



# Östersundomin yhteisen yleiskaavaluonnoksen leikekirja

24.2.2011





## Esipuhe

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto valmistelelee yhteistyössä Vantaan ja Sipoon kaavoittajien kanssa yleiskaavaa Östersundomiin.

Yleiskaavatyöhön sisältyy varsinaisen yleiskaavan ja selostuksen lisäksi lukuisia selvityksiä ja erityisalojen suunnitelmia. Työssä voidaan myös käyttää hyväksi joitakin jo olevia selvityksiä, joita eri tahot ovat muussa yhteydessä laatineet.

Osa selvityksistä on selkeitä olevan tilanteen inventointeja. Näitä ovat mm. monet luontoselvitykset ja kulttuurirakenteiden inventoinnit.

Osa taas on selkeitä suunnitelmia Östersundomin alueelle, mm. kunnallistekniikasta ja liikenteestä. On myös joitakin selvityksiä, joissa tarkastellaan laajemmin suunnitelmien perusteita ja mahdollisuuksia. Yleisenä tavoitteena Östersundomin suunnittelussa on rakentaa siitä pientalokaupunkia, jonka joukkoliikennetarkaisu perustuu pääosin raideliikenteeseen sekä yleensäkin kestävä kehityksen periaatteita noudattelevaan rakentamistapaan. Tähän tavoitteeseen tähtääviä suunnittelun perusteita tarkastelevia selvityksiä on useita.

Kaupunkirakenteen ominaisuuksiin luonnon kannalta paneudutaan Östersundomin kaupunkiekologisessa ohjelmassa. Katuja ja liikennettä käsitellään Östersundomin katuliikennefilosofisessa ohjelmassa, osa 1. Pientalokaupungin rakentamismahdollisuuksia puntaroidaan tässä raportissa Östersundom ja kaupunkipientalot. Kaupan kysymyksiä suhteessa Östersundomin kaupunkirakenteeseen käsitellään raportissa Östersundom ja kauppa. Kestävä kehityksen sateenvarjokäsitteen alle mahtuvat selvitykset Aurinkosähkö mahdollisuudet Helsingin Östersundomin alueella sekä Östersundomin hiilijalanjäljen arviointi.



**Leikekirjan aineisto on yleiskaavatyön eri vaiheissa syntynyt kokoelma piirustuksia, luonnoksia, ideoita ja ajatuksia yleiskaavan pohjaksi ja eri kaupunginosien luonteen hahmottamiseksi.**

**Aineiston toivotaan herättävän keskustelua ja ajatuksia siitä, minkälaista kaupunkia ja osa-alueita Östersundomiin tulisi tavoitella. Kuvilla tuodaan esille tutkittujen vaihtoehtojen laaja kirjoa, suunnittelutavoitteita ja yleiskaavaluonnoksen pyrkimyksiä. Piirustukset eivät ole valmiita suunnitelmia, useat niistä ovat vaihtoehtoisia toistensa kanssa, osa jopa huolettomasti ristiriidassa keskenään ja poikkeavat yleiskaavaluonnoksen kartasta.**

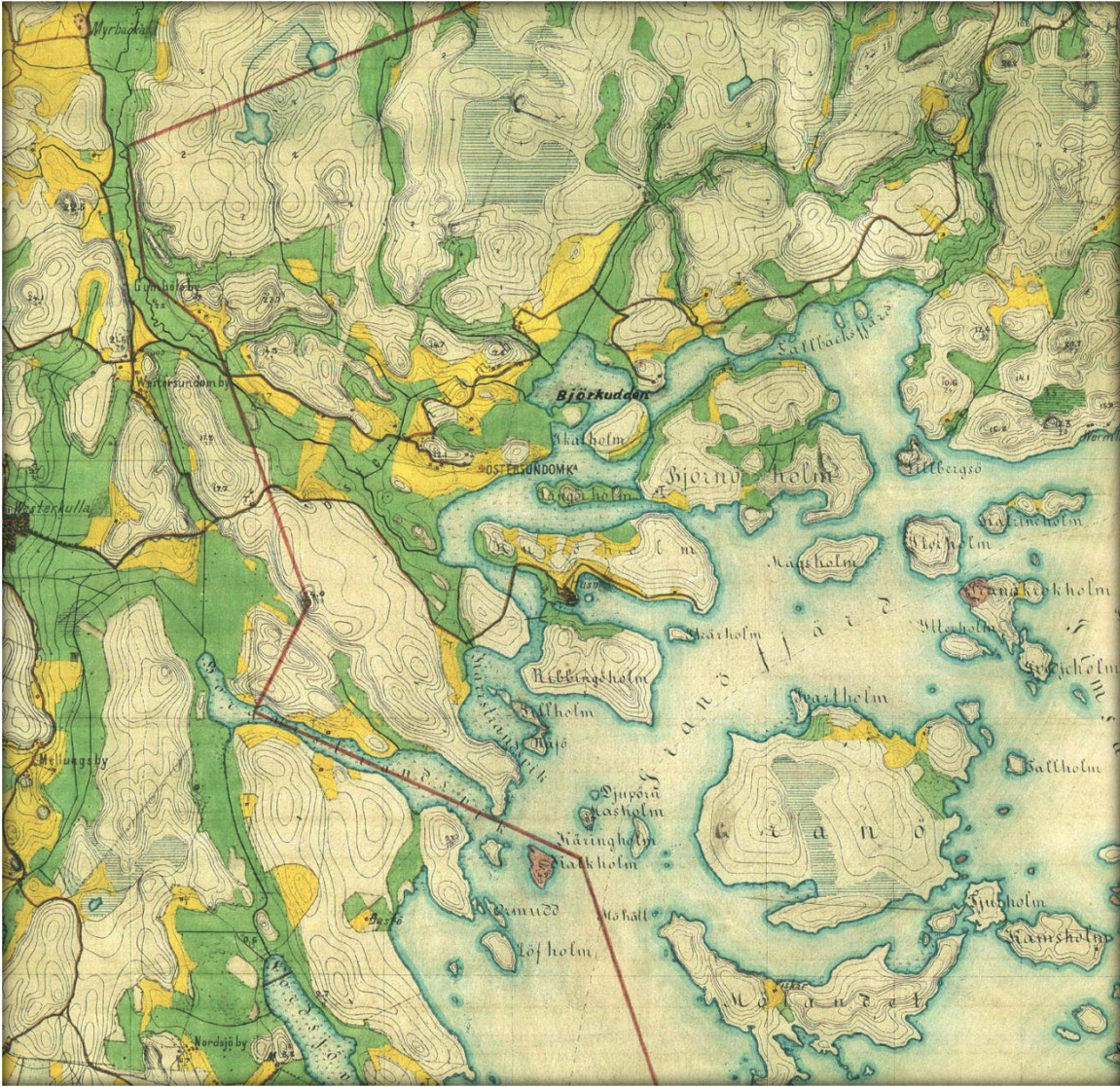
**Havainnekuvat eivät edes pyri olemaan sellaisenaan toteutuskelpoisia suunnitelmia. Varsinaiset paikkoja koskevat konkreettiset suunnitelmat vaativat yleiskaavaluonnoksen kehittämistä, olemassa olevien kiinteistöjen sekä paikkojen erityispiirteiden ja esitettyjen ideoiden yhteensovittamista.**

**Alueen laajuudesta johtuen eri kaupunginosille tulee selkeästi erilaiset luonteet. Yhtenäistä tai yhden teeman varaan rakentuvaa kaupunkia tai edes kaupunginosaa ei ole tarkoituksenmukaista tavoitella. Leikekirjan avulla pyritään esittämään teemojen runsas variaatio.**

Leikekirjaan sisältyviä erillisiä teemoja:

Kaupunkirakenne, katuverkko. Metrokaupunki, julkinen kaupunkiranta, kukkuloilla, kaduilla, pientalokaupunki. virkistys ja liikunta, luonto ja veneily, elinkeinot ja työ, aurinkoenergia, kaupunkikokonaisuuksia, kaupunginosia ja paikkoja jne.

SENAATIN KARTTA 1870



## METROKAUPUNKI - RANTAKAUPUNKI



Näkymä Uudelta Porvoontieltä etelään.  
Kanavaksi laajennettu Krapuoja, päätteenä Taj-Mahalista ideoitu kylpylä, Ui-Mahal, ruotsiksi Si-Mahal.

### RAIDELIIKENNE

Raideliikenne on ollut yleiskaavatyön lähtökohta ja siitä on tehty esiselvitykset niin metron kuin pikaraitiotienkin osalta. Raideliikenne maankäyttöteemana onkin rantojen ohella toinen kaavoituksen pääteema. Yleiskaavaluonnokseen valittu metrolinjaus ja asemien sijainnit ovat maisemallisesti hienoja. Linjaus tekee mahdolliseksi rakentaa mukavia metroasemia, joilla kaikilla on selkeät omat piirteensä topografiasta lähtien.

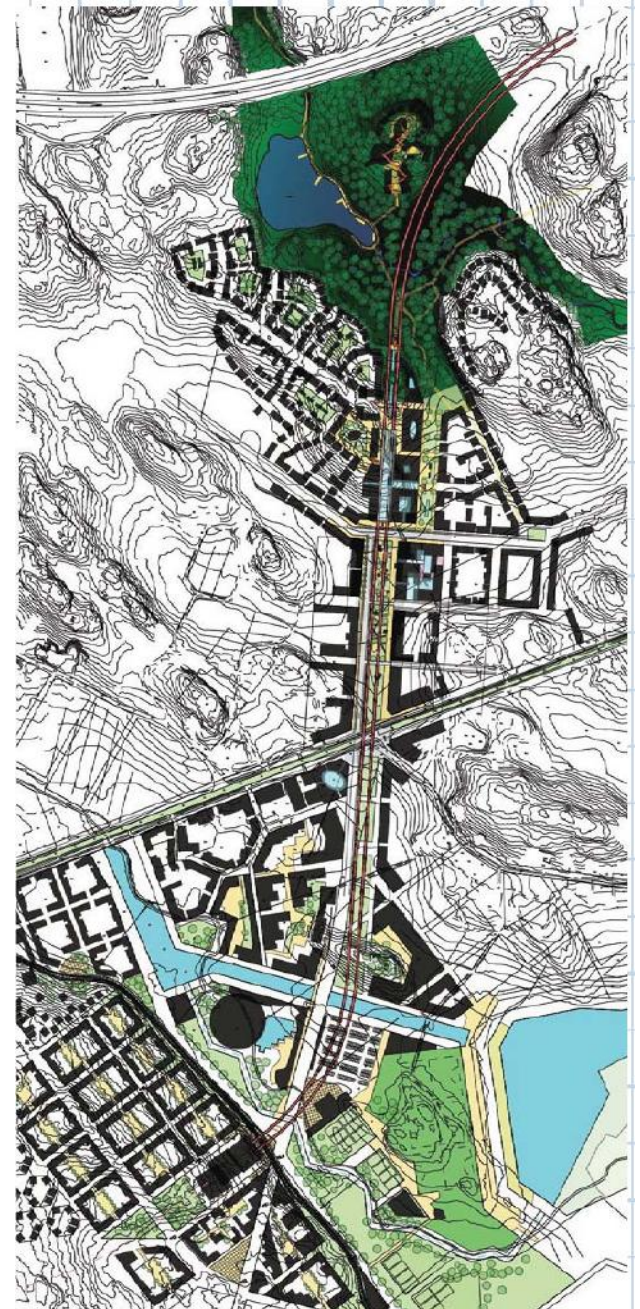


Krapuojan kanavaateema Uuden Porvoontien eteläpuolella  
- luonnoskuva WSP:n pikaraitiotieraportista



Metron eri raidelinjauksilla on suuria vaikutuksia asemanseutujen maankäytön muotoihin. Yleiskaavaluonnoksessa linjaus on pyritty mukauttamaan maastoon ilman suuria kalliroleikkauksia tai maansiirtotarpeita.

Yleiskaavaluonnoksessa Salmenkallion ja Östersundomin aseminen väliin muodostuu toiminnallinen bulevardin -Östersundomin "keskusta". Uusi Porvoontie kulkee tämän bulevardin poikki. Näistä liikenteellisistä elementeistä muodostuu elinvoimainen keskusta, jonka yhteydessä on monipuolista tilaa asumiselle ja elinkeinoille.



## ÖSTERSUNDOMIN METROASEMA JA PUISTOBULEVARDI -



Uusi Porvoontie

Östersundomin metroasema

Porvoon moottoritie

- aseman laituritasolta on suora yhteys Sipoonkorpeen Stora Dammenin vieritse moottoritien ali.  
Metroasemalta etelään päin, aina rantaan asti johtaa toiminnallinen puistobulevardi



Metroraidet voi sijoittaa joko katutaso alapuolella tai kadun yläpuolella sillalla.  
Puistokadun ajorata on länsireunassa, puisto- ja oleskelualue alueen keskellä ja länsireunassa.

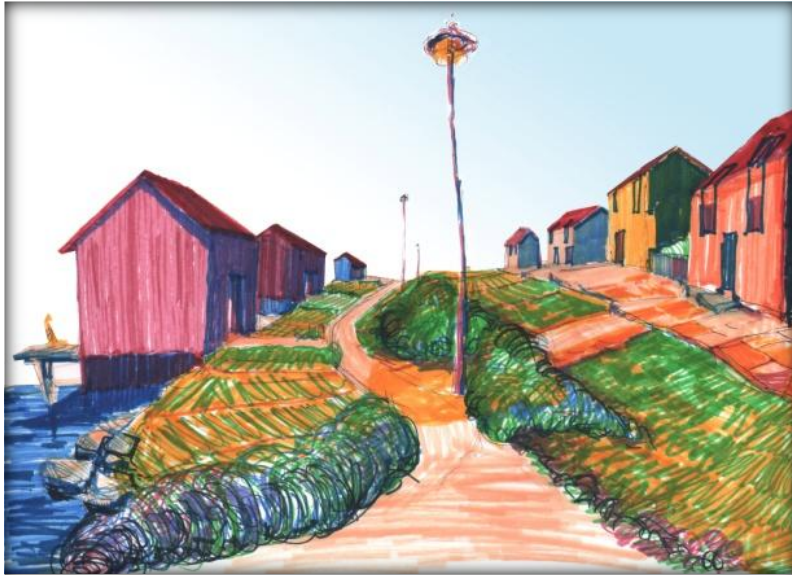
Sakarimäen koulun lähiympäristö voisi olla koulutukseen ja kulttuuriin painottuva aluekeskittymä, jonne voisi sijoittua korkeatasoista tutkimus- ja koulutustoimintaa. Sakarimäen metroasema toimii liityntäliikenteen vaihtopaikkana. Korsnäs on yksi harvoista paikoista, jossa rantaan ja nimenomaan avoveden ääreen pääsee esteettä ja on siitä syystä potentiaalinen paikka veneilyyn ja rantavirkistykseen. Sakarimäen metroasemalta on Korsnäsin rantaan matkaa n. 650metriä.



Sakarimäen metroasemalta laakson yli johtaa metro- ja jalankulkusilta kukkulakaupunkiin



## KAUPUNKIRANNAT



Rannat ovat yleiskaavaluonnoksen tärkeä teema. Rantojen merkitystä kaupunginosissa on haluttu korostaa osoittamalla sekä asuinrakentamista että liiketoimintoja katuosuuksia lähelle rantoja aina kuin mahdollista. Rannat ja meri ovat olleet tärkeitä elementtejä myös Östersundomin historiassa. Kalastus ja maatalous ovat molemmat muokanneet ranta-alueita ja purolaaksojen peltoja. Viime vuosikymmeninä Östersundomin yhteys mereen on heikentynyt. Rannat ovat kaislottuneet ja julkisia ranta-alueita, kuten uimarantoja ei ole juuri ollut. Yleiskaavaluonnoksessa ranta-alueiden maankäytön tavoitteena on tuoda rannat uudelleen eloon.

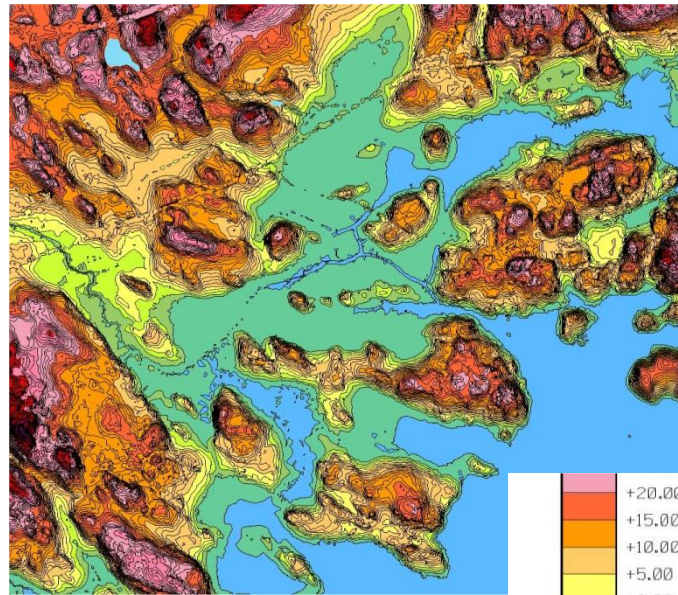


Björkudden ruovikon takana

Kyrkbåtar på Kapellviken.  
Foto: Signe Brander, 1920. SHF.



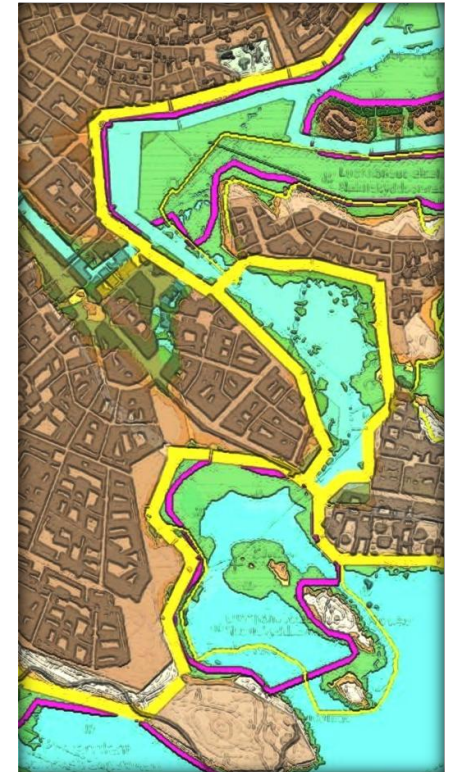
Yleiskaavatyön yhteydessä on tutkittu mahdollisuuksia avata vesireittejä umpeen kasvaneille sisälähdille. Aikaisemmin avonaiset sisälahdet toimivat keskeisinä vesireitteinä mm. Kappelin rantaan.



