaupunki.

Östersundomin liikennejärjestelmäselvityksen päivitys 2016. Helsingin kaupunki

Östersundomin yhteinen yleiskaava. Luontovaikutusten arviointi, Sito Oy, 10.10.2014.

Webbkällor

ESA-oikoradan YVA:ssa tutkitut vaihtoehdot http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/hankkeet/suunnitteilla/espoo_lohja_salo/Espoo-Salo_ratak%20E4yt%20E4v%20E4t_YVA.pdf

Korkeimman hallinto-oikeuden päätös kuntajakoalituksista 15.8.2008. www.kho.fi/paatokset/42158.htm

Nopea ratayhteys Helsingistä itään. <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankkeet/suunnitteilla/maakuntavaraus>

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY). www.rky.fi

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. www.ymparisto.fi/vat

Valtioneuvoston päätös kuntajaon muuttamisesta Sipoon kunnan, Vantaan kaupungin ja Helsingin kaupungin välillä 28.6.2007 www.vn.fi/tiedostot/julkinen/pdf/Sipoo_paaetaoes/VNpaaetos.Sipoo-Vantaa-Hki.suomi.doc.pdf

BILAGOR

Bilaga 1: Beteckningar som upphävs i landskapsplanen för Östersundomområdet

Uudenmaan maakuntakaavasta (vahvistettu 8.11.2006) sekä Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaavasta (vahvistettu 22.6.2010) kumottavat merkinnät

Beteckningar som upphävs i landskapsplanen för Nyland (fastställd 8.11.2006) samt i etapplandskapsplan 1 för Nyland (fastställd 22.6.2010)

	Taajamatoimintojen alue Område för tätortsfunktioner		Moottoriväylä Motorled		Natura 2000 verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue Område som hör till eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000
	Luonnonsuojelualue Naturskyddsområde		Seututie Regional		Pohjavesialue Grundvattensområde
	Virkistysalue Rekreatiomsområde		Liikennetunneli Trafiktunnel		400 kV voimalinja 400 kV kraftledning
	Arvokas harjualue tai muu geologinen muodostuma Värdefull ås eller annan värdefull geologisk formation		Eritasoliittymä Planskild anslutning		400 kV voimalinjan ohjeellinen linjaus 400 kV kraftledning, riktgivande sträck
	Energiahuollon alue tai kohde Område eller objekt för energiförsörjning		Yhdysrata Förbindelsebana		110 kV voimalinja 110 kV kraftledning
	Jäte- ja energiahuollon alue Område för avfallshantering och energiförsörjning		Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen Trafikled betecknad med streckad linje anger en alternativ lösning eller riktgivande sträckning		Maakaasun runkoputki Naturgashuvudledning

Itä-Uudenmaan maakuntakaavasta (vahvistettu 15.2.2010) kumottavat merkinnät
Beteckningar som upphävs i landskapsplanen för Östra Nyland (fastställd 15.2.2010)

	Taajamatoimintojen alue Område för tätortsfunktioner		Pohjavesialue Grundvattensområde		Tieliikenteen yhteystarve Behov av vägtrafikförbindelse
	Taajamatoimintojen laajenemisaalue Tätortsfunktionernas utvidgningsområde		Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue, maakunnallisesti merkittävä Område som är viktiga med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden, landskapsintresse		110 kV voimajohto 110 kV kraftledning
	Kyläalue Byområde		Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue, valtakunnallisesti merkittävä Område som är viktiga med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden, riksintresse		Kyläkohde Byobjekt
	Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta Jord- och skogsbruksdominerat område med särskilt behov av att styra friluftslivet		Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue, valtakunnallisesti merkittävä Område som är viktiga med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden, riksintresse		Eritasoliittymä Planskild anslutning
	Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä ympäristöarvoja Jord- och skogsbruksdominerat område med särskilda miljövärden		Viheryhteystarve Behov av grönförbindelse		Muinaismuistokohde Fornminnesobjekt
	Luonnonsuojelualue Naturskyddsområde		Natura 2000- alue Natura 2000- område		Virkistyskohde Rekreatiomsområde
	Teollisuus- ja varastoalue Industri- och lagerområde		Moottoritie Motorväg		Venesatama Småbåtshamn
	Virkistysalue Rekreatiomsområde		Seututie tai pääkatu Regional väg eller huvudgata		
	Arvokas geologinen muodostuma Värdefull geologisk formation				