Korkeustarkastelu



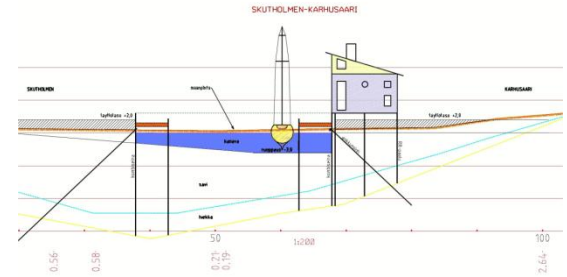
Ruovikoitunut ja umpeen kasvanut Kappelin "ranta"



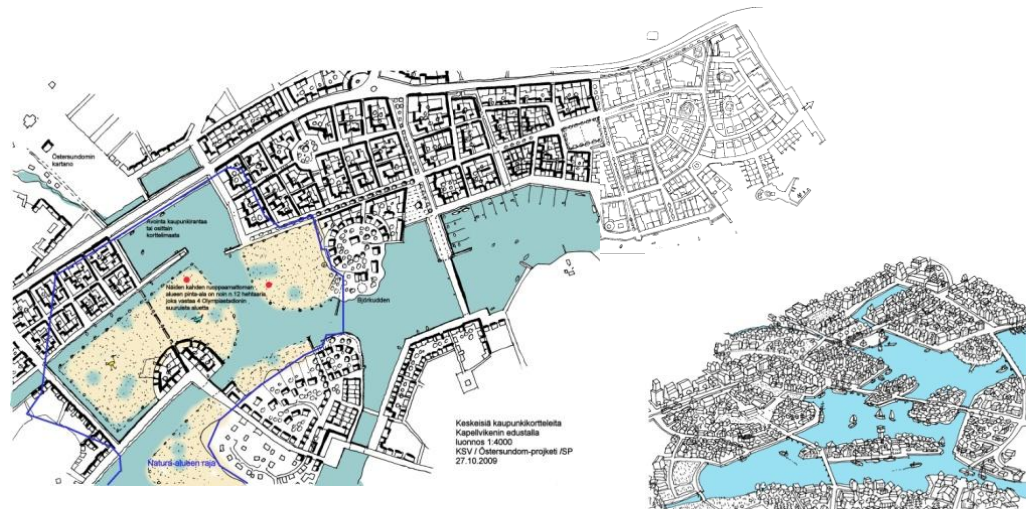


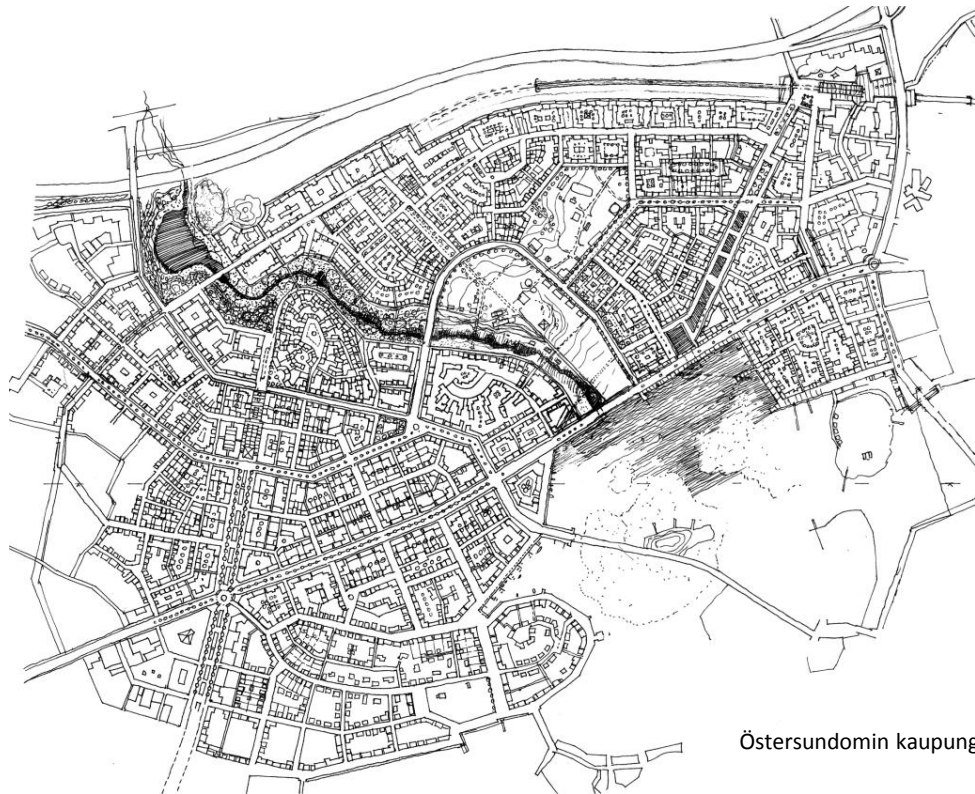
Kapellviken nykytilassaan

Vesialueiden kunnostaminen Östersundomin matalissa merenlahdissa on tärkeää jo lähitulevaisuudessa sekä eliöstön, että veden laadun kannalta. Lahtien kunnostus tapahtuu kaavoitustyön yhteydessä hoito- ja käyttösuunnitelun kautta.



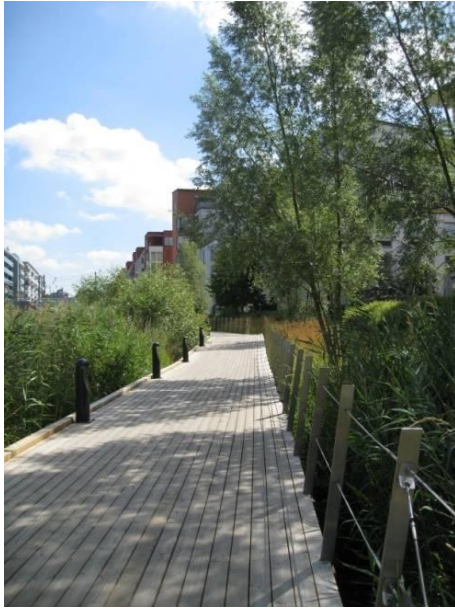
Yleiskaava luonnoksesta poikkeavia varhaisia ja ennakkoluulottomia tutkielmia Kapellvikenin, Karlviken ja Korsnäsin rannoilta.



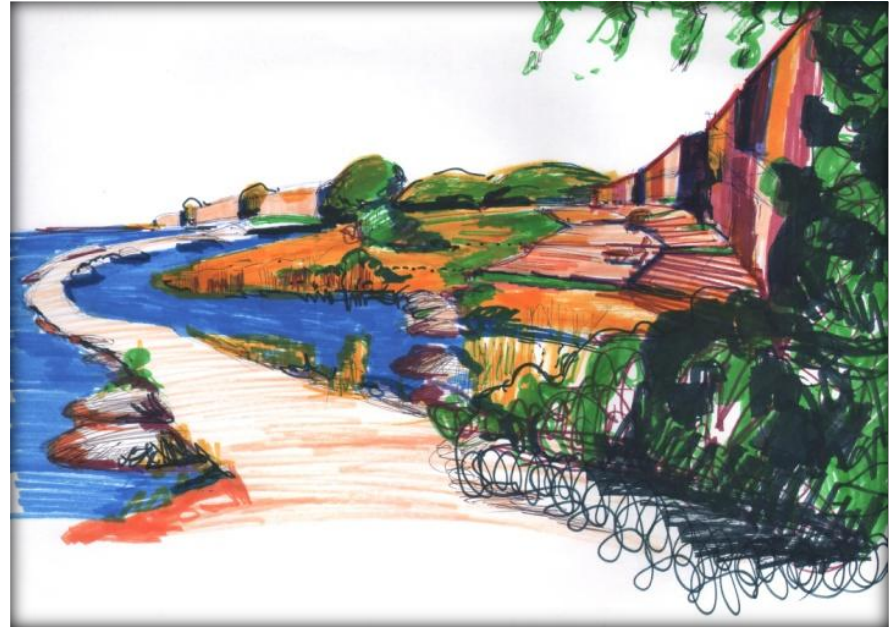


Östersundomin kaupunginosaa





Rantaraitin mahdollinen toteuttamistapa joissakin paikoin?



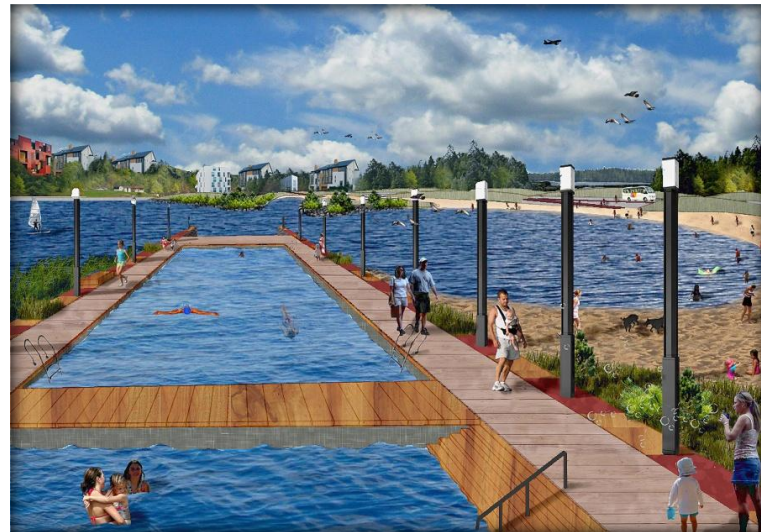
Vaihtelevan rantaviivan vaihteleva käsittely tekee ulkoilureiteistä elämyksellisiä. Julkiset rantareitit ovat yksi keskeinen laatutekijä alueella. Yleiskaavassa on osoitettu rantareitti Vuosaaresta Majvikkiin asti



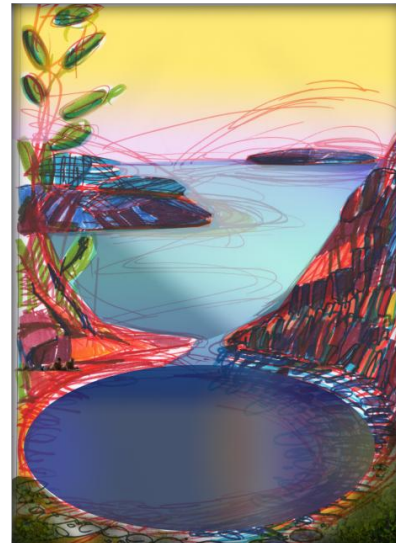
Karlvik ja Björkudden



Veneily on tärkeä osa merellistä kaupunkia



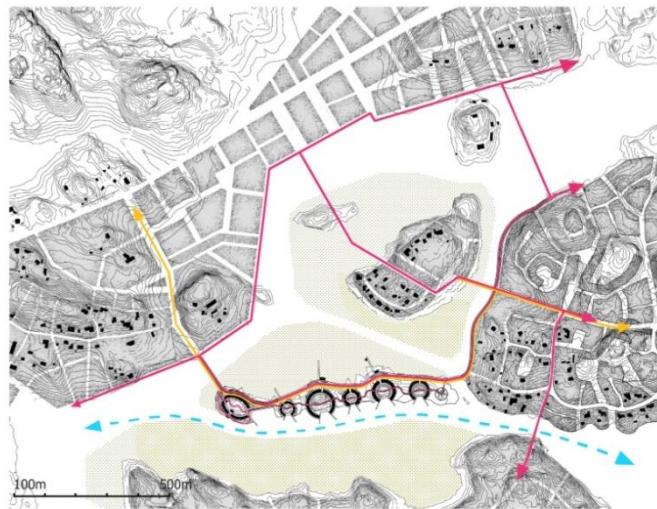
Sisälahtien tuntumaan on mahdollista toteuttaa useitakin uimakeitaita.



Erityisinä luontokohteina vaalitut alueet esimerkiksi Kapellvikenin rantaniityt ja ruovikot, tarjoavat erinomaisen mahdollisuuden rikastaa kaupunkilaisten elinympäristöä, mikäli niihin järjestetään hyvät kulkuyhteydet ja ulkoilureitit.



Sillat ovat monesti tarpeen jotta vältetään pitkiltä matkoilta lyhyillä etäisyyksillä. Sillat nostavat myös alueen julkisten reittien laatua ja kannustavat jalankulkuaun sekä pyöräilyyn. - Talosaaren ja Karhusaaren välinen silta

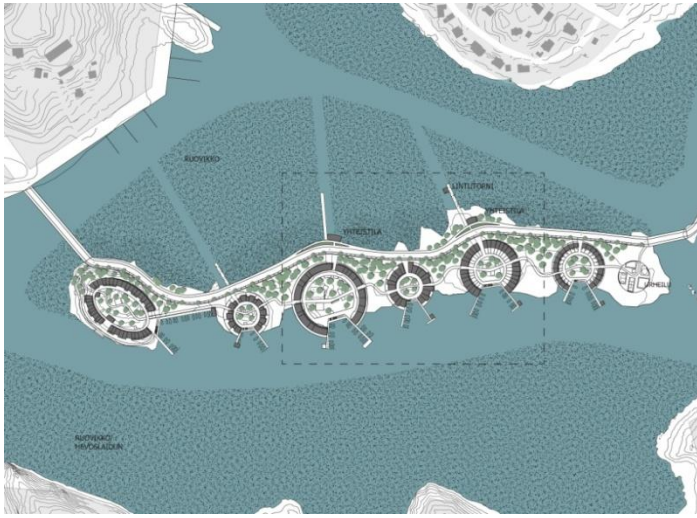


- Yhteydet lähiympäristöön
- ulkoilureitti
  - bussiliikenne
  - metrolinjen
  - - - purjeyhteyks mantereelle

Esimerkki Kappelinlahdelta; sillat tuovat uusia liikkumismahdollisuuksia. Syntyy uusia kytkentöjä paikkojen välille. Ote Essi Walleniuksen diplomityöstä, 2010



Alkuvaiheessa Granön virkistyskeitaaseen voidaan järjestää lauttayhteys.



Ranta-asumisen malleja. Otteita Essi Walleniuksen diplomityöstä, 2010

Diplomityössään Essi Wallenius tarkasteli yhden osa-alueen, Långörenin saaren mahdollisuuksia monipuolisena asuinalueena luontoa arvostaville asukkaille. Korttelimalleissa tutkittiin yksityisyyden ja yhteisöllisyyden eri mahdollisuuksia samalla pyöreällä rakennuksen runkomuodolla. Kaikissa kortteleissa toistuvat tietyt elementit luonnosta ja merellisyydestä; metsäiset sisäpihat ja pihoiille työntyvät laiturit veneineen.







Talviurheilua pääkadun edustalla Karlavikissä





Kaupunkielämää rannoilla: luontoa ja "keinoluontoa".





Östersundomin kaupunkirakenne nojaa vankasti perinteiseen kaupunkimalliin. Ruutukaavaan perustuva katuverkko ja korttelirakenne on osoittanut vahvuutensa vuosisatojen ajan uudistumiskykyisenä, monipuolisena, palveluja tarjoavana, liikkumisen tarvetta vähentävänä ja alati tiivistyvänä, uudistuvana ja muuntuvana kaupunkimallina.



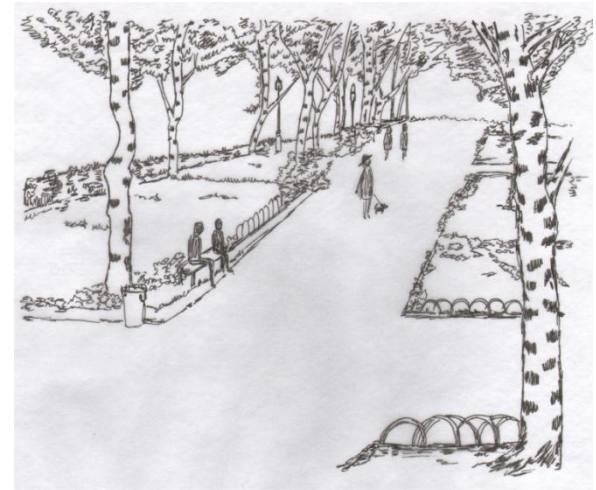
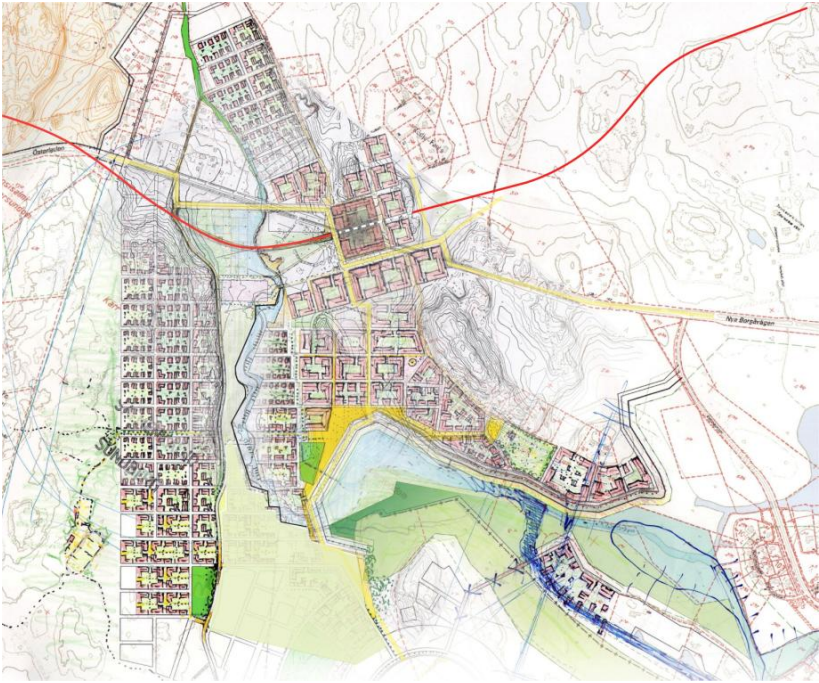
#### Kaupunki tilana

Kaupunki- ja korttelirakenteita ja tiloja on tutkittu eri mittakaavoissa. Lähtökohtana on ollut löytää reunaehdoita pientalokaupunkimaisuudentoteuttamiseen sekä eri toimintojen tilallisiin piirteisiin.

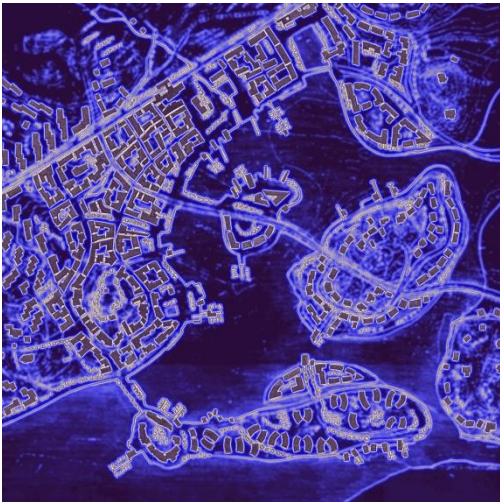
Pientalokaupunki -teemaan liittyvät oleellisesti

kadut tiloina, ei vain liikenteen virtoina. Tätä teemaa ja sen reunaehdoja on sivuttu useassa yleiskaava suunnoksen liiteraportissa. Toteutusteknisten selvitysten lisäksi on tarkastelu pientalokaupungin perusyksikön "tontin" käytöstä syntyviä toiminnallisia piirteitä ja niiden vaatimuksia katutiloille ja tonttien typologiaan.

Pieniin tontteihin perustuva kaupunkirakentaminen tuottaa laajemmin hyvin erilaista maailmaa niin tilallisesti kuin toiminnallisestikin. Usko sellaisen kaupunkitilan soveltuvuuteen 2000-luvun elämiseen ja erityisesti ihmisten haaveisiin hyvästä elinympäristöstä on vahvistunut.



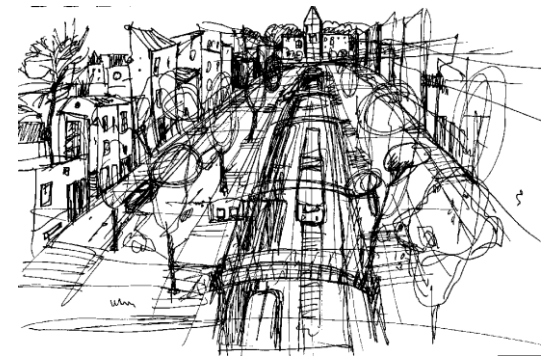
Kaupunginosapuisto





## RAIDE JA KAUPUNKIRAKENNE

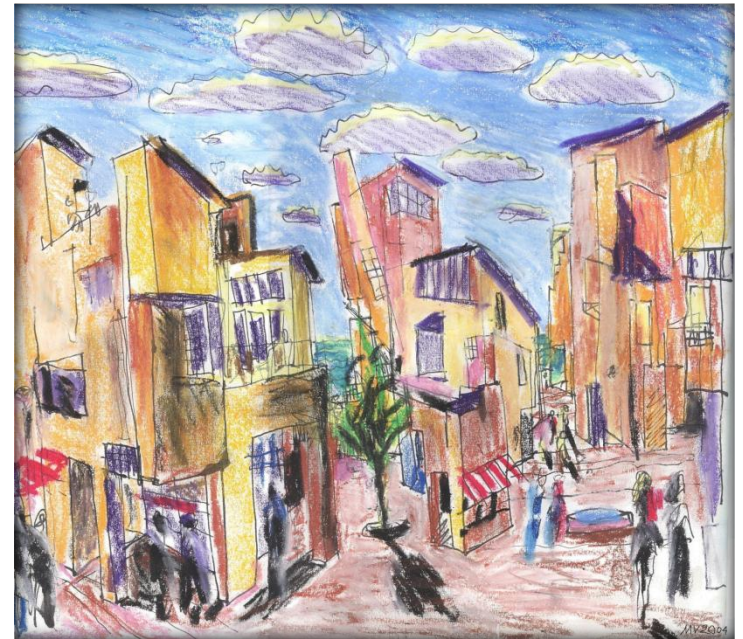
Perinteisesti raitiotie liikennevälineenä tuottaa pienine pysäkkiväleineen yhtenäistä kaupunkirakennetta. Perinteinen pintametro kokoaa tiiviin kaupunkirakenteen aseman tuntumaan. Kaupunkisuunnittelun haasteena Östersundomissa on tuottaa yhtenäinen kaupunkirakenne metroa käyttäen.



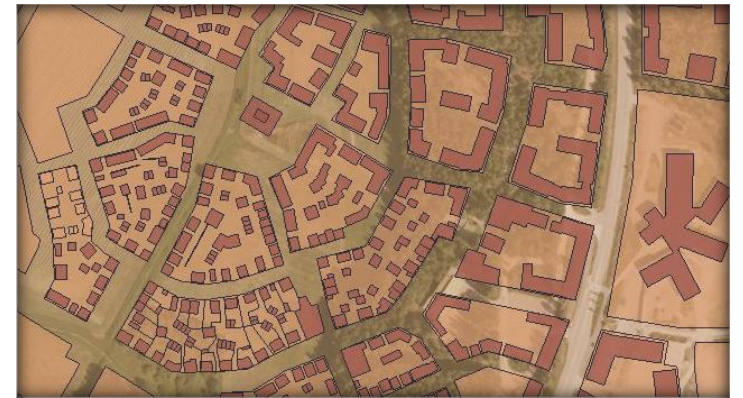
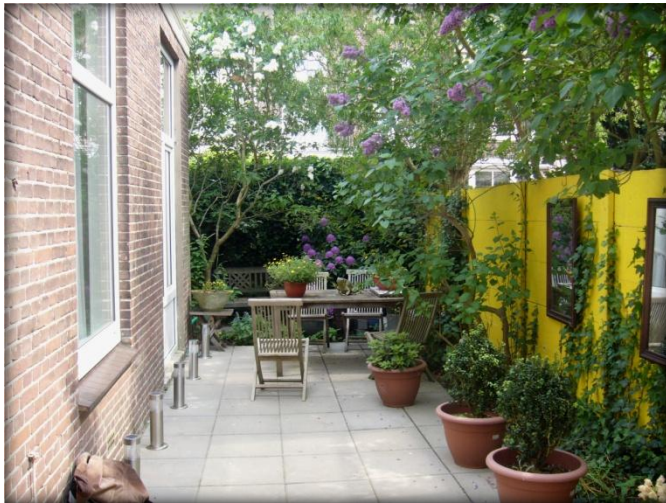
## PIENTALOKAUPUNKI

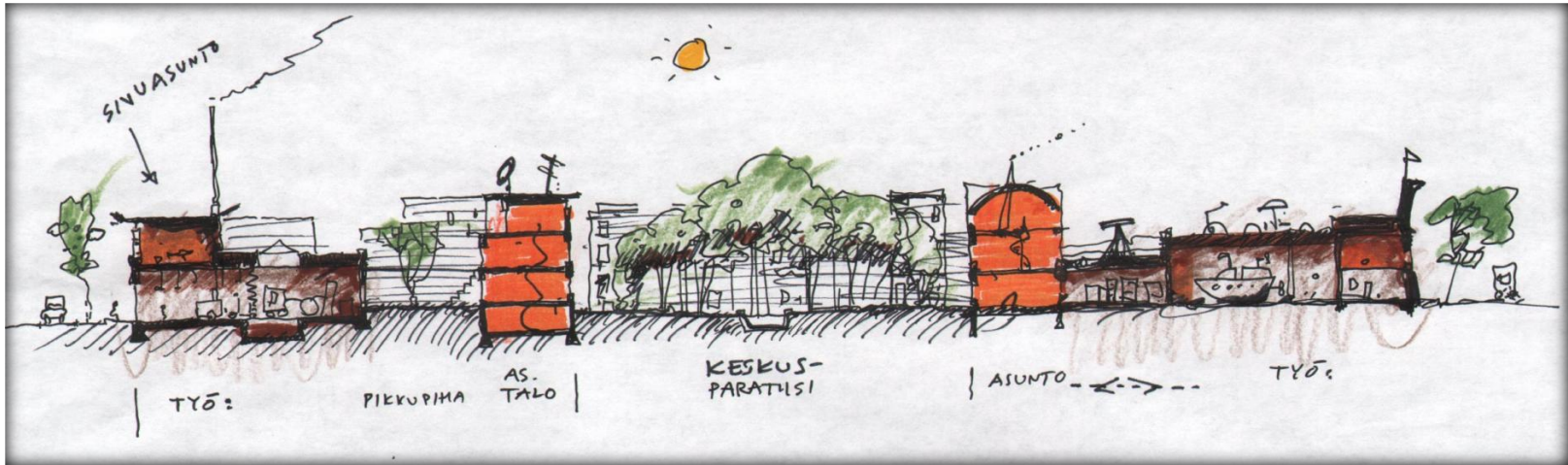
Muista Helsingin projektialueista poiketen Östersundom on määritelty lähtökohtaisesti pientalokaupungiksi, myöskin sana "puutarhakaupunki" on ollut esillä yleisessä keskustelussa. Teemaa on käsitelty erillisessä yleiskaavan liiteselvityksessä "Östersundom ja kaupunkipientalot"





Lähellä palveluita ja joukkoliikennettä oleva omaehtoinen kaupunkientalo voi olla monipuolinen rakennus asumiseen, harrastamiseen, puutarhan hoitoon ja työn tekemiseen.





Östersundomissa voisi tehdä hyvinkin poikkeavia ratkaisuja työn ja asumisen yhdistämiseksi. Esimerkki erikoiskorttelista, jossa on runsaasti työ/myymälätilaa.







8 asuntoa / ha



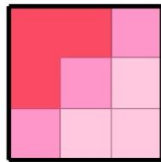
15 asuntoa / ha



25 asuntoa / ha



Yli 35 asuntoa / ha

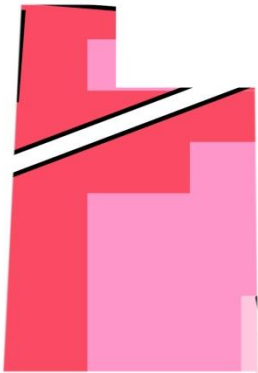


#### Rakentamisalue.

Aluetta kehitetään kaupunkikortteleiden, lähi-puistojen ja paikalliskatujen alueena. Alueen värit viittaavat rakentamisen tehokkuuteen. Alueesta vähintään 50 % käytetään tonttimaaksi. Tummin punainen osoittaa keskeiset tehokkaimmin rakennettavat kerrostalovaltaiset alueet. Keskimääräinen tonttitehokkuusluku näillä alueilla on suurempi kuin  $et=0.8$ . Asuntotiheys on yli 40 asuntoa /ha.

Keskipunainen väri on kaupunkipientalovaltaisten kortteleiden (townhouse) aluetta. Keskimääräinen tonttitehokkuusluku näillä alueilla on 0.4 - 0.8. Asuntotiheys on noin 20 - 40 asuntoa /ha. Enimmäiskerros-luku on 3.

Vaalein punainen väri osoittaa väljimmin rakennettavat pientalovaltaiset korttelialueet. Keskimääräinen tonttitehokkuusluku näillä alueilla on 0.4 tai vähemmän. Asuntotiheys on vähemmän kuin 20 asuntoa/ha. Enimmäiskerros-luku on 3.

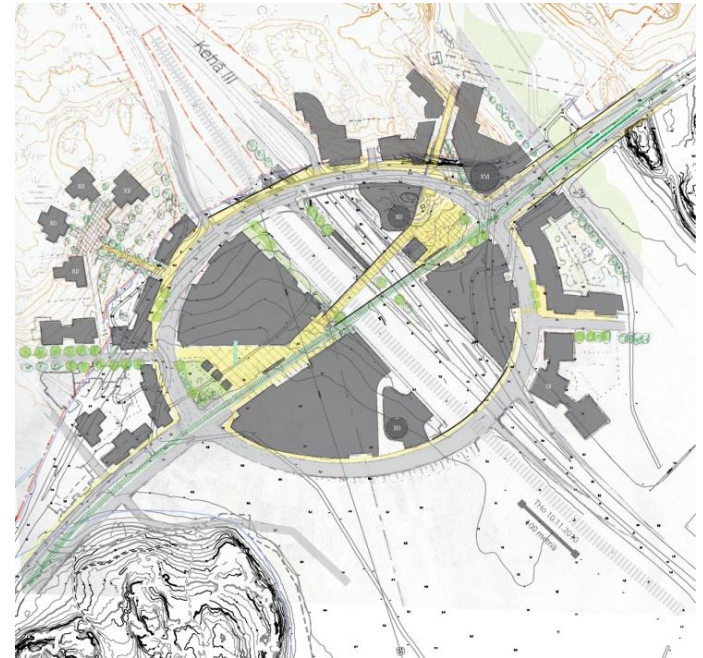
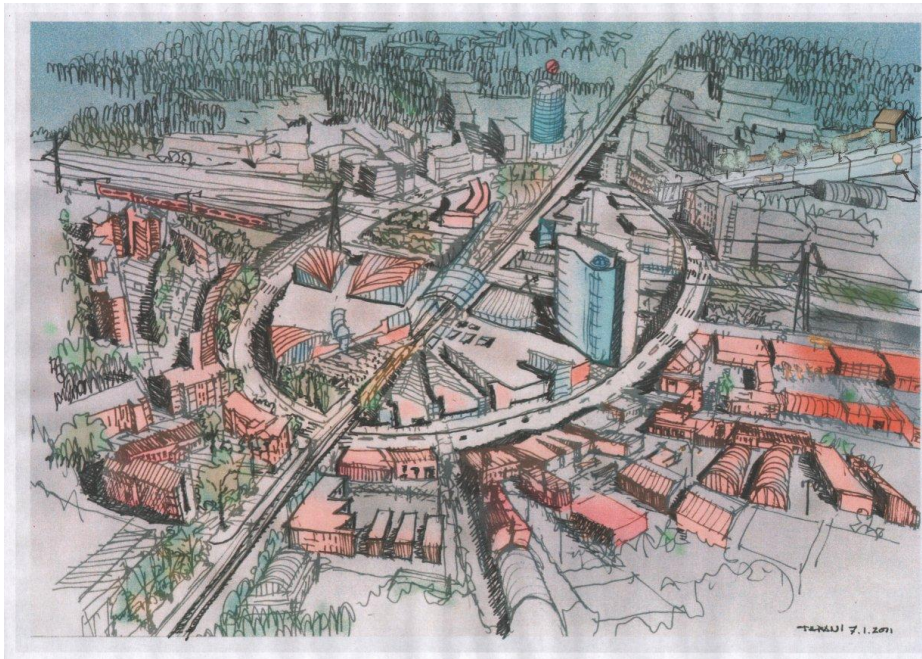


Yleiskaavaluonnoksen rakentamistiheysluokitus ja esimerkkejä asuntotiheyksistä.

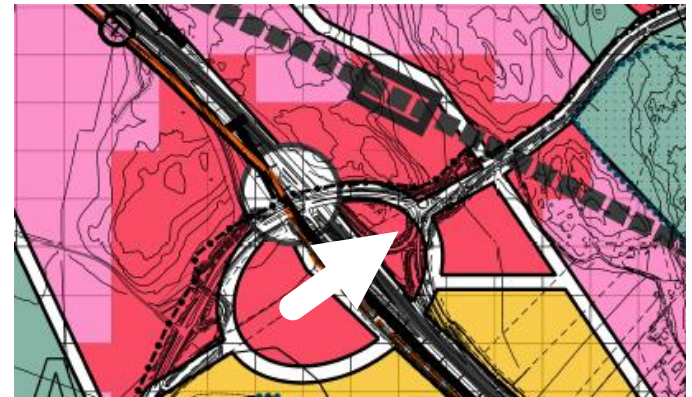
## ELINKEINOT JA TYÖ

Työnteko vaatii tilaa myös tulevaisuudessa. Eri toimialat ja liike-elämän muodot vaativat hyvin erilaisia tilallisia edellytyksiä. Moottoriteiden liittymäalueiden yhteyteen on tapana rakentua vain autojen valtakuntaa ja suuria sisähalleja. Niissä olevat toiminnot voidaan kaavoittaa myös mukavammalla otteella.

Alhaalla Kehä III ja Uuden Porvoontien ympäristöä ja oikealla Landbo:n moottoriteliittymän luonnos. Molempien liittymäalueiden yhteyteen on yleiskaavassa osoitettu myös metroasema, joten kaikkea tilaa ei voi osoittaa autoliikenteen käyttöön, vaan myös jalankulkeva tulee huomioida.



Kehä III ja Uuden Porvoontien liittämäympäristön suunnittelua on lähestytty painottaen jalankulkua ja pyöräilyä. Liittämäalue on monipuolisesti saavutettavissa niin jalan, pyörän, bussin, metron kuin autonkin avulla. Se on myös seudullisesti keskeinen liike-elämän rakentamisen alue, josta on hyvät yhteydet joka suuntaan.



Ote yleiskaava-alueennoksesta ja alla linnun näkymä nuolen suuntaan.

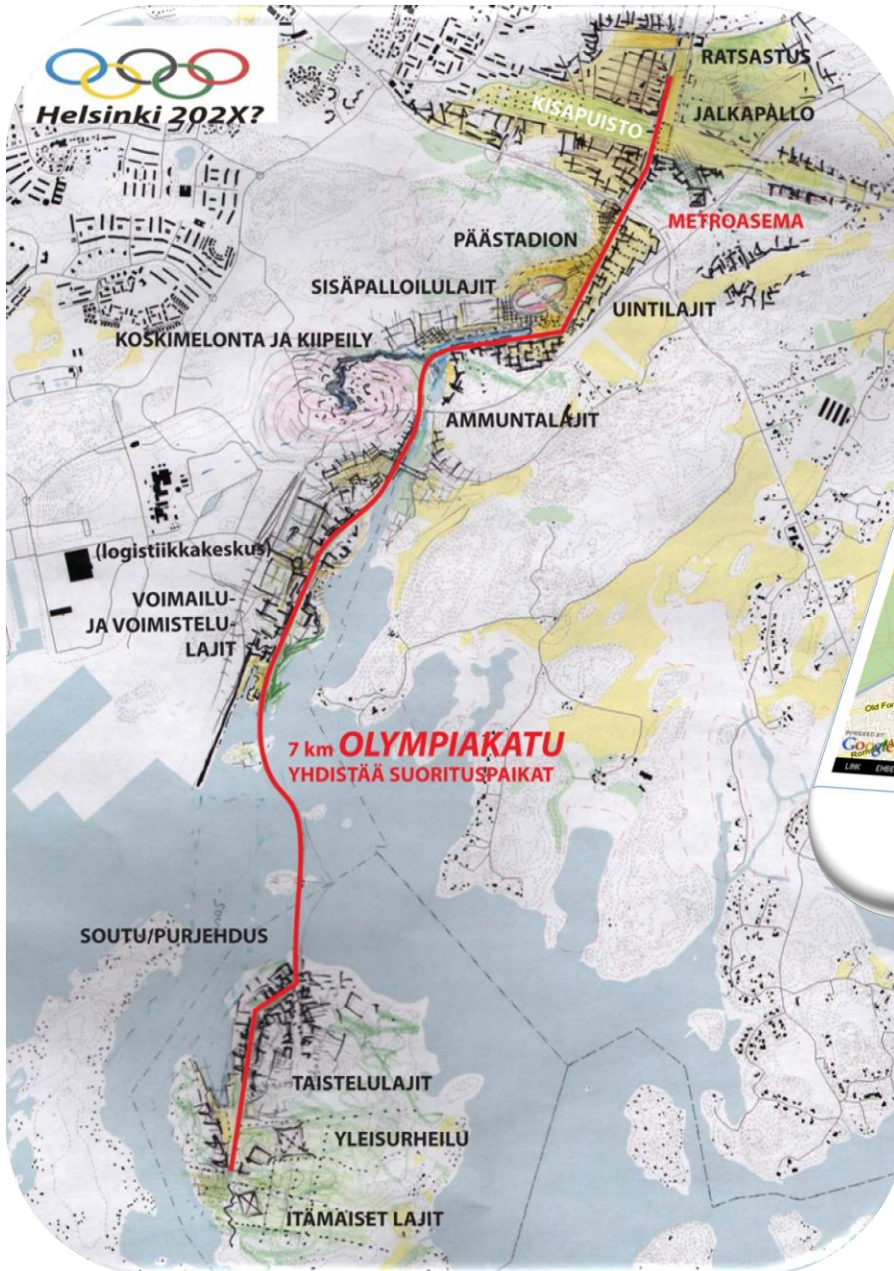




Kehä III:n ja Itäväylän liittymään ideoitu "recycle-park": vapaasti kasvava ja muuntuva lotech-yrittäjäalue



Samaan paikkaan luonnosteltu hitech-alue



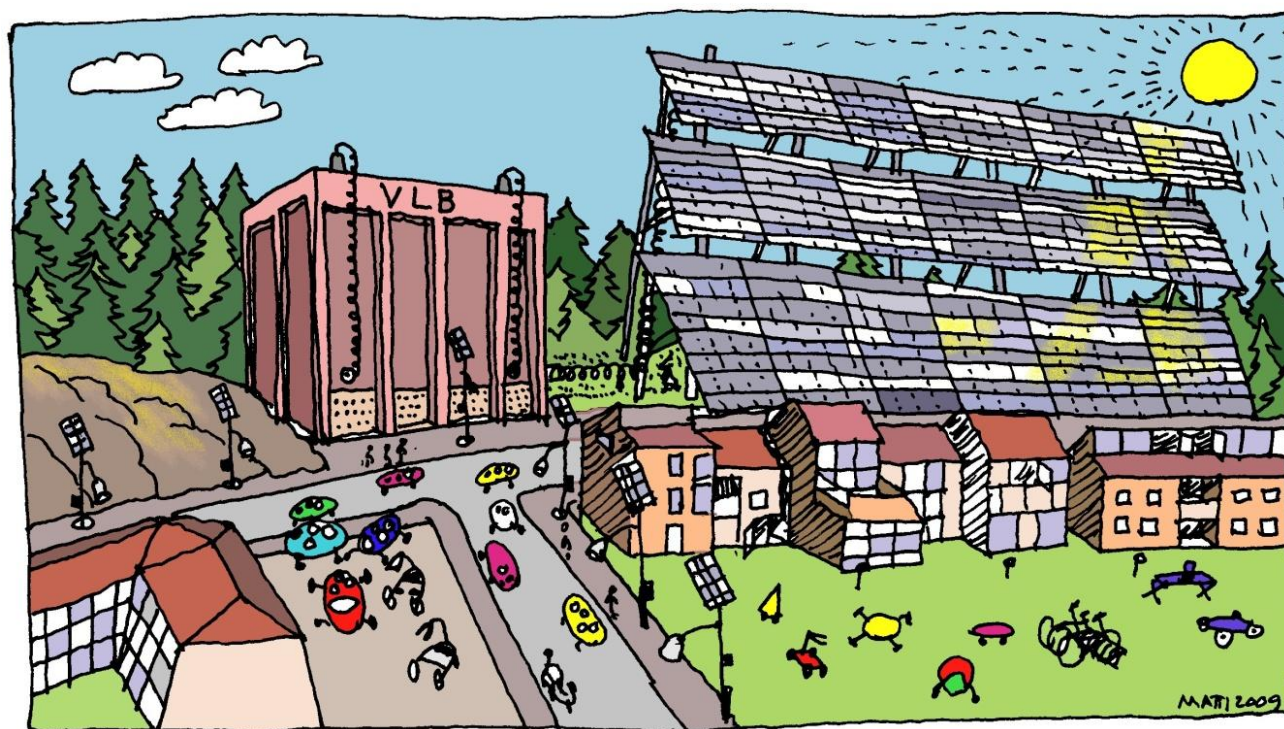
## OUT OF THE BOX: Helsinki Olympic City 2022 ?



Olympia-aate kaupunkikehityksen moottorina? Olympialaisten järjestämiseen liittyy paljon maankäytön suunnittelua sekä infrastruktuurin että arkkitehtuurin osalta. Rakenteet voidaan harvoin sijoittaa yhtenäisesti ja paikalliseen yhdyskuntarakenteeseen mielekkäästi; lajit ja niiden logistiikka hajautuvat kaupunkiin ja investointien synergiaedut usein menetetään. MUTTA voisiko Östersundom mahdollistaa kestäväen kehityksen kisakylän "nollahiiliolympialaisiin" vuodelle 2022... ?

## ENERGIA, EKOLOGIA

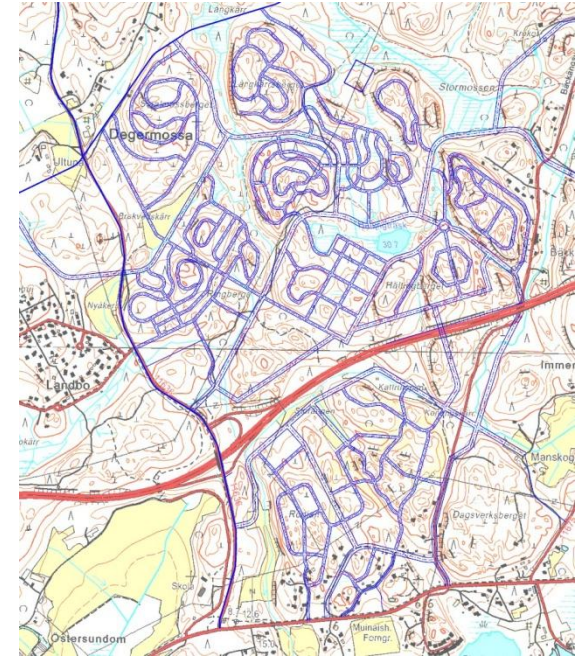
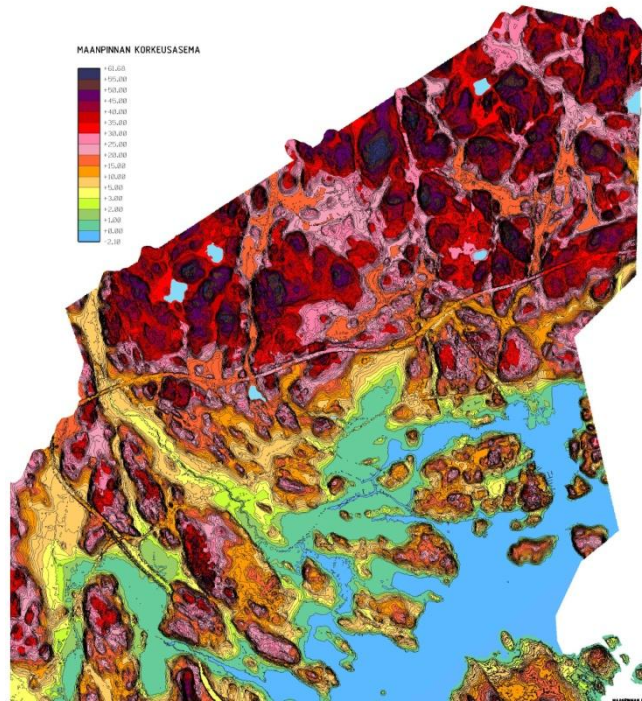
Yleiskaavatyön ohessa on selvitetty aurinkoenergian hyödyntämisen mahdollisuuksia ja ehtoja. Myös aurinkopaneelit vievät tilaa siinä missä turvevoimalatkin. Voisiko aurinkoenergiatuotanto olla osa kaupunkitilaa?