Itä-Uudenmaan 1.-4. vaiheseutukaavoista sekä Maakuntakaava 2000: sta kumottavat merkinnät
Beteckningar som upphävs i Etappregionplanerna 1,2,3 och 4 för Östra Nyland samt Landskapsplan 2000

	Taajamatoimintojen alue Område för tätortsfunktioner		Pohjavesialueet Grundvattenområden		Moottoriväylä/Moottoritie tai moottoriliikennetie Motorled/Motorväg eller motortrafikväg
	Kyläalue Byområde		Seudullinen pääväylä/Valta- tai kantatie Regional huvudled/Riks- eller stamväg		Alueellinen pääväylä/Seudullinen tie Intern huvudled/Regional väg
	Lähivirkistysalue Område för närrekreation		Eritasoliittymä Planskild anslutning		Yhdys- tai sivurata Förbindelse- eller sidobana
	Retkeily- ja ulkoilualue Friluft- och strövområde		Ulkolureitti Friluftsled		Pääsähkölinja Elhuvudledning
	Vesiliikenteen alue Område för vattentrafik				
	Suojelualue Skyddsområde				
	Luonnonsuojelualue Naturskyddsområde				
	Maa- ja metsätalousvaltainen alue Jord- och skogsbruksdominerat område				
	Maa- ja metsätalousvaltainen alue, ulkoilun ohjaamistarvetta tai ympäristöarvoja Jord- och skogsbruksdominerat område, behov att styra friluftslivet eller miljövärden				
	Maa- ja metsätalousvaltainen alue/ympäristöarvoja Jord- och skogsbruksdominerat område/miljövärden				

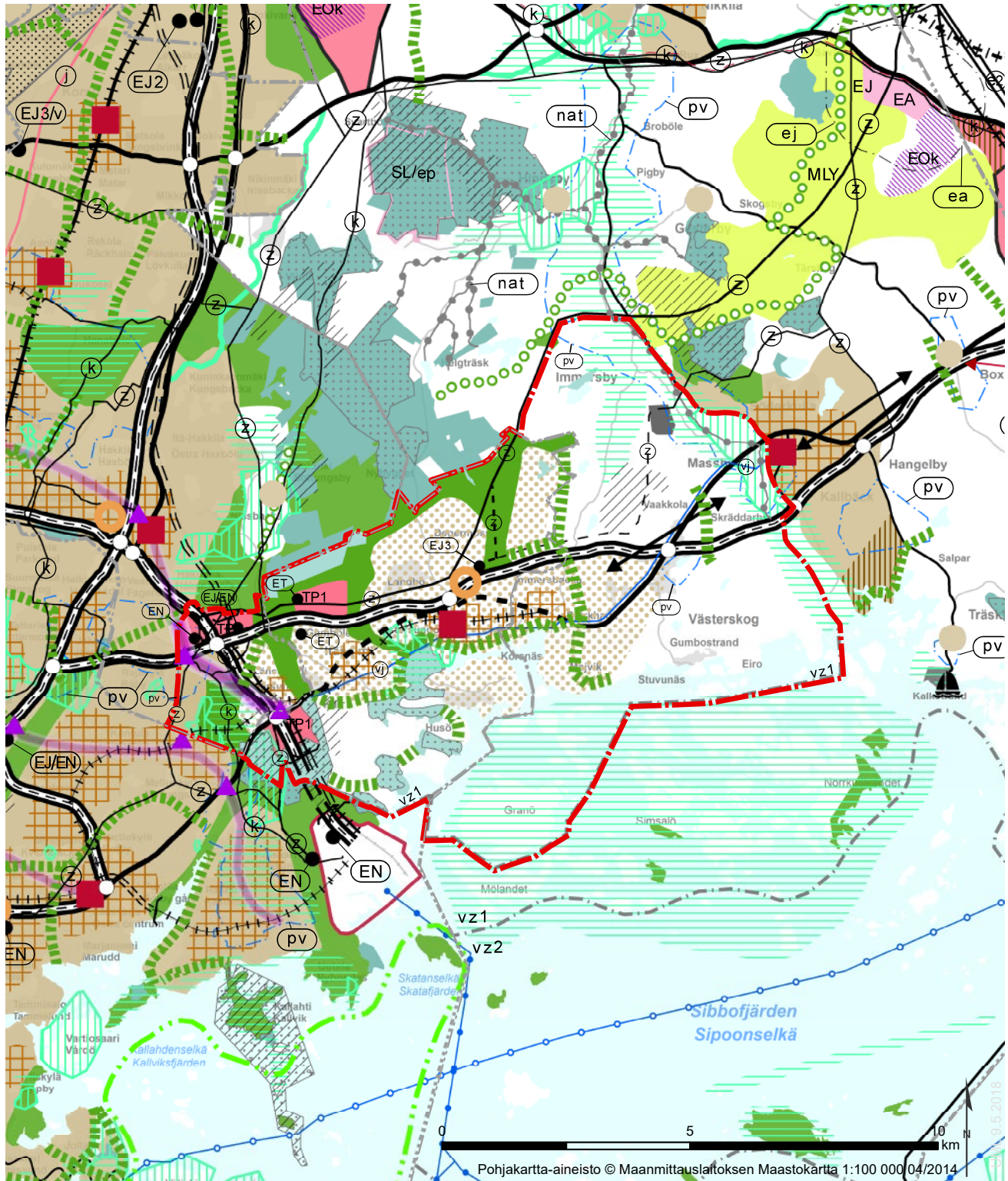
Bilaga 2. Förslaget till landskapsplan för Östersundom och de gällande och godkända landskapsplanerna för Nyland.