## KUKKULOILLA

Kukkuloille rakentamisessa maaston tarjoamat mielenkiintoiset reitit, kaupunkitilan dramatiikka, uudenlaiset rakennuspaikat ja näköalat ovat houkutteleva mahdollisuus erityisen kaupungin rakentamiseen.

Lähietäisyyden lyhyet näkymät ja kaukomaiseman pitkät näkymät kantavat jopa merelle asti tai latvusten yläpuolelle. Ihmisellä on halu nähdä kauas.





Kun luonnon muokkaamaan ympäristöön rakennetaan urbaania asutusta, olosuhteet muuttuvat.

Oleennaista on saada luonnon tarjoamat potentiaalit hyödynnetyiksi siten, että muutosten tuloksena syntyy hyviä elinympäristöjä.

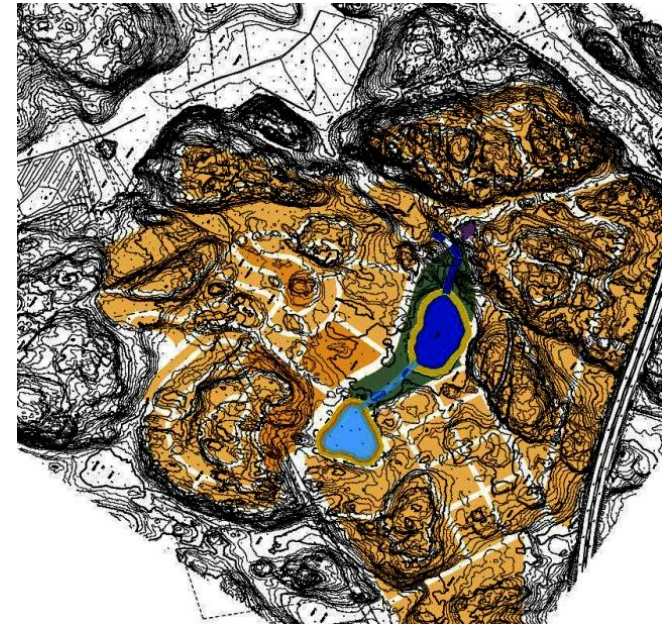
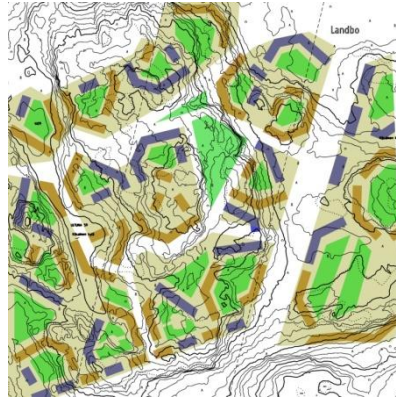


Kukkulan rinnettä. WSP:n havainnekuva pikaraitiotieraportista

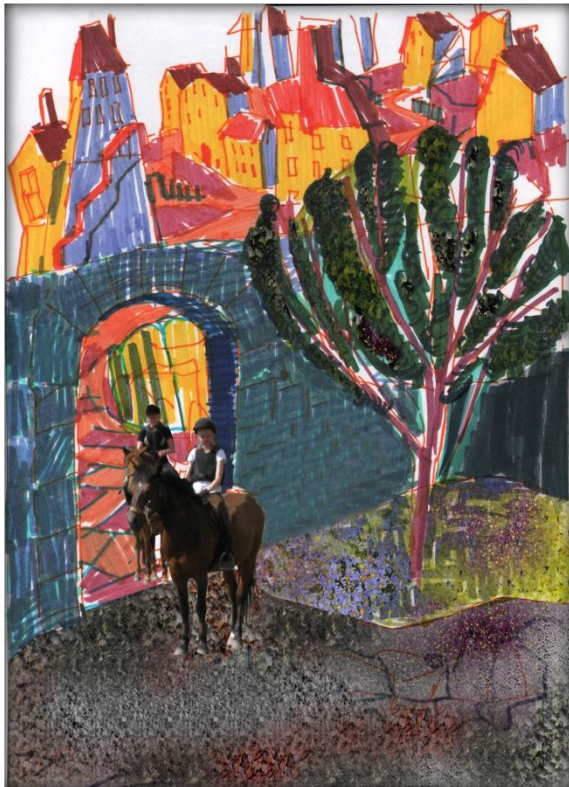




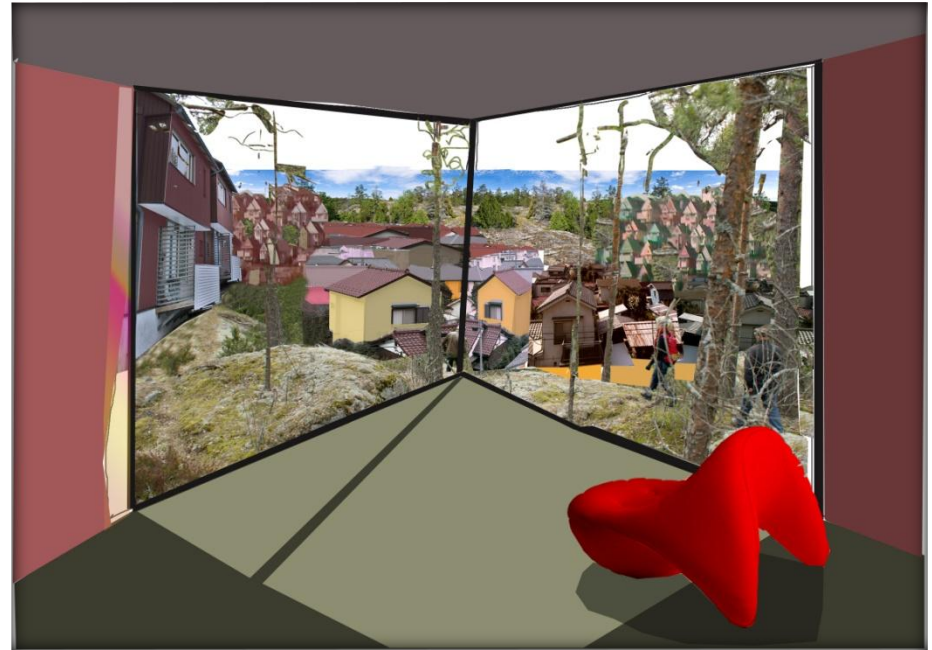
Kukkuloiden saaristo luo urbaania romantiikkaa, johon tuo lisämausteita mm. sillat ja päällekkäiset reitit. Samaan aikaan kun maasto antaa luovia mahdollisuuksia asuntorakentamiselle, se myös tuo haasteet logistiikalle. Kallioperään liittyvät mahdollisuudet kuten maalämpö ja tekniset tunnelit.



Sipoonkorven läheisyys tuo virkistyksen, eräilyn, marjastuksen ja sienestyksen kotiovelle.



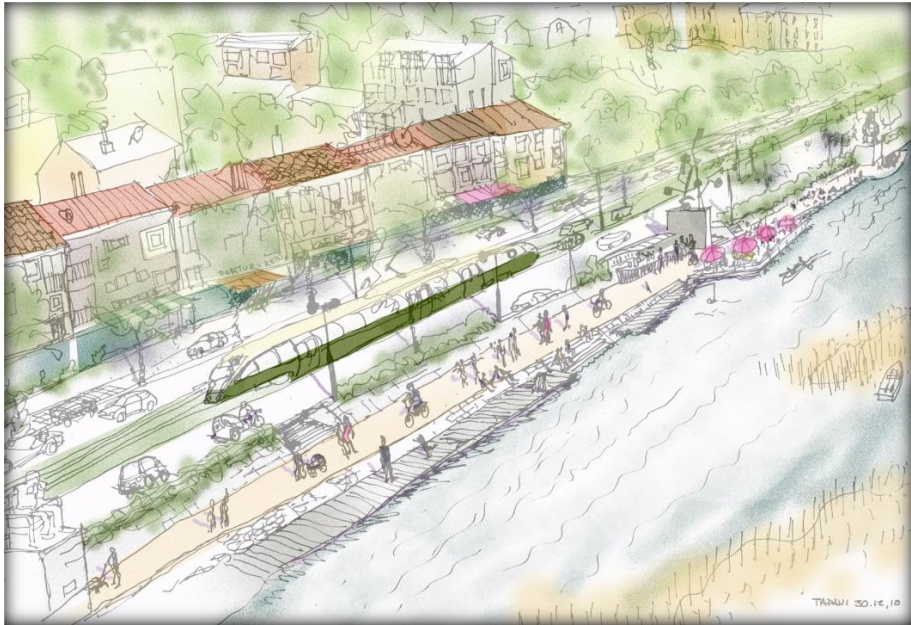
*Viherkäytävä,*  
jota ihmiset  
käyttävät  
siirtyessään  
ulkoillessaan ja  
virkistäytyessään  
paikasta toiseen.



Metsäpihat ovat mahdollisia selänneillä, jos paikalla olevaa puustoa ja aluskasvillisuutta pystytään säästämään. Kalliomaastossa aluskasvillisuus kuuluu helposti: tontilla tontin omistaja pystyy tahtoessaan estämään kulumisen paremmin kuin mitä puistoissa pystytään.



KADUILLA



Pääkatu rannassa



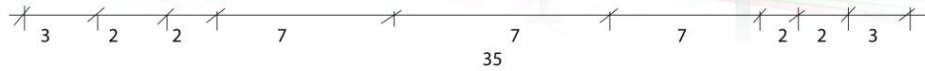
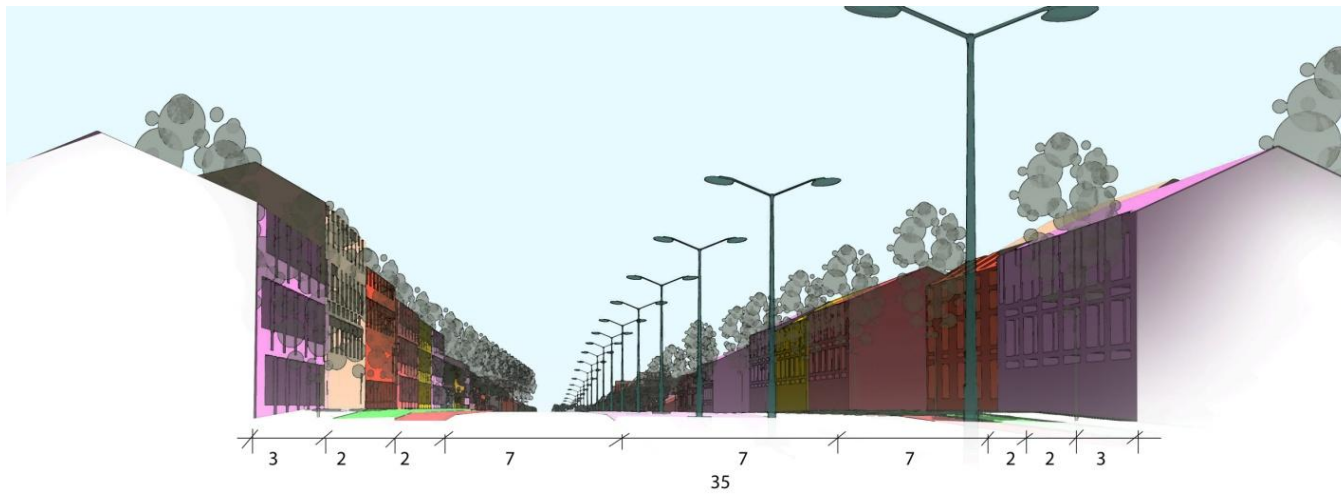
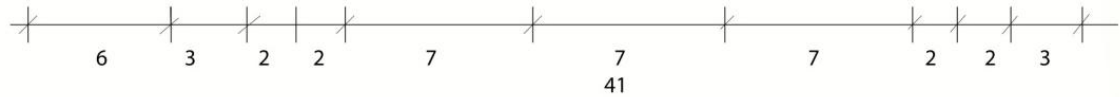
# PÄÄKATU

Pääkatu noudattaa Uuden Porvoontien linjausta. Se rakennetaan urbaaniksi puistokaduksi, joka rajautuu tiiviiksi kaupunkitilaksi.

Kadun keskellä on varaus pikaraitiotielinjalle.



Katutila on vaihteleva ja mielenkiintoinen ympäristö. Kadun varrella sijaitsee asuntojen lisäksi työ- ja liiketiloja, kahviloita, ravintoloita sekä muita palveluita, taskupuistoja, julkisia rakennuksia.





Pääkatu on monimuotoinen ja viihtyisä kaupunkitila, jonka tarkoin harkitut yksityiskohdat, kuten puut, valaisimet ja taideteokset muodostavat kaupunkilaisten yhteisen olohuoneen kalustuksen. Kadunvarren talojen kerrosluku vaihtelee kahden ja kuuden välillä.





## PUISTOKATU

Puistokadun istutusten välissä voi kulkea julkinen liikenne tai vaihtoehtoisesti alue voidaan rakentaa pyörätieksi.

Mittakaava, rakenteet, materiaalit ja kadun suhteet vaikuttavat tunnelmaan.

Asuntokadut voivat olla kapeita ja intiimejä

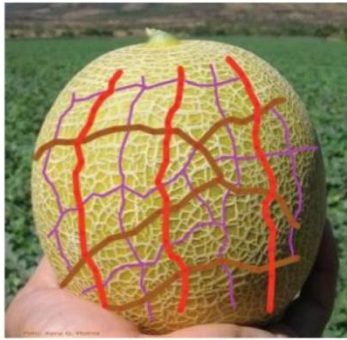


KAPEA KATU

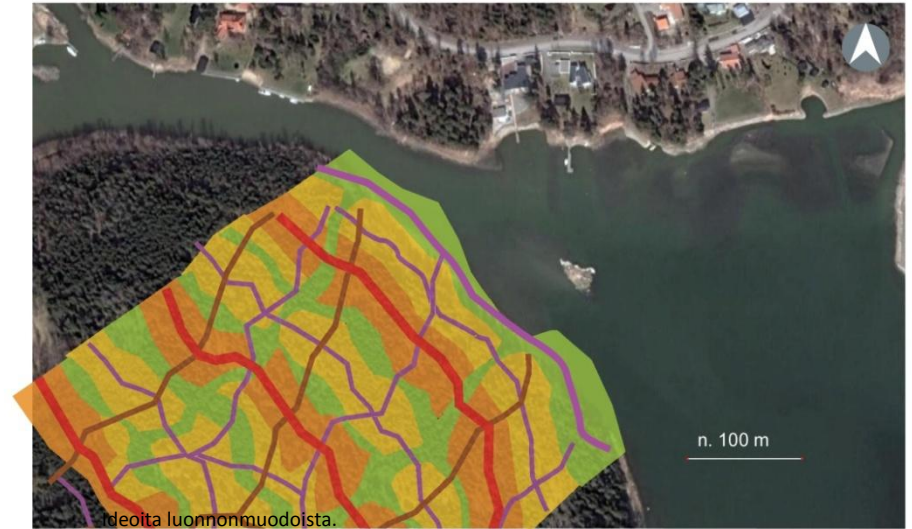


## KATUVERKKO

Katujen verkkomainen rakenne jäljittelee luonnonmuotoja. Monimuotoinen pienipiirteinen maasto voidaan ottaa huomioon katujen suunnittelussa. Verkostomainen rakenne – pääset mistä vaan minne vaan lyhyehkö reittiä!



Katuverkoston muodostaminen kuoren pinnanmuotojen mukaan.



Ideoita luonnonmuodoista.



## Kaduilla

kuljetaan  
viihdytään  
ohitetaan  
väistetään  
lähdetään  
palataan  
leikitään  
touhutaan  
pelataan  
kohdataan  
erotaan  
ollaan







Rakennukset voivat olla kiinni katurajassa tai niillä voi olla pieni etupiha. Rakennuksen etäisyyttä kadunreunasta säätämällä ja vaihtelemalla luodaan monimuotoista ympäristöä.





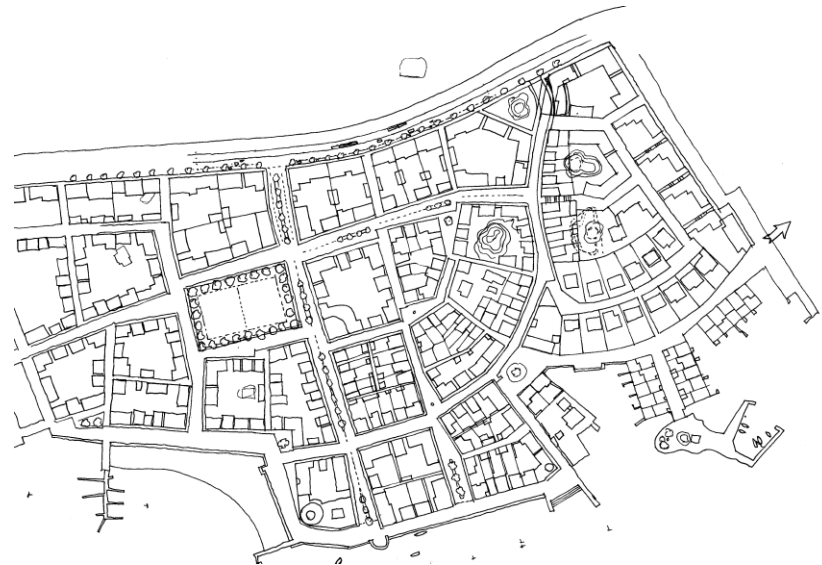
Katu voi laajentua pieniksi puistoiksi tai aukioiksi. Tällaiset taskupuistot voivat olla joko julkisia tai osa tonttia. Niiden huolellinen suunnittelu ja toteutus luovat osaltaan viihtyisää kaupunkimaista miljööttä. Alueita voidaan käyttää moniin tarkoituksiin, esimerkiksi leikkipuistoina, oleskelu- ja virkistysalueina, ravintolan tai kahvilan terasseina, myös pysäköintipaikkoja voidaan sijoittaa tällaisille alueille.



## KADUT JA LIIKENNETURVALLISUUS

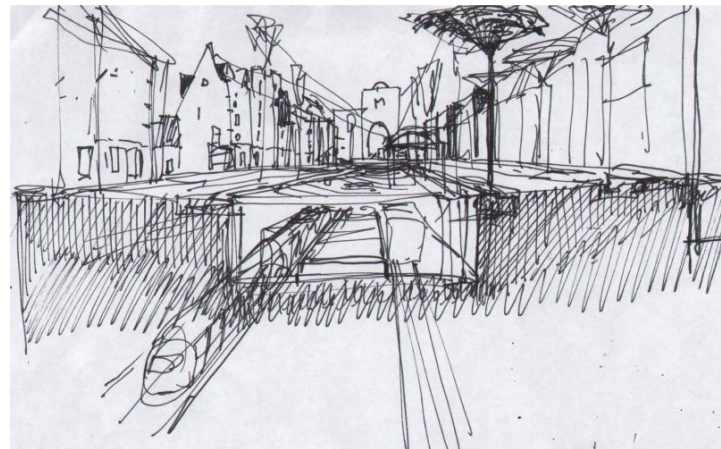
Etelä-englantilaisen Poundburyn runsaasti ihmettelyä aiheuttanut uusvanha arkkitehtuuri hämää; liikennesuunnittelu ja varsinkin turvallisuus perustuu uusiin ajatuksiin. Katugeometria ja rakennusten sijoittelu pakottaa hitaaseen ajamiseen, varovaisuuteen ja toisten liikkujien huomioonottamiseen. Liikennemerkkejä alueella ei ole laisinkaan.

Kenties Östersundomin asuntokaduilla voitaisiin miettiä vastaavia ratkaisuja?