MAAKUNTAKAAVOJEN EPÄVIRALLINEN YHDISTELMÄ - 2018

UUDENMAAN MAAKUNTAKAAVA, ITÄ-UUDENMAAN MAAKUNTAKAAVA, UUDENMAAN 1. VAIHEMAAKUNTAKAAVA, UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA, UUDENMAAN 4. VAIHEMAAKUNTAKAAVA (hyväksytty 24.05.2017), UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - Östersundomin alue, ehdotus (maakuntahallitus 23.04.2018, maakuntavaltuusto 12.06.2018)



Östersundomin maakuntakaava-alueen raja



KARTBILAGOR

Kartbilaga 1. Samhällsstruktur och bana för regiontrafik

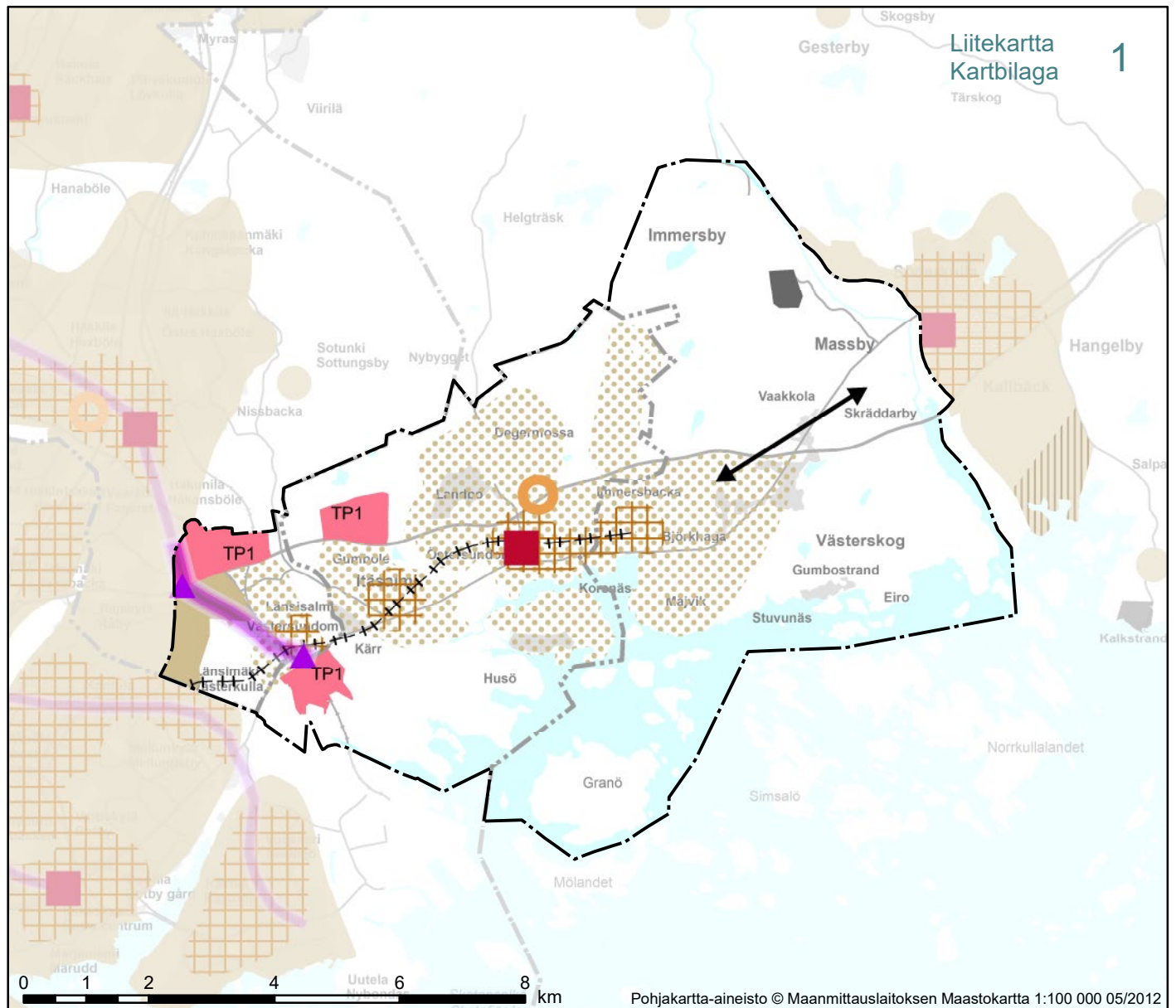
Kartbilaga 2. Grönstruktur

Kartbilaga 3. Trafiknät och kollektivtrafik

Kartbilaga 4. Samhällsteknisk försörjning

Kartbilaga 5. Kulturmiljöer

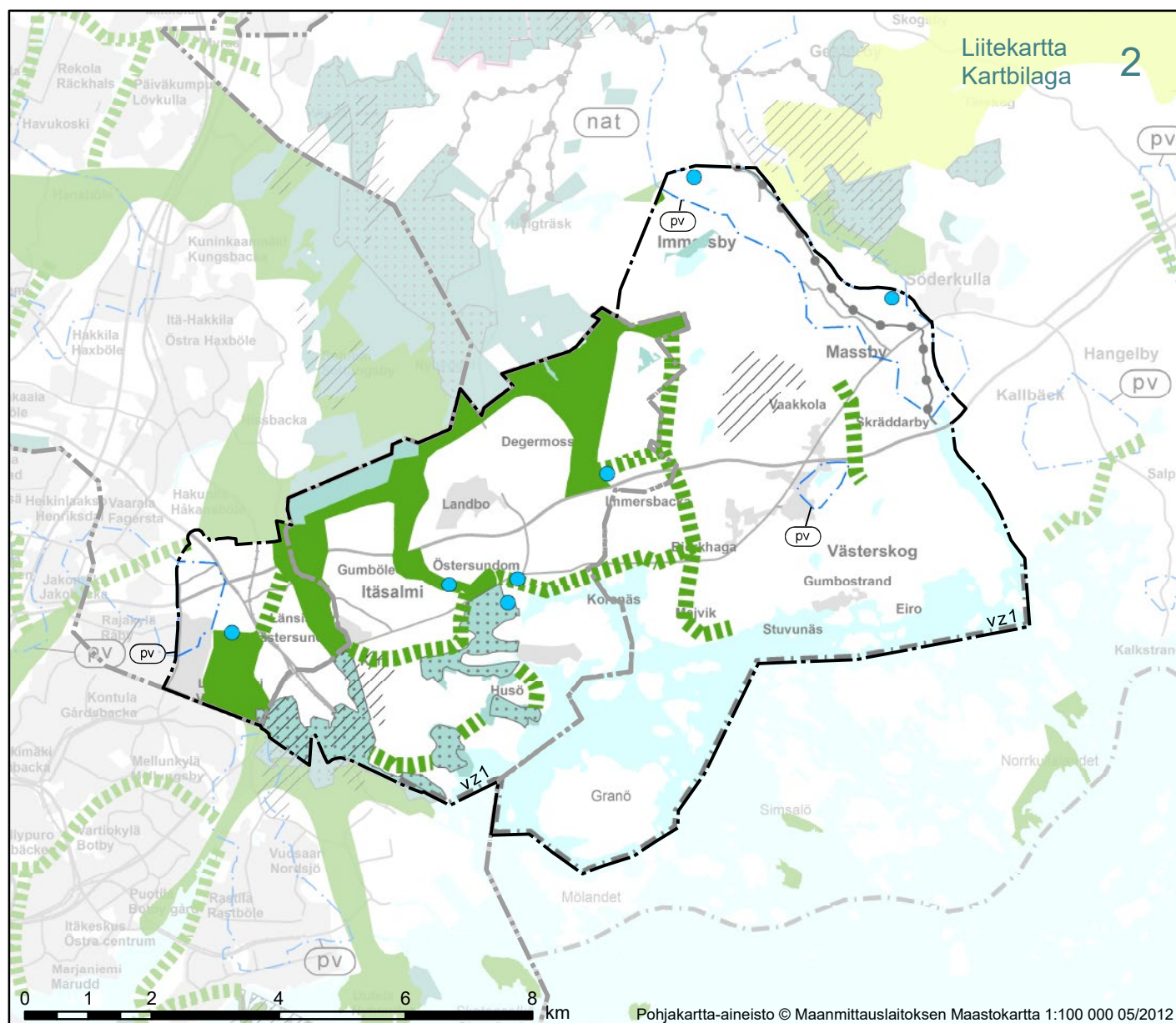
YHDYSKUNTARAKENNE JA SEUTULIIKENTEEEN RATA SAMHÄLLSSTRUKTUR OCH BANA FÖR REGIONAL TRAFIK



Merkinnät Beteckningar

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Taajamatoimintojen alue
Område för tätortsfunktioner | | Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen
Trafikled betecknad med streckad linje anger en alternativ lösning eller riktgivande sträckning |
| | Tiivistettävä alue
Område som ska förtätas | | Liikenteen yhteystarve
Behov av trafikförbindelse |
| | Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue
Område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik | | Pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli
Tvärgående kollektivtrafikförbindelse i huvudstadsregionen |
| | Keskustatoimintojen alue
Område för centrumfunktioner | | Joukkoliikenteen vaihtopaikka
Omsättningplats för kollektivtrafik |
| | Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö
Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse | | Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava - Östersundomin alueen raja
Etapplandskapsplan 2 för Nyland - Östersundoms områdets gräns |
| | Työpaikka-alue
Arbetsplatsområde | | Kunnan raja
Kommungräns |
| | Teollisuusalue
Industriområde | | |

VIHERRAKENNE GRÖNSTRUKTUR



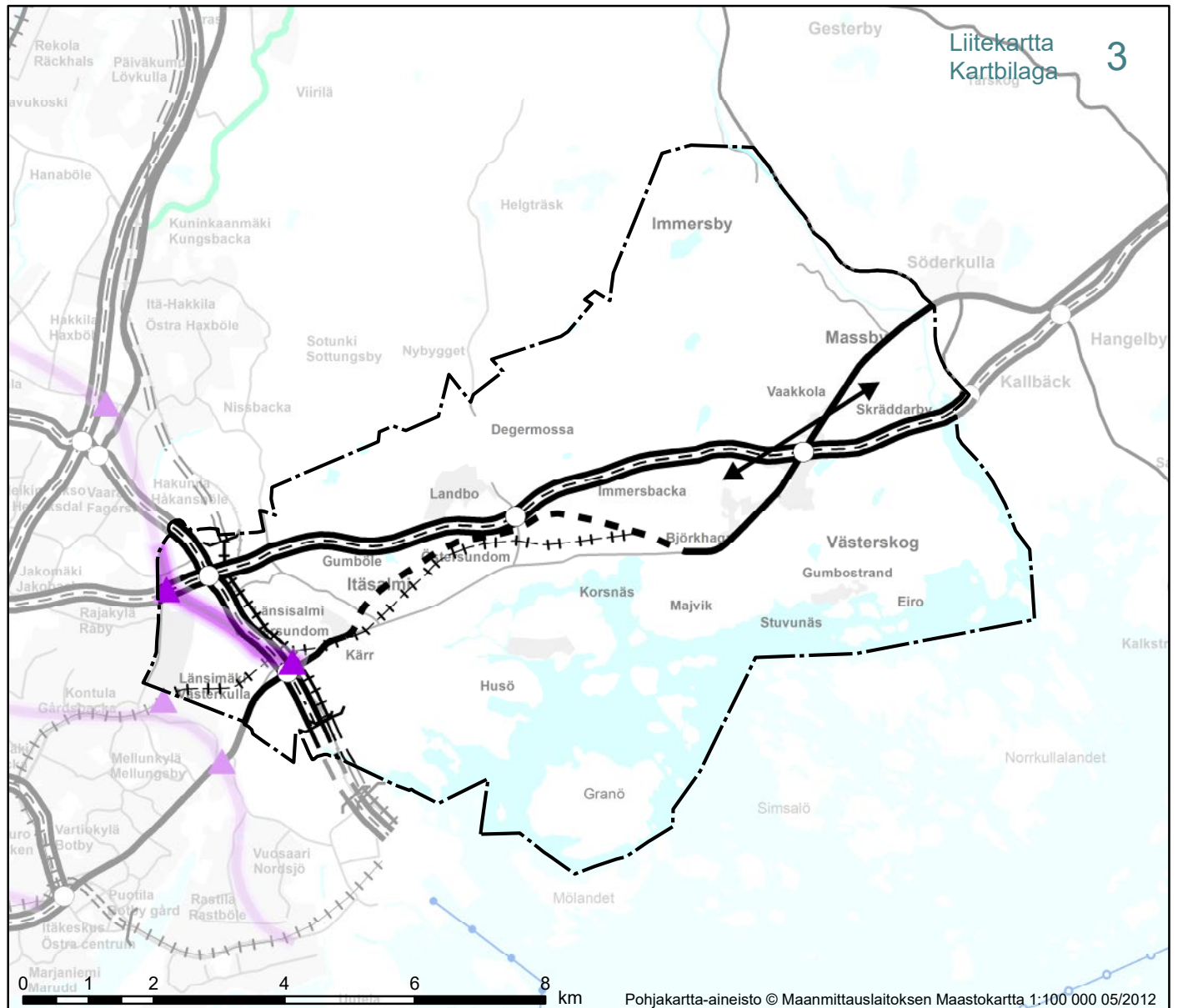
Kaavassa olevat merkinnät Beteckningar i planen

	Virkistysalue Rekreatiionsområde		Arvokas harjualue tai muu geologinen muodostuma Värdefull ås eller annan värdefull geologisk formation
	Viheryhteystarve Behov av grönförbindelse		Saaristovyöhykkeiden välinen raja Gräns mellan skärgårdszoner
	Luonnonsuojelualue Naturskyddsområde		Mantereen rantavyöhyke ja sisäsaaristo Fastlandets strandzon och inre skärgården
	Natura 2000 verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue Område som hör till eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000		Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava - Östersundomin alueen raja Etapplandskapsplan 2 för Nyland - Östersundoms områdets gräns
	Pohjavesialue Grundvattenområde		Kunnan raja Kommungräns

Merkinnät, joita ei esitetä kaavakartalla Beteckningar som inte anges på plankartan

- Toteutunut luonnonsuojelualue alle 5 ha
Skyddsområde som förverkligats, mindre än 5 ha