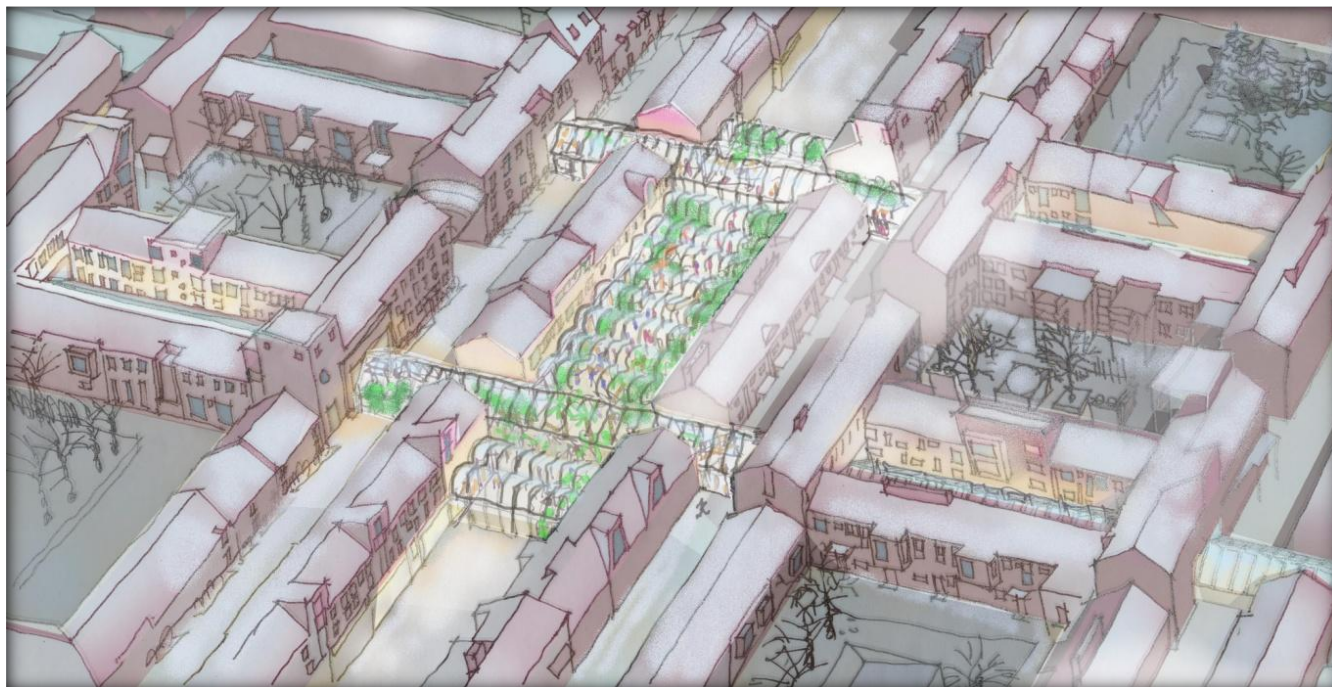


Ins.tsto WSP:n versio pääkadusta, jossa on raitiotie. (Pikaraitiotieselvitys)



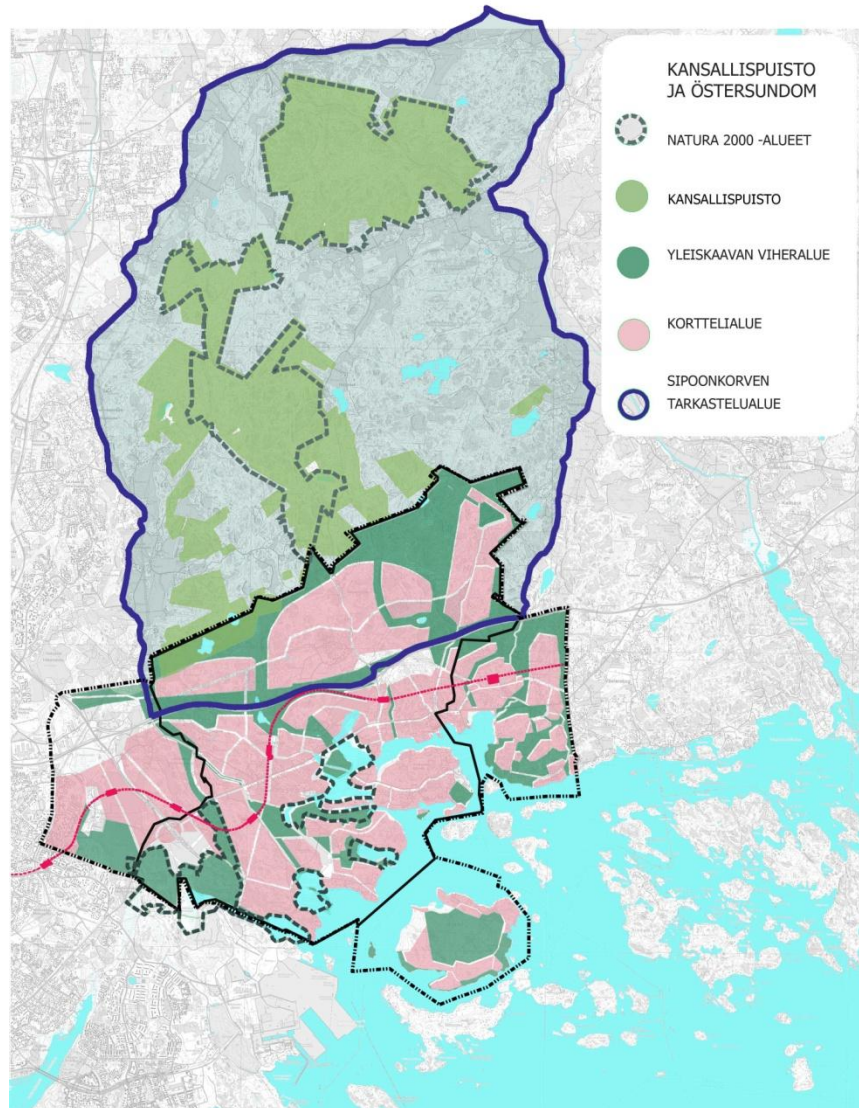
Metro kadun keskellä katutasoa alempana....?

Talvikaupunki voidaan toteuttaa kattamalla katuja lasikatteilla. Sen rakennuksissa on liiketiloja, asuntoja ja palveluita. Lämpötila on aina nollan yläpuolella ja siellä viihtyvät kasvit, joita on totuttu näkemään eteläisissä maissa.



Puutarhakaupunkia.

## VIHERRAKENNE, VIRKISTYS, LUONTO

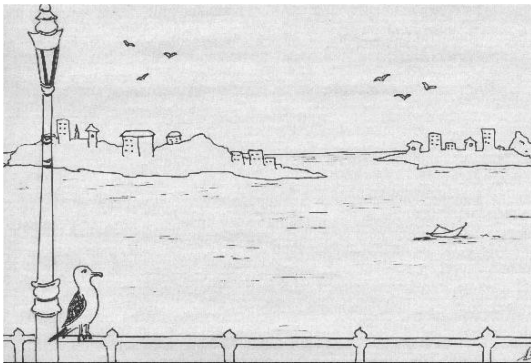


Viherrakenne noudattelee maisemarakenteen piirteitä. Viheralueet ovat monipuolisia ja toiminnallisia. Sipoonkorpi, rantaraitti sekä Granön saari ovat tärkeitä ulkoilualueita. Luonnonsuojelualueille rakennetaan ratsastusreittejä, polkuja, pitkospuita ja paikkoja luonnon tarkkailuun.

Kansallispuiston perustaminen Sipoonkorpeen on vahva perusta alueen virkistyskäytön kehittämiseksi. Kansallispuisto on vahva identiteettitekijä, joten se kohottaa monin tavoin alueen arvostusta ja merkitystä yleisenä luonnonnähtävyytenä sekä ulkoilu- ja retkeilyalueena.



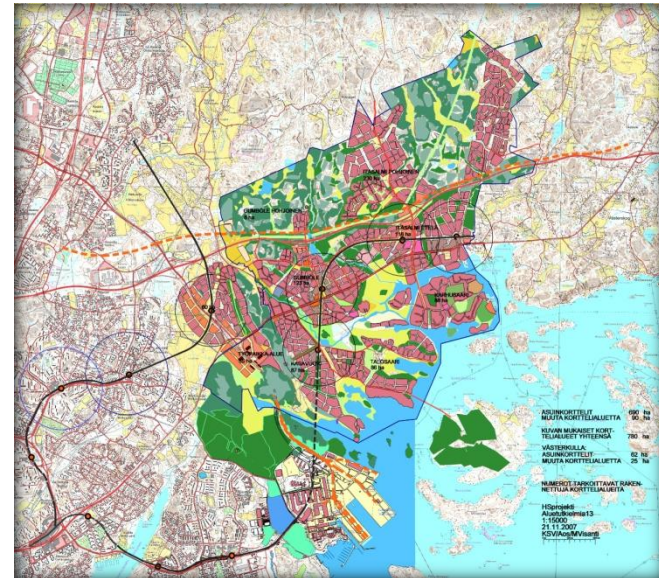
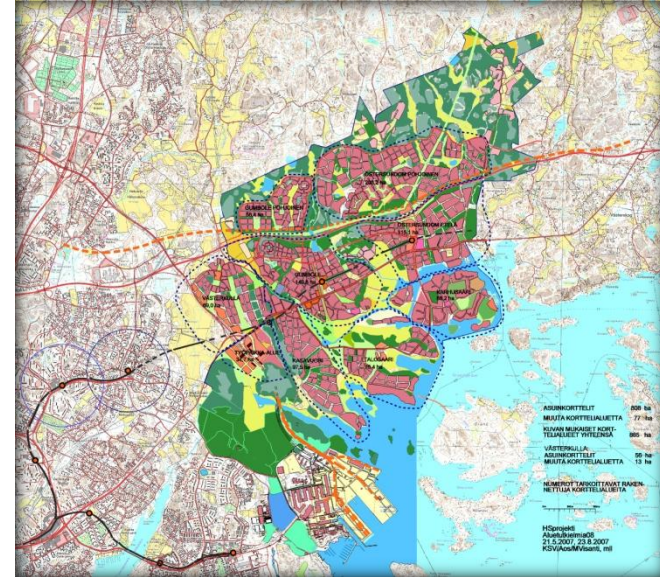
Kaupunkilajiston ja ihmisten keskinäinen suhde voidaan tulkita kumppanuudeksi: ihmistoimet luovat kaupunkiin ympäristöjä, joissa luontokappaleet tulevat omaehtoisesti toimeen, ja rikastavat kaupunkiluotoa.



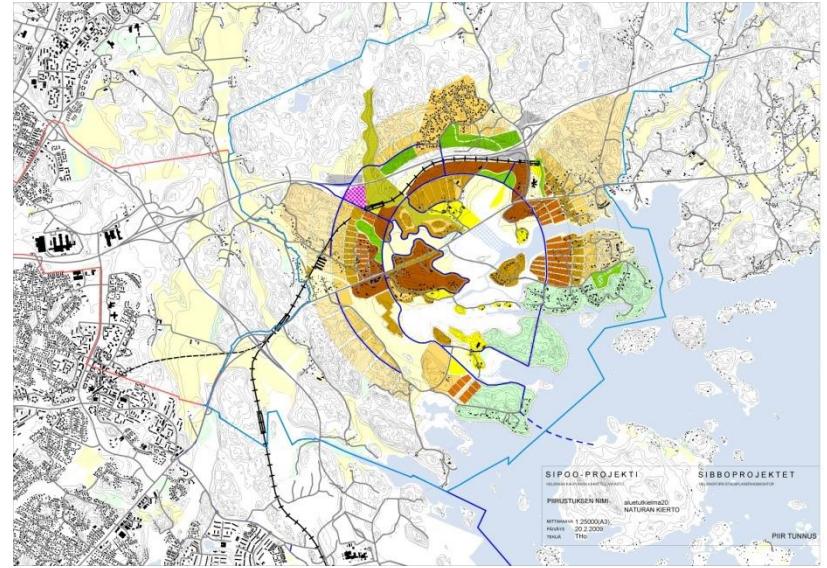
# MAANKÄYTLÖLUONNOKSIA JA PAIKKOJA



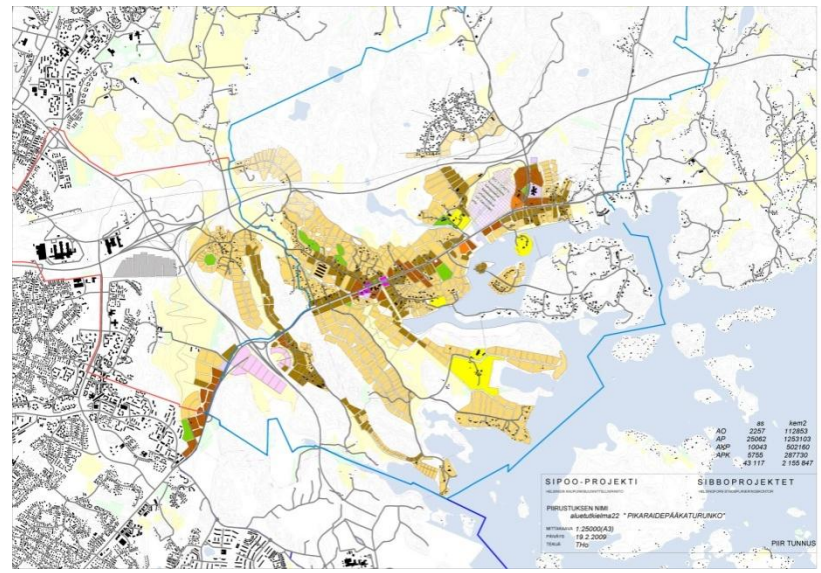
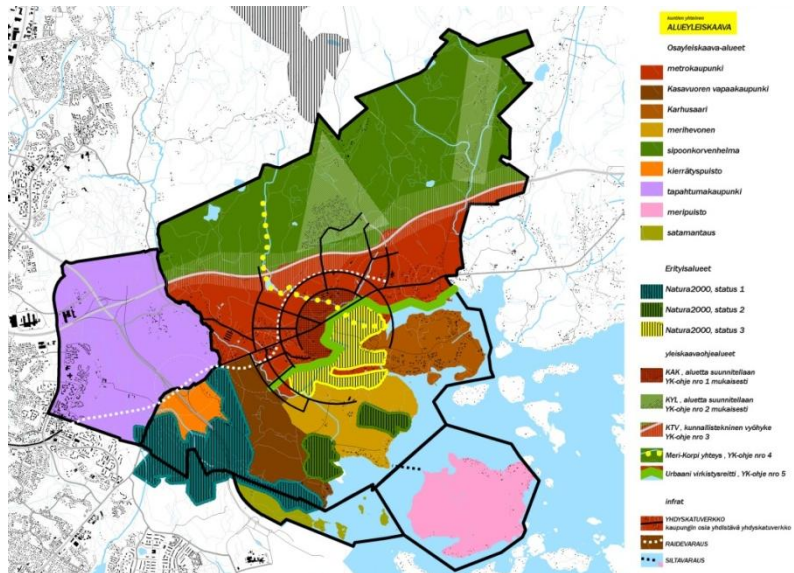
Yleiskaavaluonnosta laadittaessa Östersundomista on tehty runsaasti erilaisia aluetutkimia.







Tutkielmilla on haettu yleiskaavauluonnoksen sisältöä ja esitystapaa.

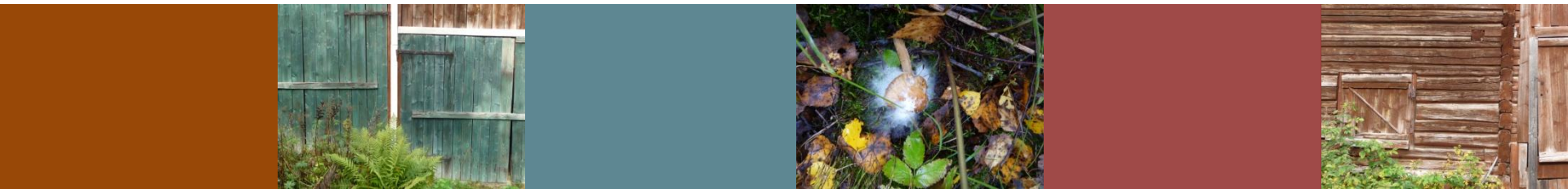


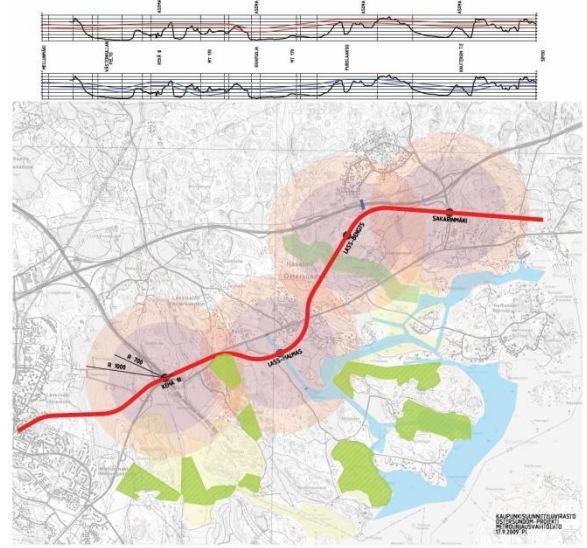
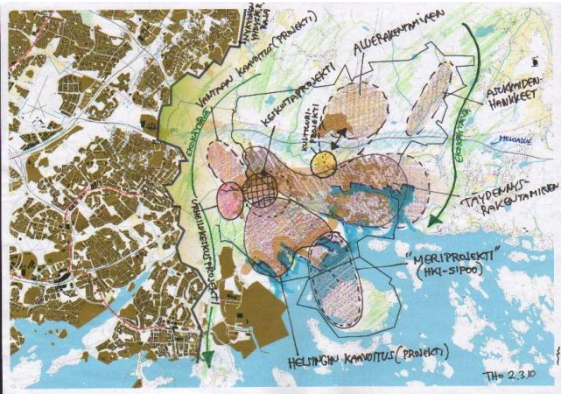
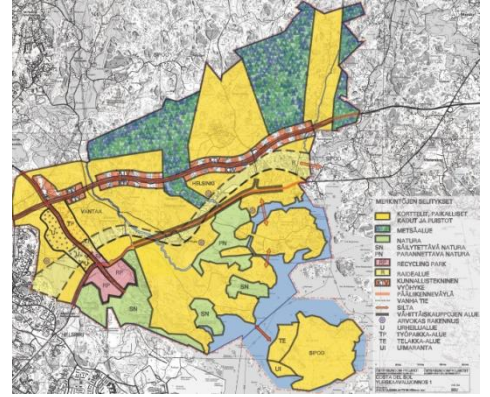
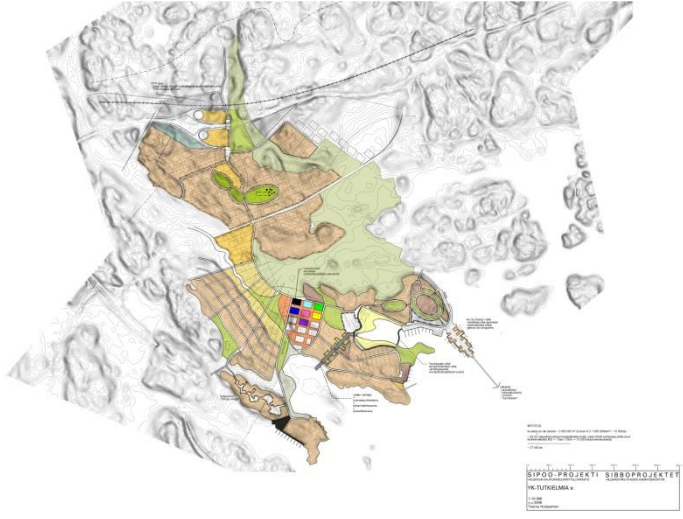
Tutkielmassa pyrittiin etsimään paikkojen luonteita yleiskaavan tasolla.  
 Tuumittiin myös, voisiko alueet tyypitellä niiden rakentamistapojen, toimintojen ja erityisluonteiden perusteella .

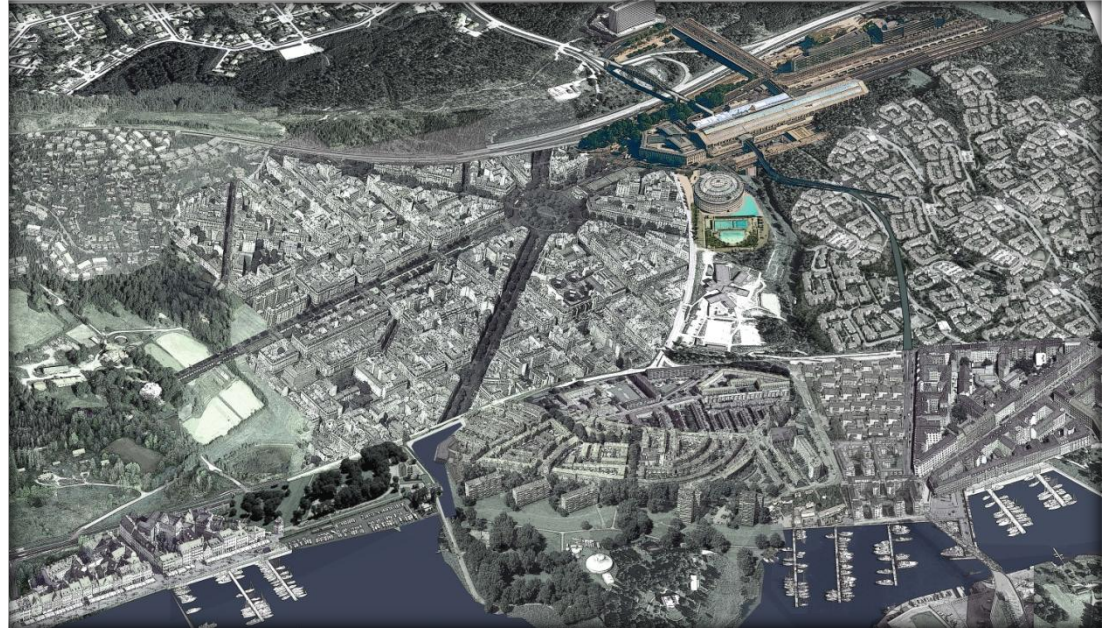


- Tehokas pientalokaupunki
- Virkistysmetsä
- Pientalokaupunki luonnon ääressä
- Täydentyvä pikkukaupunki
- Huvilakaupunki
- Rantakaupunki
- Erittäin tiivistä ja matalaa
- Urheilu ja viihde
- Kulttuuri
- Virkeää saariasumista
- Siltatalokaupunki
- Uusien innovaatioiden kaupunki
- Hevoskaupunki

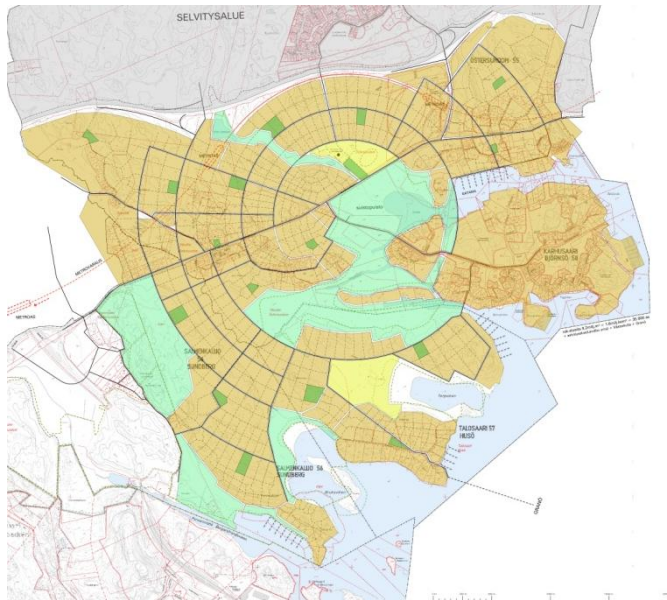
- Tehokas pientalokaupunki
- Virkistysmetsä
- Pientalokaupunki Luonnon ääressä
- Täydentyvä pikkukaupunki
- Huvilakaupunki
- Rantakaupunki
- Erittäin tiivistä ja matalaa
- Urheilu ja viihde
- Kulttuuri
- Virkeää saariasumista
- Siltatalokaupunki
- Uusien innovaatioiden kaupunki
- Hevoskaupunki







Imaginäärisen Helsinki-Pietari-radan Helsingin pääteasema ja Östersundomin kylpyläkaupunki





## KARHUSAARI

### *"tehokas vihreä merellinen huvilakaupunginosa"*

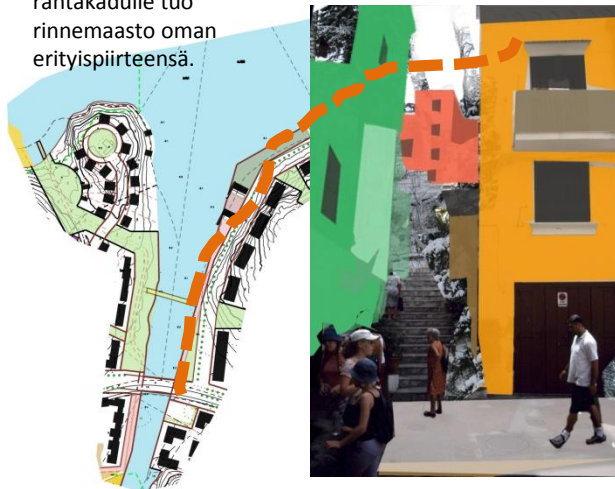
Tulevaisuuden Karhusaari on Kappelin seudun ja Landbon ohella Östersundomin "vanhaa kaupunkia", vihreää osittain 1900-luvun ihanteita edustavaa aluetta. Karhusaaren tavoitellaan toiminnoiltaan sekoittunutta pientalokaupunkia, jossa asumisen lomassa on pienmuotoisia palveluja.





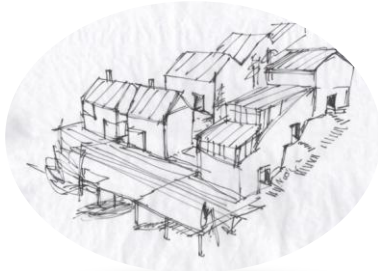
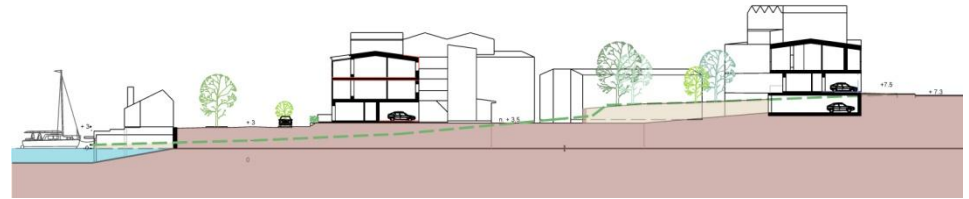
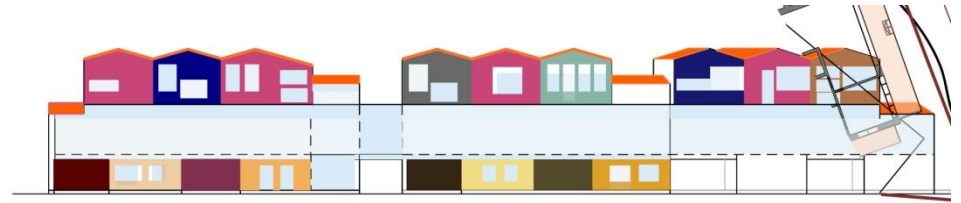
Tulevaisuuden Karhusaaresta on hyvä pyöräillä moneen suuntaan.

Yksi esimerkki rantaraitista: Luoteisosan rantakadulle tuo rinnemaasto oman erityispiirteensä.



Kaikille avointa rantaviivaa voidaan toteuttaa esimerkiksi kanavarakentamisella. - Kutulök

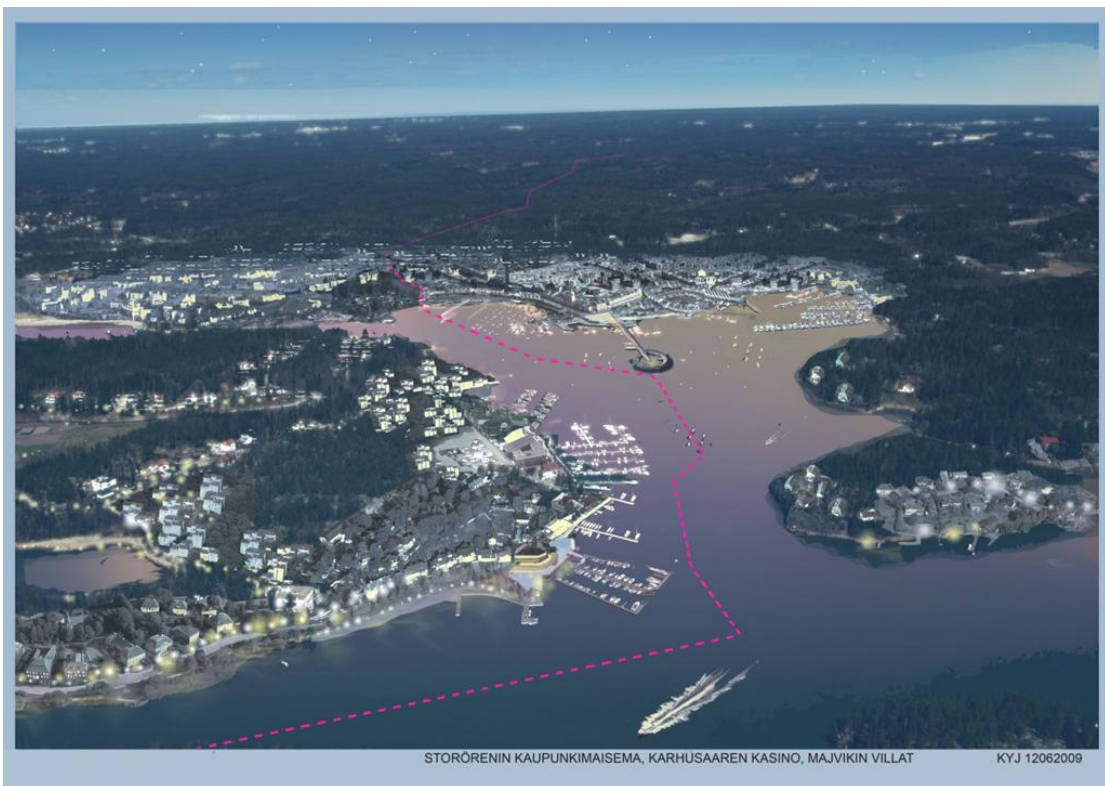




Karhusaassa suvaitaan erilaisten rakennustyylien kirjo. Muun muassa ikääntyvien tarpeita ajatellen Karhusaaren nykyistä omakotitalovaltaista asutokantaa on järkevää monipuolistaa.

Rannat ovat Karhusaassa lähellä mutta kuitenkin nykyisin monen saavuttamattomissa. Karhusaaren laaditaan yleiskaavatyon ohella kaavarunko, jonka pohjalta Karhusaaren asemakaavoja tullaan muuttamaan. Kaavarungossa selvitetään vielä tarkemmin rantojen käyttöä ja rakentamista.





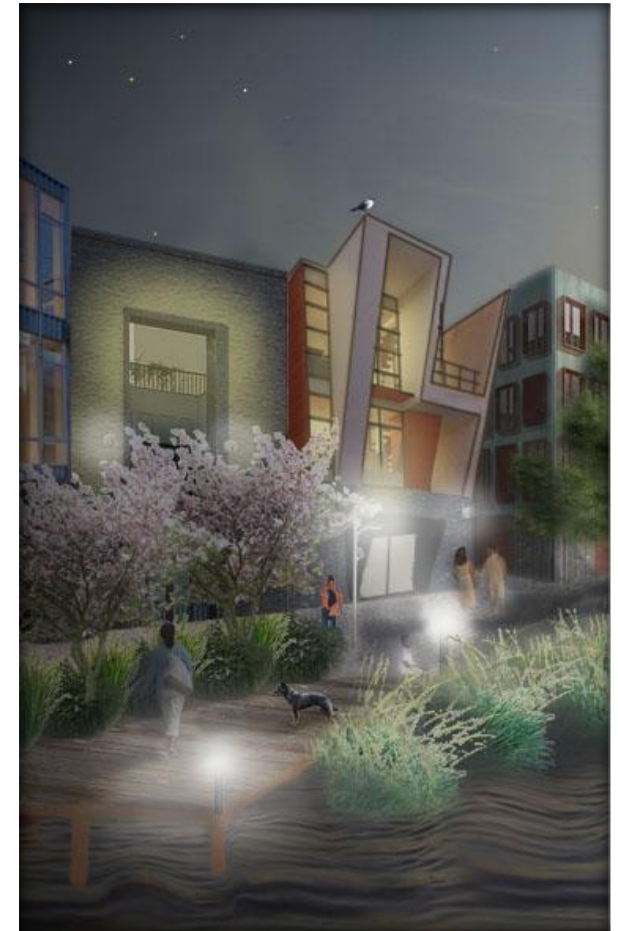
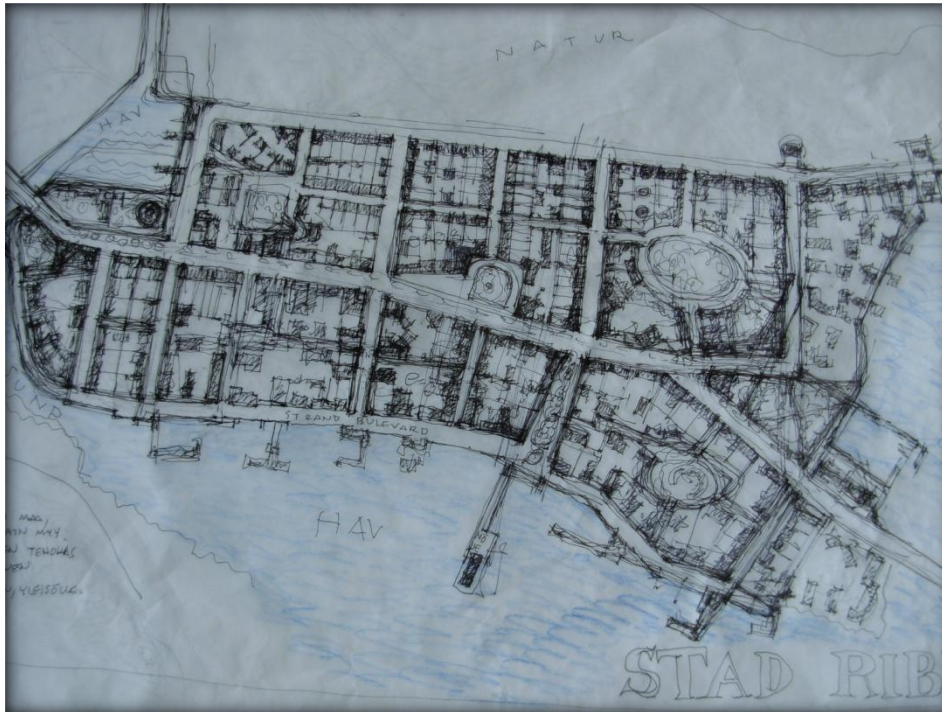
Sipoon ja Helsingin yhteinen raja on keskellä Bölsfjärdeniä Majvikin ja Karhusaaren välillä. Tämä pieni selkä on luonteva koko alueen merellinen keskus ja se rakentuu Helsingin ja Sipoon yhteisin toimin.

Natura 2000-alueille myöhemmin laadittavat hoito- ja käyttösuunnitelmat voivat antaa suuria mahdollisuuksia merenrannan läsnäoloon kaupunkielämässä. Avaintekijä on rehevöityneiden lahtien kunnostaminen siten, että niillä on nykyistä enemmän vapaata vettä.





## RIBBINGÖ



Ribbingön luonne on ollut huvilakaupunginosa rantaan ulottuvine yksityisomistuksessa olevine tontteineen. Eteläpuoleinen ranta tiivistyy, mutta säilyttää alkuperäisen luonteensa. Granön silta tuo alueen luonteeseen oman lisänsä.

# ULTUNA

Porvoonväylän pohjoispuoleinen alue on kaavaluonnoksessa osoitettu lähinnä pientalorakentamiselle.

Pohjoisreunan Sipoonkorpi ja eteläreunan moottoriväylä rajaavat alueen selkeästi. Ultunan asutuksen vetovoimatekijäksi nousee luontevasti Sipoonkorpi.

Se tarjoaa monipuolisen ulkoilu- virkistys- ja retkeilymaaston. Asuminen ´modernisti´ metsän ääressä olisi jotakin, mitä tällä kaupunginosalla olisi tarjota laajemminkin.

Alue voisi olla ´Villi Pohjola´, joka tarjoaa monipuolisen ja ekologisen vaihtoehdon omakotiasumiselle.

Mikäli Sipoonkorven toiminta edellyttää jonkinlaisen luontokeskuksen rakentamista on sille varmasti löydettävissä hyvä sijainti Ultunasta.

ELÄMYSMATKAILU



PUURAKENTAMISEN INNOVAATIOT



PONYVILLE



LIIKKUMINEN



MUURIPIHAT



SIPOONKORPI TURIST CENTER



LAMPIRETRIITTI



MODERNI PUUKAUPUNKI



URBAN FARMING



RINNERAKENTAMISEN INNOVAATIOT



REITISTÖ JA AKTIIVINEN METSÄ



YHTEISÖ-ASUMINEN & DESIGN



LÄHIRUOKA & LUOMU-RAVINTOLAT



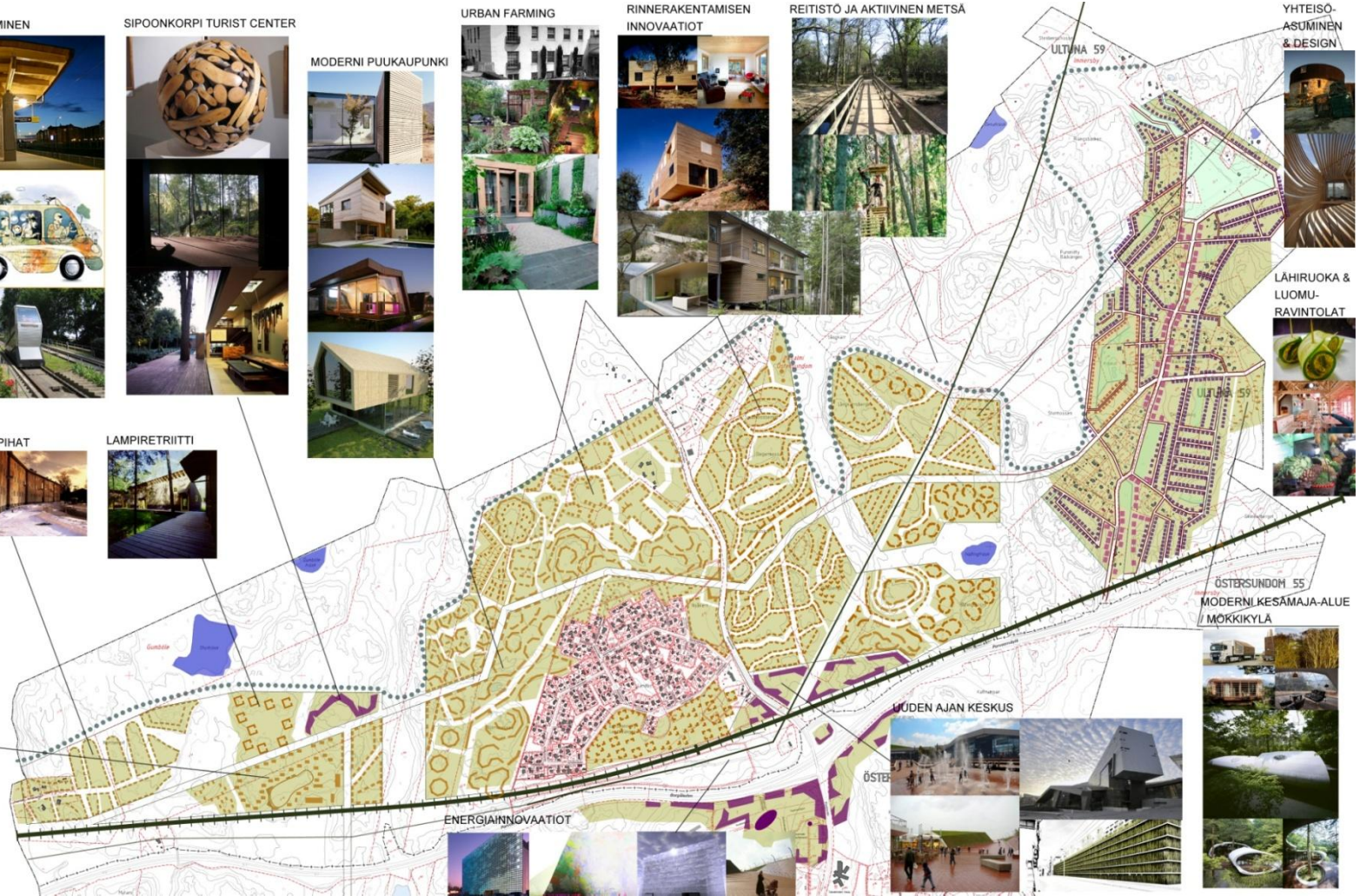
ÖSTERSUNDOM 55  
MODERNI KESÄMAJAJA-ALUE  
/ MÖKKIKYLÄ



ENERGIAINNOVAATIOT



UUDEN AJAN KESKUS

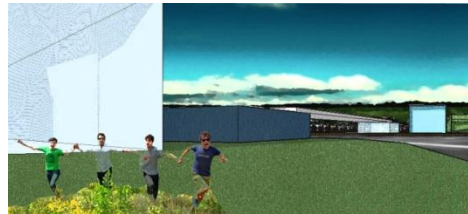




Näin erikoisessa maastossa on luontevaa keskittää rakentaminen kovalle maapohjalle mäkien laelle ja jättää alavimmat paikat, solat, laaksot ja suot, viheryhteyksiksi ja –alueiksi. Kaupunkikuvassa tämä tarkoittaa lukuisia siltoja.

Jyrkät kalliot, tuuheat metsät, suot ja purot muodostavat omat lähtökohtansa suunnittelulle.

Sipoonkorpi sekä rakentamisalueiden sisäiset viheralueet tarjoavat laajan työkentän viheralueiden jatkosuunnittelulle.

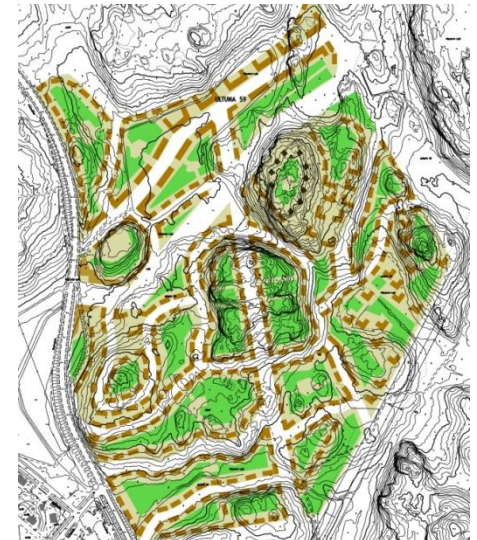


Porvoon moottoritien reuna-alueet muodostavat oman vyöhykkeensä



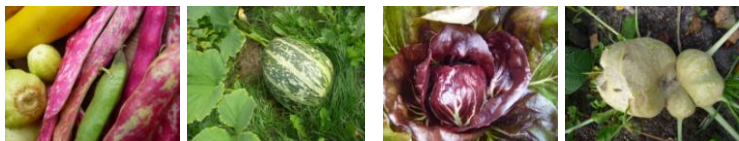
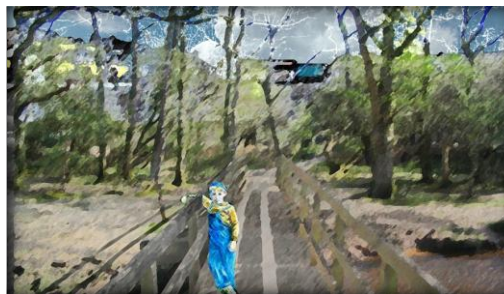
Ultunan kaupunginosan pientaloalueiden saaminen Helsingin pientalomarkkinoille on merkittävä tekijä Helsingin asuntotarjonnan kannalta.

Ultunasta on mahdollista yleiskaavaluonnoksen osoittamassa laajuudessa osoittaa tuhansia tontteja pientalo- ja kaupunkipientalorakentamiseen.





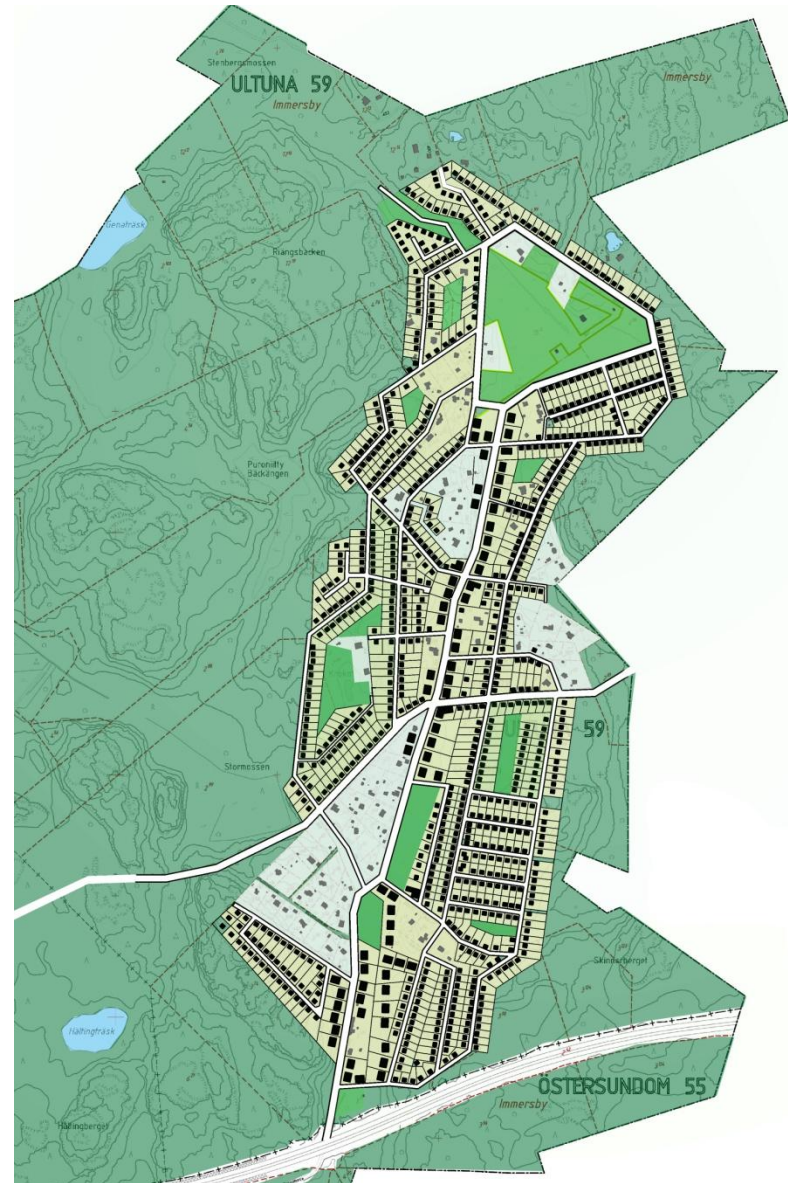
Ultuna kaupunginosa voisi toimia esimerkillisinä "kenttä" monipuolisemmalle yhteistoiminnalle ja lisääntyvälle yhteisöllisyydelle. Alueen suunnittelussa otetaan huomioon asumisen preferenssit, joita soveltaen alue suunnitellaan. Siihen sisältyvät ekologiset asuinyhteisöt, kaupunkiviljely, ekokylät, talkootyö, ideoiden ja kehittämissuunnitelmien yhteinen käsittely ja toteuttaminen asuinyhteisöissä.



## ULTUNA, PURONIITYNTIE

Puroniityntie ulottuu kauas Sipoonkorven sisään. Uusi astutus sijoittuu tiiviisti tien varrelle verrattomien ulkoilualueiden viereen. Sipoonkorpea suunnitellaan Nuusion kaltaisena ulkoilu- ja retkeilyalueena. Alueella on hyvät edellytykset omaehtoiselle liikkumiselle, retkeilylle ja luontoharrastamiselle. Sipoonkorven kansallispuisto säilyy erämaisempänä alueena. Sipoonkorven kansallispuisto on koko Itä-Helsingille merkittävä ja arvokas asia.

Puroniityntien päässä sijaitsee puulajipuisto yksityisellä tontilla. Arboretum on perustettu luonnonsuojelualueeksi ja sillä on erityistä arvoa tieteellisesti ja kaupunkikuvallisesti. Puulaji kokoelma on laaja puiden kasvaessa suuriksi arboretumista kehittyi erittäin mielenkiintoinen nähtävyys.

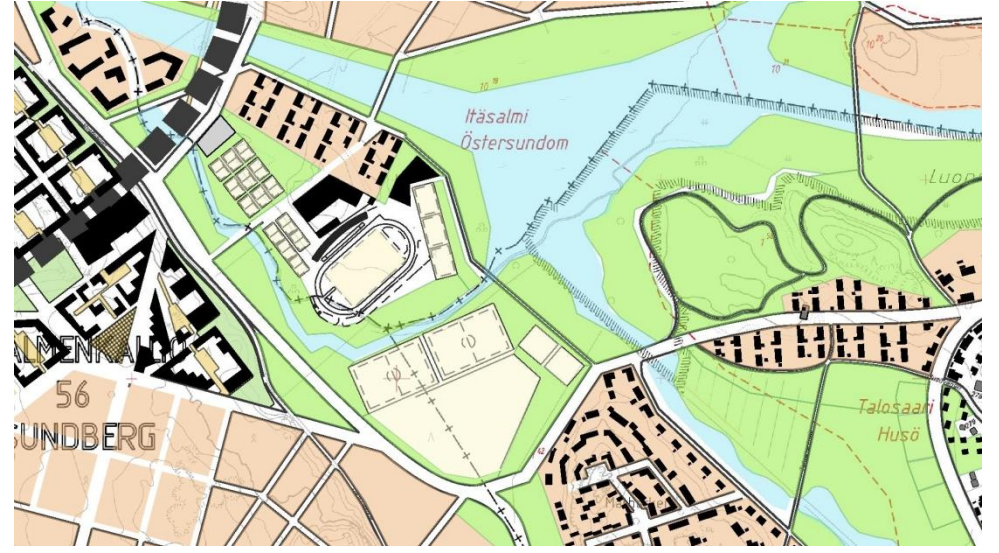
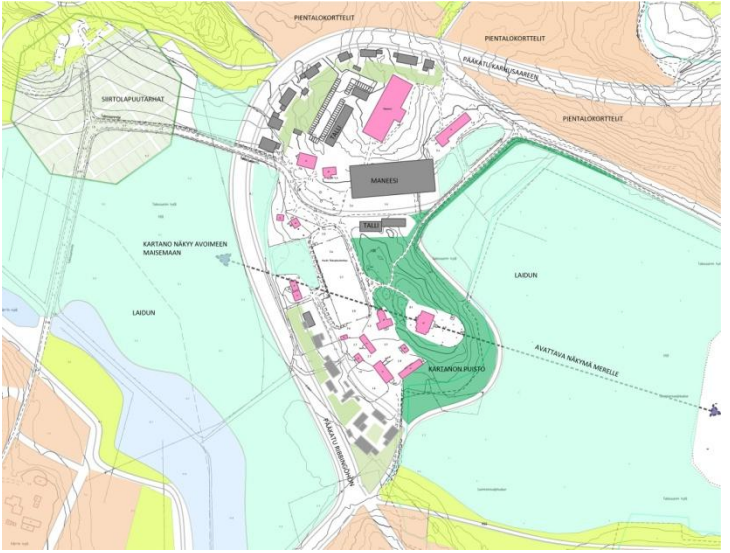
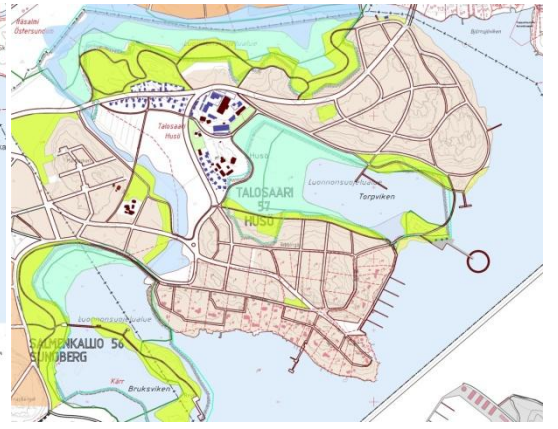
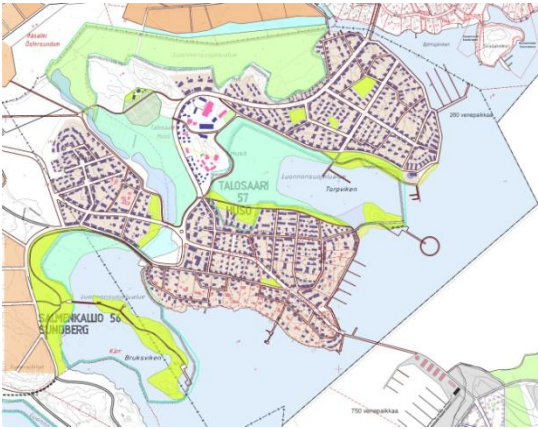


## TALOSAARI

Talosaaren kaupunginosa käsittää Ribbingön, Husön ja Marbackenin alueet sekä Torpvikenin. Vanhan viljelymaiseman kohokohtana on Husön kartano pihapiireineen. Uutena kaupunginosana aluetta tulee leimaamaan merellinen asuminen ja viheralueet, uimarannat ja yhteydet saaristoon sekä erityisesti ratsastustoiminta: tallit, ratsastusreitit ja laitumet.

Torpvikenin on Natura 2000-alue ja rauhoitettu myös luonnonsuojelualueena. Kaupunkirakenne myötäilee Natura 2000 -alueiksi perustettuja matalia merenlahtia. Aktiivinen virkistyskäyttö ohjataan pääasiassa suojelualueiden ulkopuolelle, jotta herkimmät alueet jäävät rauhaan. Luonnonarvojen ja kaupunkitoimintojen yhteensovittaminen on suunnittelun lähtökohtana.



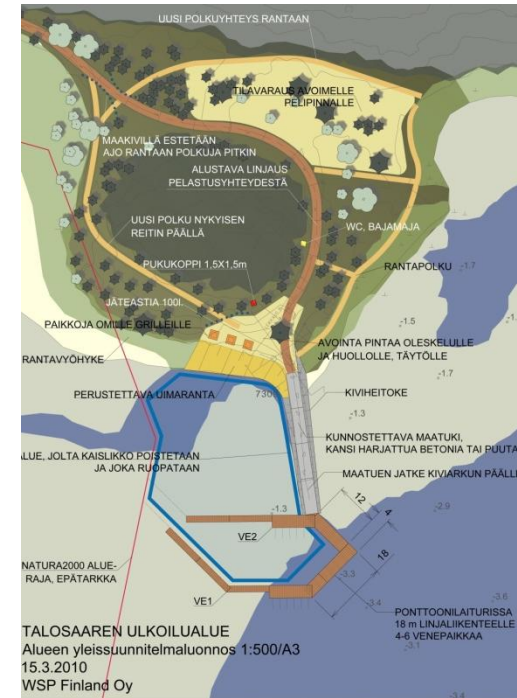


Husön kartano kehittyi ratsastuskeskuksena.

Krapuojan laaksoissa on suuri liikuntapuisto, jonne pääsee kätevästi metrolla.

Östersundomin lintuvesien kaltaisilla ruovikkorantaisilla merenlahdilla pelkkä alueiden rauhoittaminen ei takaa luonnonarvojen säilymistä. Lintuvesillä tarvitaan aktiivisia hoitotoimia, jotta vesialueet eivät kasvaksi umpeen eivätkä niityt ruovikoituisi.

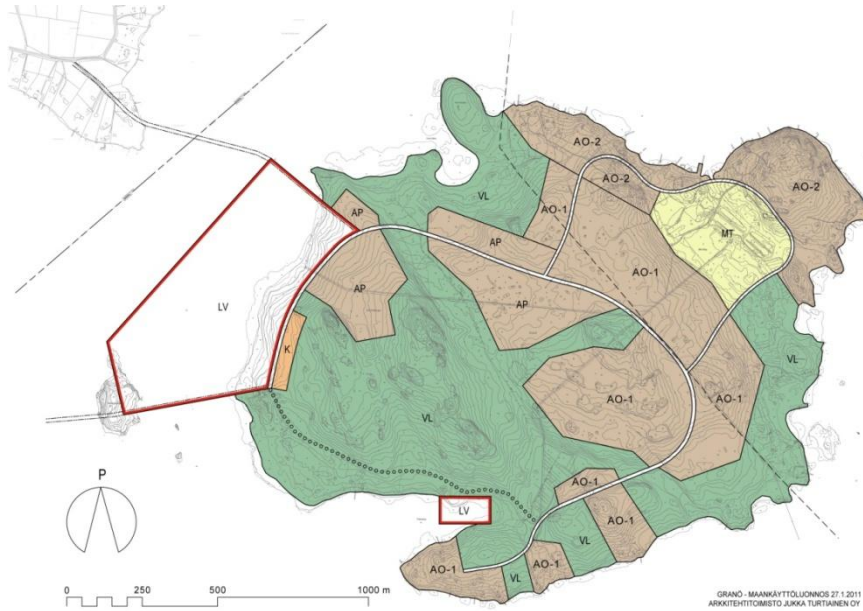
Ruoppaaminen, laidunnus, venevälät, virkistyskäyttö ynnä muut toimenpiteet ja toiminnot löytävät paikkansa hoito- ja käyttösuunnitelman kautta. Hoito- ja käyttösuunnitelmalla turvataan myös suojelualueen monimuotoisuus ja kestävä maisemanhoito. Maisemanhoitoa ja avoimena pitämistä puoltavat myös vanhan kulttuurimaiseman piirteiden palauttaminen sekä alueen esteettisten arvojen ja elämysellisuuden kohentaminen.



Talosaaren kärkeen rakennetaan jo alkuvaiheessa uimapaikka ja vanha Husön kartanon kivilaituri kunnostetaan käyttöön.

Aluksi kevyin toimenpitein rakennettua puistoa kohennetaan ja laajennetaan jatkossa.





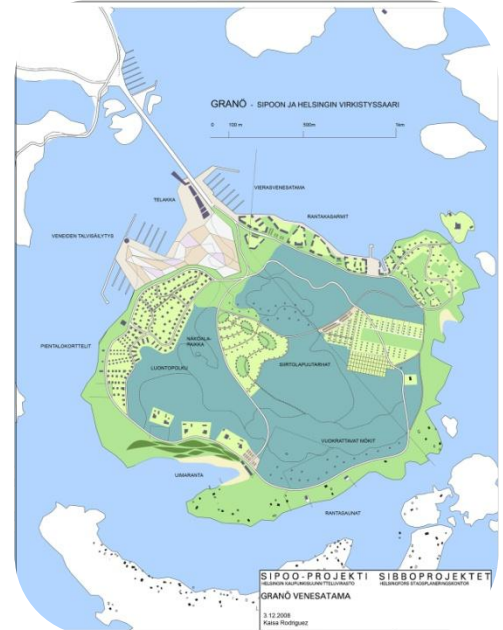
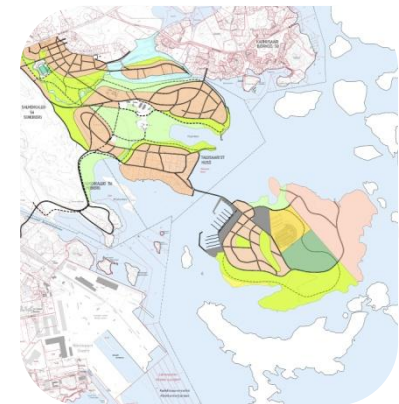
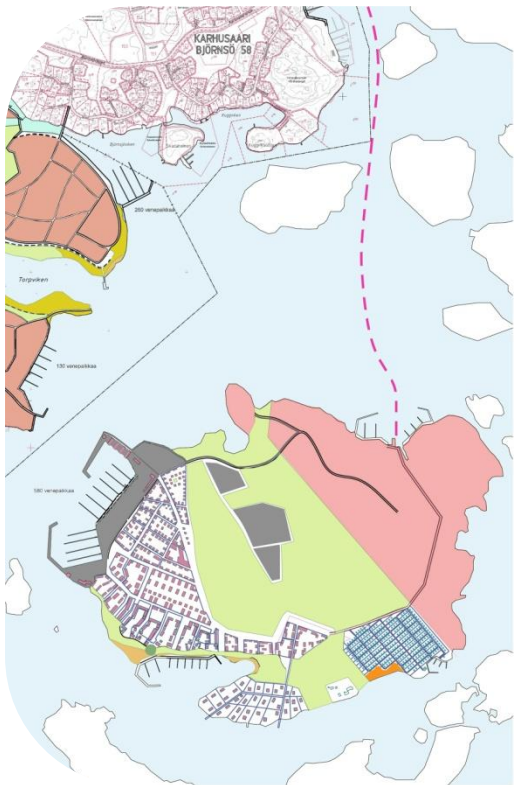
## GRANÖ

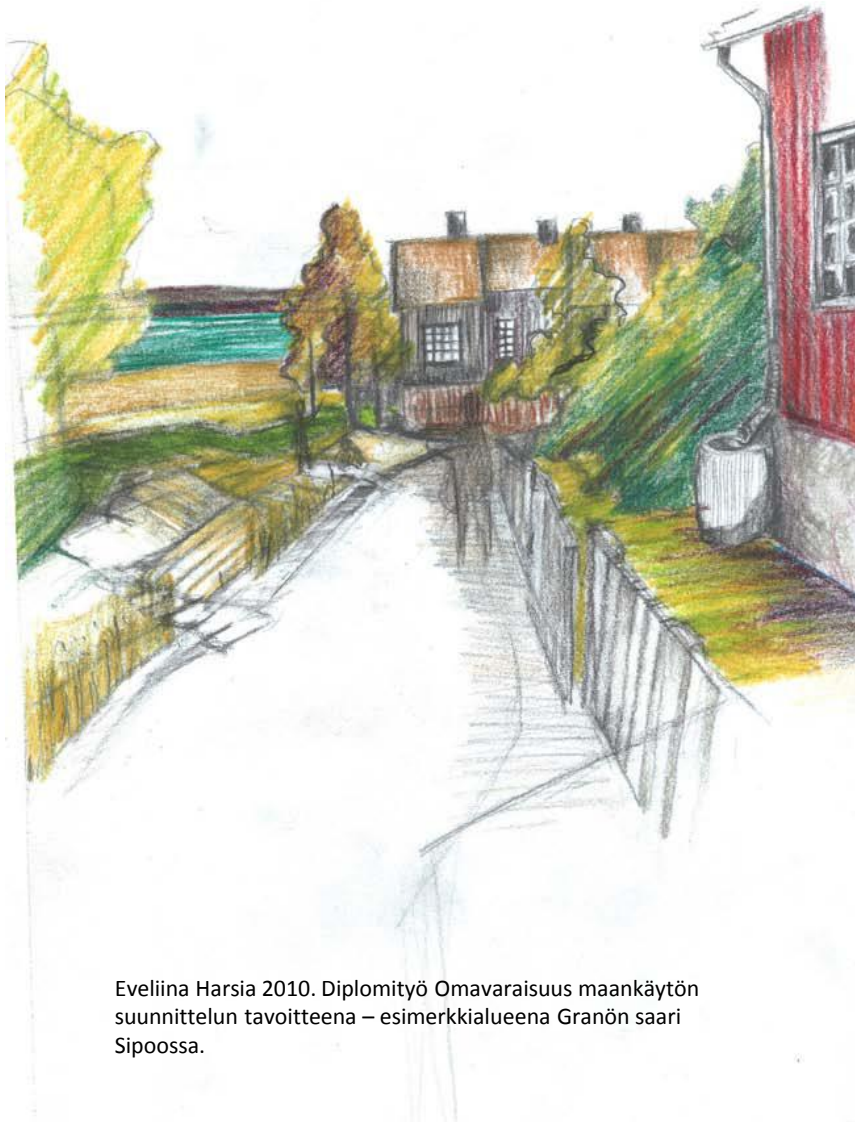
Helsingin kaupunki omistaa reilun puolet maa-alasta Sipoon kunnan puolella sijaitsevalla Granön saarella. Granön saarelle osoitetaan yleiskaavassa monipuolista merellistä toimintaa, virkistysalueita sekä asumista. Laajempi virkistyskäyttö ja pysyvä asutus edellyttävät siltayhteyttä mantereelta sekä kunnallistekniikkaa.

Vesibussiyhteydet kesäisin Vuosaaresta ja Storörenistä parantavat saavutettavuutta ja tekevät Granöstä vähintäänkin Pihlajasaarten veroisen kesänviettokohteen.

Sillan päätyyn sijoittuu veneilytoiminnan keskusta telakoineen, venelaitureineen ja palveluineen. Sillan jatkeena on koko saarta kiertävä rengaskatu, jonka kautta on helposti saavutettavissa kaikki saaren toiminnot. Granön pohjoispuolella sijaitseva kylämäinen asutus tiivistyy. Uusi asutus sijoittuu pääasiassa itä- ja eteläpuolelle saarta, jossa tuulisuus ei ole haitaksi. Saaren keski- ja länsiosat ovat retkeily- ja ulkoilualueita sekä puistoa, johon sisältyy vanhojen, metsittyneiden hiekkakuoppien maisema. Vanhat peltoalueet perustetaan viljely- ja siirtolapuutarhapalstoiksi. Saaren länsiranta on luonnon hiekkarantaa, joten sinne sopii ilta-auringossa kylpevä uimaranta.



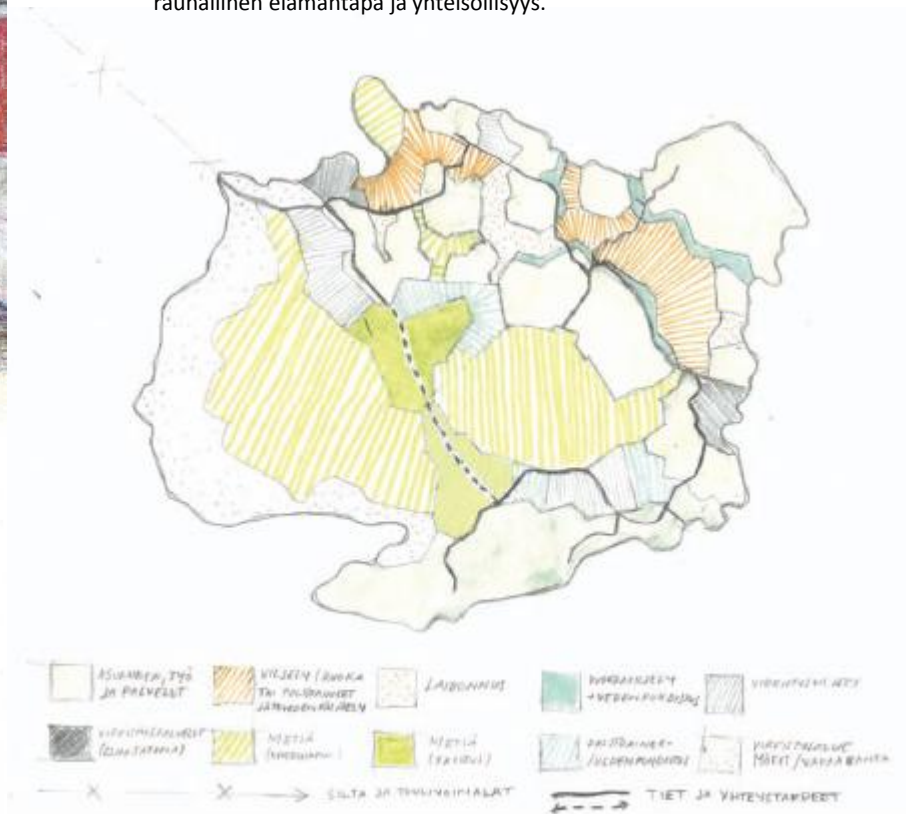




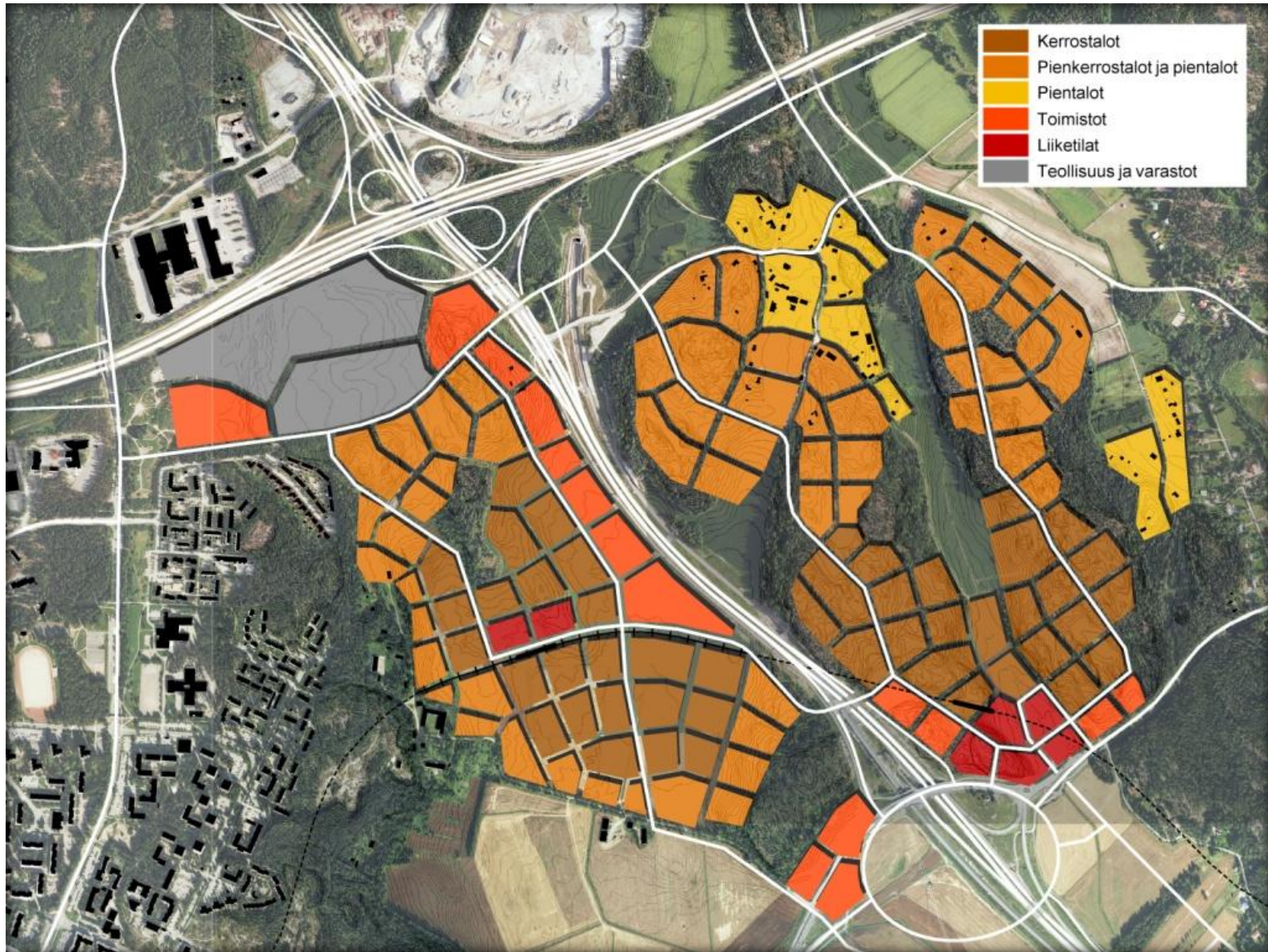
Eveliina Harsia 2010. Diplomityö Omavaraisuus maankäytön suunnittelun tavoitteena – esimerkialueena Granön saari Sipoossa.

Granön saarta on tutkittu omavaraisena yhdyskuntana, jossa asuisi noin 2000 ihmistä.

Eveliina Harsian diplomityössä Granön saarelle on esitelty suunnitteluperiaate, jolla alueen rakentaminen voitaisiin toteuttaa menettämättä kuitenkaan alueen olennaisia piirteitä. Esitetyssä rakentamistavassa on huomioitu olemassa oleva kulttuuriympäristö sekä ne haaveet, joita maaseutumaisesta tai saaristoympäristöstä yleensä lähdetään hakemaan: perinteinen rakennustyyli, oma piha ja rauhallinen elämäntapa ja yhteisöllisyys.



# VANTAAN LÄNSISALMI



# SIPOON MAJVIK

Bölsfjärdenin pohjois- ja itäranta ovat luonteva osa koko suunnittelualueen keskeistä merellistä aluetta. Helsingin ja Sipoon rakenne liitetään yhteen tavalla, jossa kuntien välistä rajaa ei välttämättä huomaa.

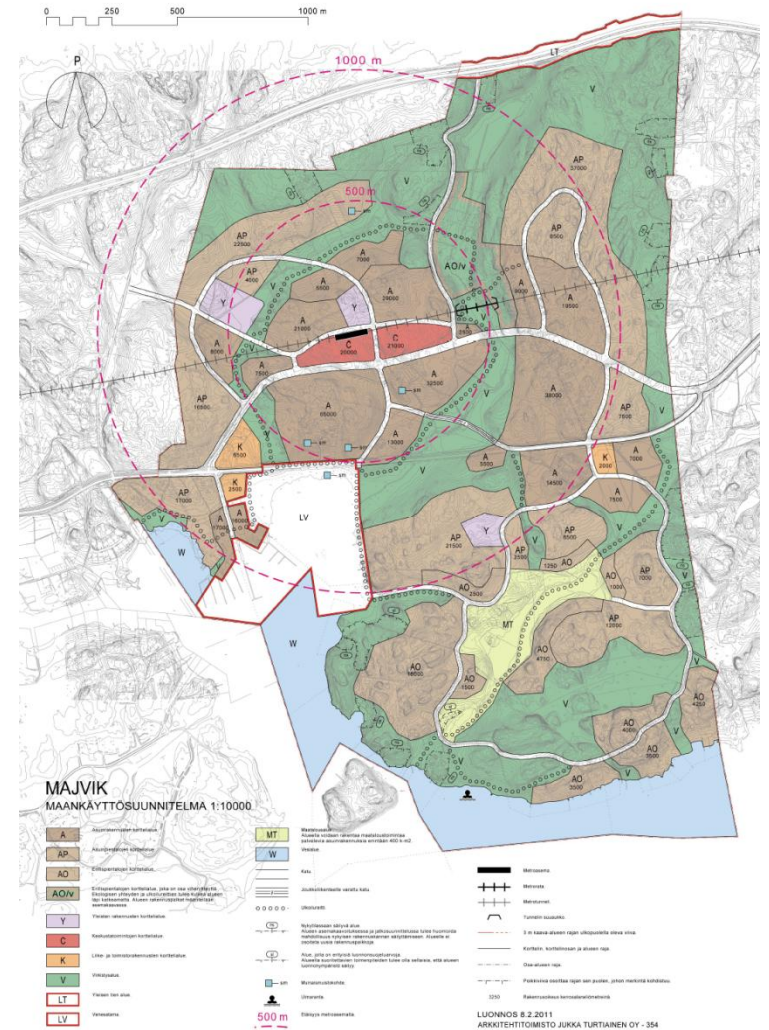
Kuvitus ja tekstit ovat lainauksia Sipoon kunnan ja arkkitehtitoimisto Jukka Turtiaisen laatimasta maankäyttöselvityksestä.

## Luonne

Meren ja rantojen hyödyntäminen on suunnitelman tärkeimpiä lähtökohtia. Mahdollisimman suuri osa rannoista on osoitettu julkiseksi ulkotilaksi, joka on kaikkien käytettävissä. Pyrkimyksenä on Storöreninlahden pohjois- ja itärantojen kaupunkimainen käsittely. Ranta-alueille on ajateltu virkistysalueiden lisäksi laajaa venesatama-aluetta sekä etenkin veneilyyn liittyviä palvelutoimintoja. Lahdenpohjukkaa kiertäväksi suunniteltuun venesatamaan voidaan toteuttaa useita satoja venepaikkoja. Rakentamattomat kalliorannat osoitetaan pääosin viheralueiksi yleiseen virkistyskäyttöön.



Näymäkuvas suunnitellun venesataman pohjoisesta, jossa uusi rantatatu puostineen sporttius näytös maante 170:n kohdalla.

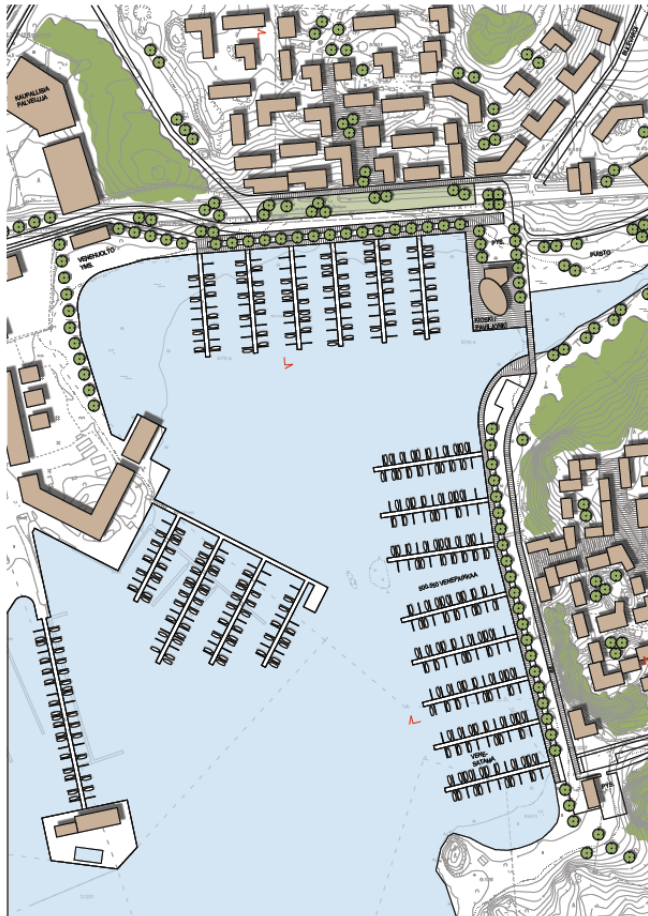


## Rakenne

Suunnitelmassa rakentaminen painottuu metroaseman läheisyyteen ja väljenee asemalta etäännyttäessä. Aseman läheisyyteen suunnitellun tiiviin keskuksen alue on erotettu punaisena C- eli keskustatoimintojen alueena. Maankäyttösuunnitelman laadinnan yhteydessä osa-alueita on tarkasteltu lähemmältä tasolta mm. venesataman ja suunnitellun metroaseman ympäristön alueilla. Korttelit sekä katu- ja viheralueet on sovitettu maastoon mahdollisimman luontevasti.



Aluejulkisivuluonnos tiiviistä pientalorakentamisesta venesataman itäpuolella.



Havainneluonnos venesatama-alueen ja sen ympäristön toteutuksesta.



Havainneluonnos suunnitelman keskuksesta.

## Toiminnot

Keskeisessä osassa Majvikin alueen suunnittelua on ollut tahto luoda uudenlaista kaupunkia Sipoon luoteisreunalle. Perinteisesti kaupunkisuunnittelussa erotellaan toiminnot toisistaan jyrkällä jaolla osa-alueiksi asumisesta työpaikkoihin ja liikenteestä virkistysalueisiin. Kuitenkin esimerkiksi kaikkein kaupunkimaisimpina pidettävät keskusta-alueet ovat luonteeltaan eri toimintoja sekoittavia. Kysymys onkin, voiko luontoa ja ihmisen rakentamaa ympäristöä yhdistää toisiinsa. Majvikin tapauksessa alueen haja-asutukseen ja maa- ja metsätalouteen perustuva nykytila joutuu vääjäämättä väistymään uuden rakentamisen myötä. On kuitenkin mahdollista, että alueen luonto ja sen arvot voidaan yhdistää päällekkäisiksi tai lomittaisiksi toiminnoiksi tulevan kaupunkirakenteen kanssa.



Visio Majvikin eteläosan omakotitaloista.



Luonnos erillispientalokorttelista kaarevan kadun varressa.





---

**Tekijät**

Matti Visanti, Kaisa Yli-Jama, Teemu Holopainen, Sakari Pulkkinen , Tapani Rauramo, Teija Patrikka, Maria isotupa, Pekka Leivo, Kristiina Koistinen, Sari Piela, Harald Attila

---

**Nimike**

ÖSTERSUNDOMIN YHTEISEN YLEISKAVALUONNOKSEN LEIKEKIRJA

---

**Sarjan nimike**

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2011:16

---

Sarjanumero	2011:16	Julkaisu-aika	24.2.2011
Sivuja	72	Liitteitä	0
ISBN		ISSN	0787-9024
Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN

---

**Tiivistelmä**

Östersundomin yhteisen yleiskaavaluonnoksen leikekirja on suunnittelutyön eri vaiheissa syntynyt kokoelma piirustuksia, luonnoksia, ideoita ja ajatuksia eri kaupunginosien luonteen hahmottamiseksi ja yleiskaavan jatkotyön pohjaksi.

---

**Asiasanat**

HELSINKI, ÖSTERSUNDOM, YLEISKAVALUONNOS, LEIKEKIRJA

Sarjassa aikaisemmin julkaistu:

- 2011:1 Vetovoimainen esikaupunkiasuminen – Kohderyhmäselvitys
- 2011:2 Östersundomin yhteinen yleiskaava – Rakennemallit
- 2011:3 Östersundom ja kauppa
- 2011:4 Östersundom ja kaupunkipientalot
- 2011:5 Majvikin metron esiselvitys
- 2011:6 Östersundomin metron ja pikaraitiotien esiselvitykset – Tiivistelmä
- 2011:7 Östersundomin yleiskaavan tie- ja pääkatuverkkoselvitys
- 2011:8 Östersundomin yleiskaavan liikenteen nykytilaselvitys
- 2011:9 Östersundomin yleiskaavan joukkoliikenneselvitys
- 2011:10 Östersundomin katuliikennefilosofia, osa 1
- 2011:11 Östersundomin yhteinen yleiskaava – Teknitaloudellinen selvitys
- 2011:12 Aurinkosähkön mahdollisuudet Helsingin Östersundomin alueella

2011:13 Hevostilaselvitys – Hevosten tulevaisuus Östersundomissa

2011:14 Liitosalueen eteläosan kasvillisuus selvitys

2011:15 Östersundomin hiilijalanjälkitarkastelu

ISSN 1458-9664