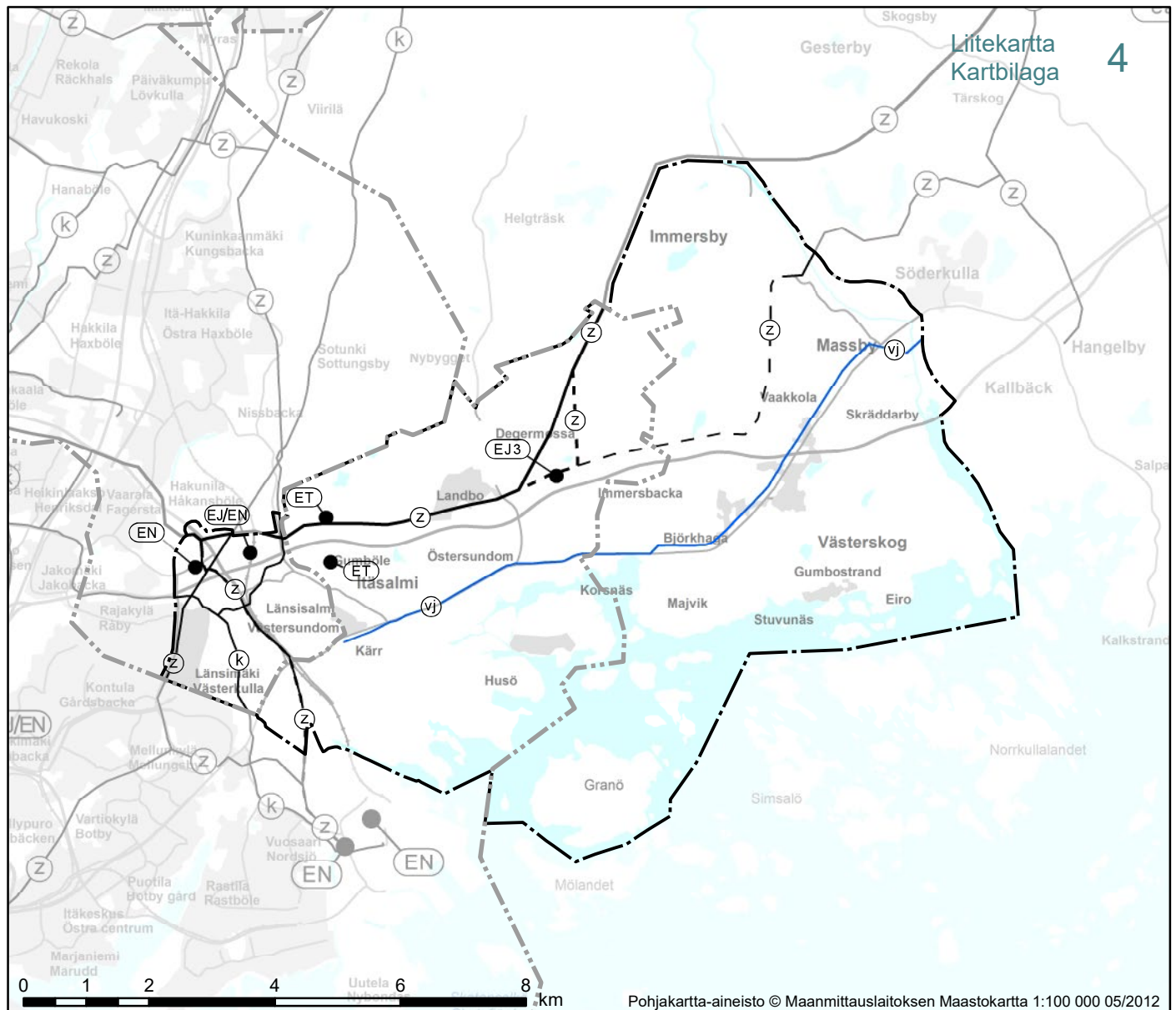
LIIKENNEVERKKO JA JOUKKOLIIKENNE TRAFIKNÄT OCH KOLLEKTIVTRAFIK



Kaavassa olevat merkinnät
Beteckningar i planen

	Moottoriväylä Motorled		Liikenteen yhteystarve Behov av trafikförbindelse
	Seututie Regional väg		Pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli Tvärgående kollektivtrafikförbindelse i huvudstadsregionen
	Eritasoliittymä Planskilad anslutning		Joukkoliikenteen vaihtopaikka Omstigningsplats för kollektivtrafik
	Yhdysrata Förbindelsebana		Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen Trafikled betecknad med streckad linje anger en alternativ lösning eller riktgivande sträckning
	Liikennetunneli Trafiktunnel		Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava - Östersundomins alueen raja Etapplandskapsplan 2 för Nyland - Östersundoms områdets gräns
			Kunnan raja Kommungräns

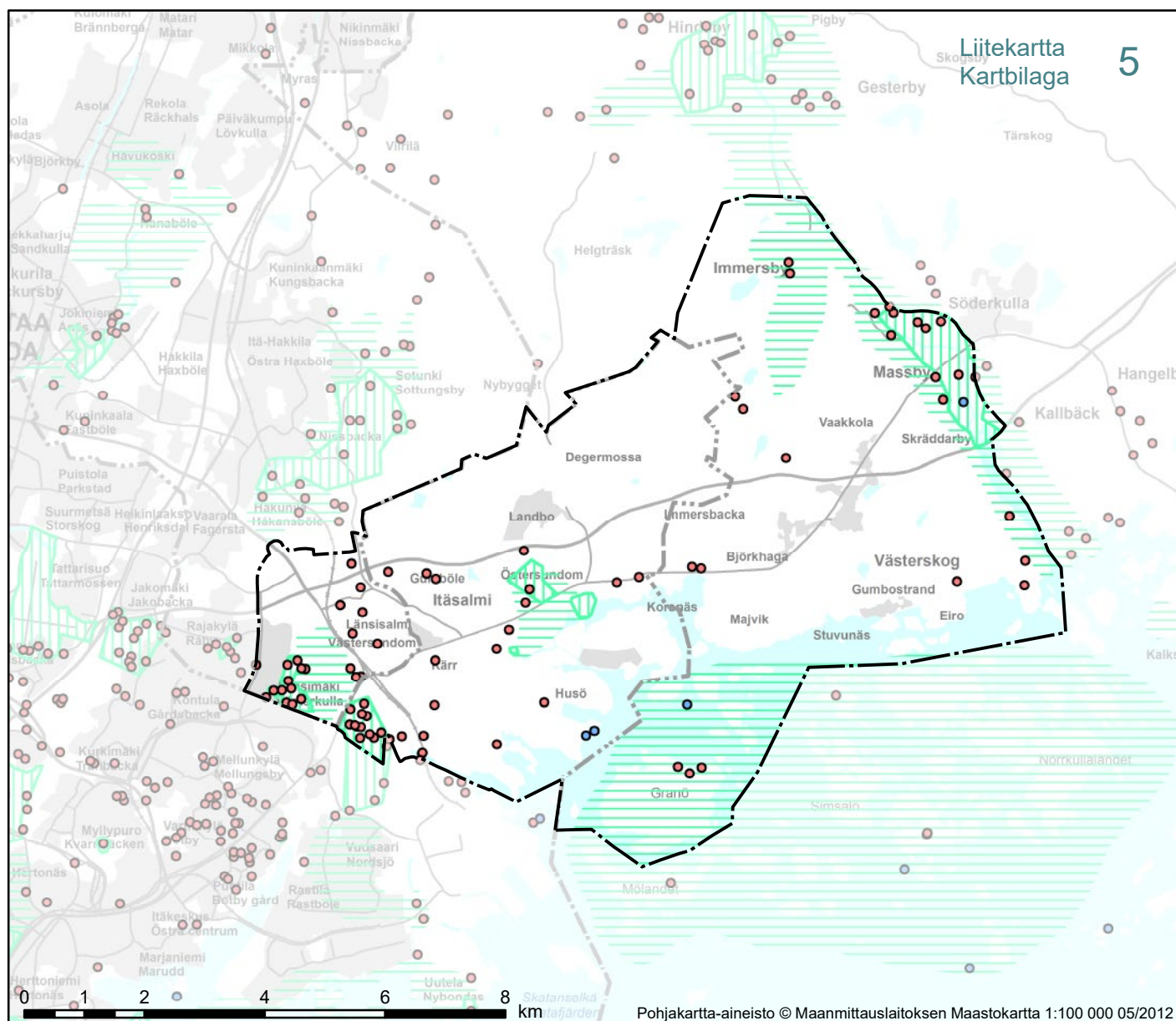
YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO SAMHÄLLSTEKNISK FÖRSÖRJNING



Merkinnät Beteckningar

- | | | | |
|-----------|---|-----------|--|
| ● (ET) | Yhdyskuntateknisen huollon alue
Område för samhällsteknisk försörjning | — (Z) — | 110 kV voimajohto
110 kV kraftledning |
| ● (EN) | Energiahuollon alue tai kohde
Område eller objekt för energiförsörjning | - (Z) - | 110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus
110 kV kraftledning, riktgivande sträckning |
| ● (EJ3/V) | Ylijäämämaiden loppusijoitukseen varattu alue
Område reserverat för slutdeponering av överskottsjord | — (V) — | Runkovesijohto
Stamvattenledning |
| ● (EJ/EN) | Jäte- ja energiahuollon alue
Område för avfallshantering och energiförsörjning | — (k) — | Maakaasun runkoputki
Naturgashuvudledning |
| — (Z) — | 400 kV voimajohto
400 kV kraftledning | — — — | Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava - Östersundomin alueen raja
Etapplandskapsplan 2 för Nyland - Östersundoms områdets gräns |
| - (Z) - | 400 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus
400 kV kraftledning, riktgivande sträckning | — · — · — | Kunnan raja
Kommungräns |

KULTTUURIYMPÄRISTÖT KULTURMILJÖER



Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi