



MAJVIK

MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA - 9.2.2011



SIPOON KUNTA

ARKKITEHTITOIMISTO JUKKA TURTIAINEN OY

Kannessa Majvikin aluerajaus likimain esitettynä.
Viistoilmakuva: Helsingin kaupunki.

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	2
Työryhmä	
Tiivistelmä	
TEHTÄVÄN MÄÄRITTELY	3
TAVOITTEET	3
Sipoon kunnan tavoitteet	
Majvikin suunnitteluperiaatteet	
SUUNNITTELUALUE	4
Selvitykset	
Suunnittelutilanne	
MAANKÄYTTÖVAIHTOEHDOT	8
Käsittelyvaiheet	
Ensimmäisen vaiheen vaihtoehdot	
Toisen vaiheen vaihtoehdot	
Kolmannen vaiheen vaihtoehdot	
Valinta maankäyttövaihtoehdoksi	
MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA.....	12
ALUEEN TOTEUTUS.....	14
Mitoitus	
Rakentamisen vaiheistus	
LIITTEET	19
Maankäyttösuunnitelma 1:10000	



Majvikin suunnittelualan sijoittuminen ja rajaus Sipoon opaskartalla.

JOHDANTO

TYÖRYHMÄ

Majvikin maankäyttösuunnitelman on laatinut Sipoon kunnan ja Majvikin maanomistajaryhmän toimeksian-nosta Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy. Maankäyt-tösuunnitelmaa on työn aikana käsitelty hanketta varten perustetussa ohjausryhmässä, jonka työhön ovat osallis-tuneet Sipoon kunnasta kehitysjohtaja Mikko Aho ja alue-kehitysarkkitehti Sirkku Huisko, Sipoon kunnan kanssa yhteistoimintasopimuksen tehneiden alueen maanomis-tajien puolesta Yxgubben Oy:n Antti Kangas sekä Ark-kitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy:n osalta arkkitehdit Jukka Turtiainen, Antti Uusitupa ja Luca De Gol.

TIIVISTELMÄ

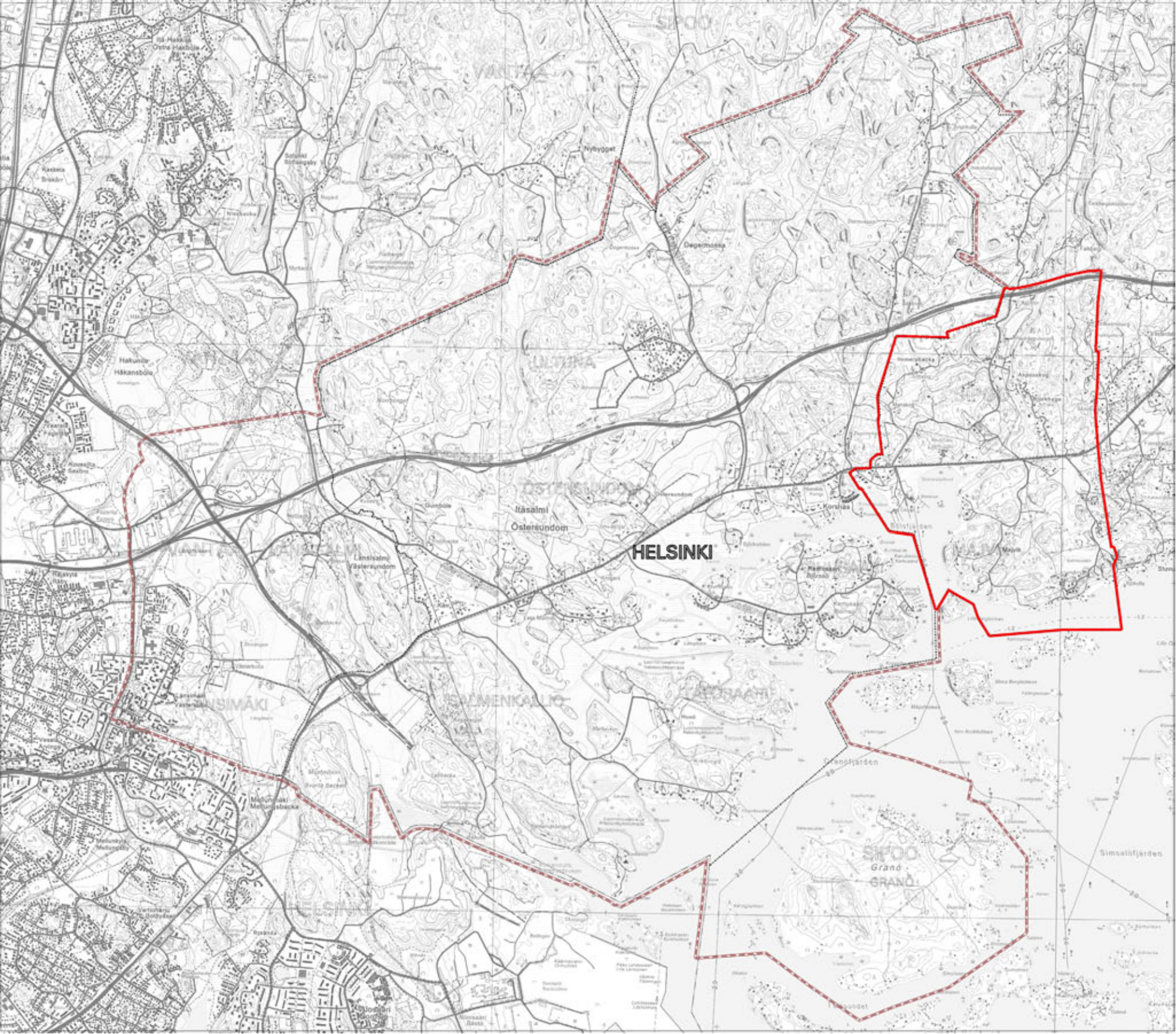
Laaditun maankäyttösuunnitelman kohteena on Sipoon lounaisosassa oleva alue, Majvik, joka rajoittuu länsi-reunaltaan Helsingin kaupungin rajaan ja eteläreunaltaan Suomenlahteen. Majvikin halki kulkee itä-länsisuunnassa Uusi Porvoontie (mt 170) ja alueen pohjoisreunaa viistää Porvoonväylä (vt 7). Suunnittelualueen pinta-ala on vesi-alue mukaan lukien n. 505 hehtaaria, josta maa-aluetta on n. 437 ha.

Nykytilassaan alue on pääosin rakentamatonta maa- ja metsätalousvaltaista haja-asutusaluetta. Pääosa asu-tuksesta on keskittynyt vanhoille pientiloille sekä alueen itä- ja eteläosiin. Alueella toimii lisäksi biodynaami-nen maatila. Lounaisosaan suunnittelualuetta rakentuu Sipoonrannan uusi asuinalue.

Majvikin alueelle laadittu maankäyttösuunnitelma vas-taa esitystavaltaan ja tarkkuudeltaan osayleiskaavaluon-nosta merkintöineen. Suunnitelma on laadittu Sipoon kunnan käyttöön Östersundomin yhteisen yleiskaavan tausta-aineistoksi.

Suunnittelutyön menetelmänä on käytetty vaihtoehtomallien tarkastelua, jonka lopputuloksena on päädytty valittuun maankäyttöluonnokseen. Vaihtoehtojen tarkas-telussa on etsitty soveltuvia metroaseman ja rakentami-sen alueita sekä pyritty huomioimaan alueen suunnitte-lulle asetetut tavoitteet ja reunaehdot.

Maankäyttösuunnitelman tavoitteellinen mitoitus on n. 10 000 asukasta metroaseman vaikutusalueelle. Suun-nitelman kokonaismitoitus on n. 215 ha korttelialueita ja 584 000 k-m2 rakentamista, josta asuin- ja keskustatoi-mintojen alueiden osuus on n. 205 ha ja 573 000 k-m2. Alueen arvioitu asukasmäärä on maksimissaan n. 11 400 - 12 400 henkilöä. Asuintoimintojen lisäksi alueelle on suunniteltu julkisia ja muita palveluita, pienvenesatama-alue sekä korttelialueisiin liittyviä katu-, vesi-, ja viher-alueita.



Majvikin alue suhteessa Östersundomin osayleiskaavarajaukseen (osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti). Pohjakartta: Maanmittauslaitos.

TEHTÄVÄN MÄÄRITTELY

Pääkaupunkiseudun alue- ja yhdyskuntarakenteen laajeneminen itään edellyttää tiivistä seudullista yhteistyötä maankäytön ja liikenteen ratkaisujen yhteensovittamiseksi. Helsinki, Sipoo ja Vantaa sekä maakunnan liitot laativat vuoden 2009 aikana yhdessä kehysuunnitelman, jossa tarkastellaan Helsingin ja Porvoon välisen alueen maankäyttöä ja liikennejärjestelmää. Kehysuunnitelma, ja samaan aikaan laaditut Östersundomin alueen rakennemallit, pohjustivat kuntien yhteisen yleiskaavan käynnistämistä.

Syksyllä 2010 Östersundomin alueelle ja sen lähiympäristöön päätettiin kolmen kunnan valtuustoissa laatia maankäyttö- ja rakennuslain 6. luvun mukainen kuntien yhteinen yleiskaava. Kaavatyön yhteydessä määritellään myös aluetta palveleva raideliikenne-
muoto esim. metro. Yleiskaavan laatii ja hyväksyy kuntien yhteinen toimielin, Östersundom toimikunta. Kaava laaditaan oikeusvaikutteisena yleiskaavana ja se saatetaan ympäristöministeriön vahvistettavaksi.

Maakuntakaava ohjaa yhteisen yleiskaavan laadintaa. Yhteinen yleiskaava voidaan perustellusta syystä laatia voimassa olevista maakuntakaavoista poikkeavana. Tällöin yhteisen yleiskaavan on kuitenkin sopeuduttava maakuntakaavan kokonaisuuteen, ja on otettava soveltuvien osien huomioon, mitä maakuntakaavan sisältövaatimuksista on säädetty (MRL 28 §). Nykyiset maakuntakaavat on laadittu ennen päätöksiä pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteen laajentamisesta itään, joten ne eivät ole ajantasaisia. Maakuntakaavoja uudistetaan parhaillaan. On hyvä, että kaavoitusprosessit etenevät samaan aikaan, jotta maakuntakaavan uudistaminen ja yhteisen yleiskaavan laatiminen voidaan sovittaa yhteen.

Sipoon kunta laati vuonna 2008 hankeyhteistyösopimuksen Majvikin alueen maanomistajaryhmän kanssa. Vuonna 2010 kunta tilasi yhteistyössä maanomistajaryhmän kanssa Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy:ltä tämän maankäyttösuunnitelman muodostaakseen pohjan yhteisen yleiskaavan ratkaisuille koskien Majvikin aluetta. Työtä määrittelemään hyväksyttiin yhteiset suunnitteluperiaatteet.

TAVOITTEET

SIPOON KUNNAN TAVOITTEET

Sipoon kunnanvaltuusto hyväksyi 15.12.2008 koko kuntaa koskevan Sipoon yleiskaavan 2025. Yleiskaava heijasti 28.5.2007 hyväksyttyä kuntastrategiaa, jossa tavoitteeksi asetettiin väestön kolmin-kertaistuminen vuoteen 2025 mennessä. Sipoon yleiskaavassa 2025 on kolme merkittävää keskusta, Talma, Söderkulla ja Nikkilä. Neljäntenä asemakaavoitettavana taajamana kaavassa on Majvikin alue. Lisäksi yleiskaavan laadinnan yhteydessä Sipoon kunta neuvotteli ja sopi kuuden maanomistajaryhmän kanssa hankeyhteistyöstä, joista Majvikin alueella on yksi. Majvikin maanomistajaryhmän ja Sipoon kunnan välinen sopimus hyväksyttiin kunnanhallituksessa 26.2.2008.

Vuoden 2009 alussa tapahtunut rajansiirto Sipoon ja Helsingin välillä avasi paitsi Majvikin, myös Granön saaren, osalle uudenlaisen tilanteen. Helsingin kaupungin tavoitteet Östersundomin alueelle tuovat raja-alueelle painetta ja toisaalta mahdollisuuksia kehittyä. Yhteinen yleiskaava nähtiin tässä yhteydessä mahdollisuutena löytää raja-alueille ratkaisuja, jotka palvelisivat parhaimmalla mahdollisella tavalla nykyisiä ja tulevia kuntalaisia. Yhteiseen yleiskaavaan ryhdyttäessä Granön saari poistettiin Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaavarajauksesta ja liitettiin yhteisen yleiskaavan rajaukseen. Majvikin yleiskaavoituksesta tehtiin erillinen päätös 16.2.2010. Sen liittymisen osaksi yhteisen yleiskaavan rajausta vahvistettiin valtuuston päätöksellä 1.11.2010, kun päätös yhteiseen yleiskaavaan ryhtymisestä tehtiin.

Sipoon kunta laati sekä Majvikin, että Granön alueille yhteistyössä Östersundomin yhteisen yleiskaavan suunnittelijaryhmän ja Majvikin sopimuskumppani maanomistajaryhmän kanssa suunnitteluperiaatteet. Suunnitteluperiaatteiden laatiminen oli tarpeen, jotta pystyttiin muodostamaan yhteinen näkemys suunnittelun lähtökohdista muuttuneessa tilanteessa. Lähtökohtana suunnitteluperiaatteita laadittaessa on ollut, että alueelle rakentuu jollain aikavälillä tehokas raideliikenneyhteys, todennäköisimmin metro. Suunnitteluperiaatteet ovat julkisesti kommentoitavana Östersundomin Osallistumis- ja arviointisuunnitelman ja luonnoksen nähtävillä olon aikana. Tämän työn jälkeen niitä tarpeen mukaan tarkistetaan luonnoksen ohessa, jotta ne edelleen voivat ohjata Yhteisen yleiskaavan ehdotuksen laatimista.

MAJVIKIN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Sipoo KH 9.11.2010 § 312

1. Aluerakennetta mietitään alueen imagon ja toteuttamisen näkökulmasta

- Tavoitteena on tyylikäs, mittakaavallisesti hallittu, rannikolla sijaitseva asuinalue.
- Asumisviihtyvyys on ensisijaisen tärkeää.
- Tavoitteena luonteva vaihteittainen toteuttaminen.
- Aloitus mahdollistetaan jo ennen suuria liikennehankkeita (raideratkaisu).
- Majvik toimii ”siltana” Sipoon ja pääkaupungin raja-alueella. Alueesta suunnitellaan Sipoon läntinen portti

2. Majvik on luonteva osa rannikolle sijoittuvaa kaupunkirakennetta

- Majvik tukeutuu Östersundomin liitosalueeseen, mutta alueen sisälle suunnitellaan aluevarauksia paikallisille palveluille.
- Kaupalliset palvelut sijoitetaan lähinnä metroaseman (tai muun julkisen liikenteen keskuksen) yhteyteen.
- Alueen suunnittelussa selvitetään tarve tarjota tilavaroja kaupallisille pienyrityksille.
- Alustava asukastavoite on 10 000 asukasta, mutta lopullinen tavoite määräytyy alueen suunnittelun myötä.

3. Alueella taataan monipuolinen asuntotarjonta

- Alueella mahdollistetaan asuminen kaikille ikään ja sosiaaliseen statukseen katsomatta.
- Majvik tarjoaa omaleimaisia, ekologisesti edistysellisiä ja yksilöllisiä koteja. Alueella on erilaisia rakennustyyppisiä, niin rivitaloja, pientaloja kuin kerrostalojakin.

4. Suunnittelussa hyödynnetään alueen luontaiset ominaispiirteet ja vahvuudet

- Rannat ja meri hyödynnetään virkistykseen laajasti. Rannat ja luontoyhteys ovat pääosin kaikkien käytössä ja saavutettavissa.
- Alueelle suunnitellaan venesatamatoimintaa palvelemaan alueen tarpeita.

- Bölsfjärdenin lahdenpohjukan ympäristö suunnitellaan julkiseksi tilaksi.
- Purouomia ja -laaksoja vahvistetaan alueen keskeisenä viherrunkona.
- Tarjotaan kävelyteitä ja ulkoilureittejä kauniissa metsä- ja merimaisemassa.
- Alueella sijaitseva tilakeskus säilytetään ja sitä kehitetään Majvikin vetovoimatekijänä. Tilasta muodostuu keidas alueen asukkaille.
- Ominaispiirteiden hyödyntämiseksi suunnittelussa uskalletaan tutkia myös uudenlaisia ratkaisuja (maantien 170 linjauksen kyseenalaistaminen, siltaratkaisut, julkisen ja kevyen liikenteen edellytysten parantaminen, kaupunkiviljely).
- Luonnonsuojelullisesti tärkeät alueet sekä ekologisten käytävien toive huomioidaan suunnitteluprosessissa.

5. Aluetta suunnitellaan toimivan julkisen liikenteeseen tukeutuen

- Julkisen raideliikenteen tyyppi ja sijoittelu määritellään osana yleiskaavaa.
- Joukkoliikenteen edellytyksiä tuetaan. Joukkoliikenne on kaikissa vaiheissa taloudellisesti edullista järjestää Majvikin läntisen sijainnin johdosta.

6. Alueella on toimivat liikennejärjestelyt

- Liityntäpysäköinnin järjestelyt selvitetään kokonaisuutena Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa.
- Alueen sisäiset yhteydet suunnitellaan jalankulkua ja pyöräilyä tukeviksi.
- Luonteva liittyminen Porvoonväylälle selvitetään.

7. Majvikia suunnitellaan vastuullisesti

- Toimitaan avoimesti osallisia ja muita sidosryhmiä kuunnellen ja heidän kanssaan keskustellen.
- Suunnittelussa tuetaan mahdollisuuksien mukaan ympäristöystävällisiä energiaratkaisuja ja energian paikallisia tuotantomuotoja (esim. kalliolämpö).

SUUNNITTELUALUE

Majvikin suunnittelualueella tarkoitetaan Sipoon lounaisosassa osin Östersundomin ja osin Immersbyn kyliin kuuluvaa aluetta, jonka laajuus on vesialueineen n. 505 ha. Maanomistus Majvikissa on pääosin yksityistä. Pinta-alasta noin 120 ha on alueen merkittävien maanomistajien ja Sipoon kunnan välisen hankeyhteistyösopimuksen alaista. Nimensä alue saa Majvikin tilasta.

Suunnittelualue sijoittuu Sipoon kunnan puolelle vasten Helsingin rajaa. Alueen eteläpuoli rajoittuu mereen ja pohjoispuoli moottoritiehen. Moottoritien pohjoispuolella on Sipoonkorven tuleva kansallispuisto. Suunnittelualueen rajausta noudattaa alustavaa Östersundomin yleiskaavan rajausta, jossa Majvikin ja Granön alueet vastaavat Sipoon osuutta Helsingin, Sipoon ja Vantaan yhteistyönä laadittavasta yleiskaavasta.

Nykytilassaan Majvik on harvaan asuttua aluetta, joka on maisemaltaan pienipiirteistä ja tällä hetkellä pääosin maa- ja metsätalouskäytössä. Alueen eteläosassa sijaitsee biodynaaminen maatila, joka on tilakauppoineen yksi alueen vetovoimatekijöistä. Majvikin nykyinen asukasmäärä on hieman yli 300 asukasta. Asutus sijoittuu pääasiassa asemakaavoittamattomille alueille eri aikoina rakennettuihin pientaloihin sekä vanhojen pientilojen yhteyteen. Vakituisen asutuksen lisäksi etenkin alueen eteläosassa on eri vuosikymmeninä rakennettuja vapaa-ajan asuntoja sekä rantasauvoja. Lounaisosaan Majvikin aluetta, aivan Helsingin rajan viereen, rakentuu uusi n. 800 asukkaan alue, Sipoonranta.

Majvikin läpi kulkee itä-länsisuunnassa Uusi Porvoontie (mt 170), joka toimii alueen yhteytenä länteen Helsingin suuntaan sekä itään Söderkullaan ja Porvooseen päin. Uudelta Porvoontieltä pohjoiseen risteää Immersbyntie, joka esiintyy jo 1870-luvulta peräisin olevassa senaatinkartassa. Tie on luonteeltaan pienipiirteinen sekä mutkitteleva ja johtaa Por-

voonväylän ali sen pohjoispuolelle. Majvikin alueen pohjoisreunaa viistää Porvoonväylä (vt 7), jonka lähimmät liittymät ovat Majvikin itäpuolella n. 3 km ja länsipuolella n. 2,5 km etäisyydellä. Joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet alueella pohjautuvat Uutta Porvoontietä pitkin kulkeviin linja-autoihin. Porvoonväylää pitkin kulkee myös linja-autoja, mutta niiden pysäkit ovat huomattavasti kauempana valtatien liittymien yhteydessä.

Alueen maisemassa vaihtelevat alavat laakso, entiset ja nykyiset viljelysmaat, jyrkät metsäiset rinnet, kallioiset rannat, eri-ikäiset maatalousmetsät sekä monenlaiset pienet luontokohteet. Harvasta asutuksesta ja vähäisestä muusta käytöstä johtuen alueella on säilynyt paljon luontoarvoja sekä mahdollisuuksia virkistystoimintaan. Suuri osa alueen rantaviivasta on rakentamatonta ja hyvin vähäisesti käytössä kulunutta. Mereen laskeva Majvikin läpi mutkitteleva puro (Fallbäckenin purolaakso) toimii ekologisena yhteytenä pohjoiseen Sipoonkorpeen. Majvikin ja Sipoonkorven väliin jää Porvoonväylä, jonka estevaikutuksesta huolimatta alueella on toimiva yhteys Sipoonkorpeen sekä ihmisten luonnossa liikkumista että eri eläinlajien elinalueita ajatellen.

Alueen rakennettavuus on olemassa olevin tiedoin hyvä, joskin kallioinen ja paikoin erittäin jyrkkärintainen maasto luo haasteita ja kustannuksia alueen toteutukseen. Aivan Storöreninlahden rantoja sekä Fallbäckenin purolaaksoa lukuun ottamatta maasto on mereltä nousevia tulvia ajatellen riittävällä korkeudella. Laajat tasaiset ja maaperän kantavuudeltaan edulliset alueet ovat Uuden Porvoontien läheisyydessä Fallbäckenin purolaakson itä- ja länsipuolilla sekä alueen eteläosassa sijaitsevan maatilan ympärillä.

Tärkeimmät rakentamisen rajoitukset kohdistuvat Porvoonväylältä alueen pohjoisosaan aiheutuvaan meluhaittaan, alavien maiden tulvariskiin, vaikeasti

rakennettaviin maastonosiin sekä vaalittaviin luontoarvoihin. Luontoarvojen lisäksi alueella on muutamia muinaismuistolain nojalla suojeltuja kohteita Storöreninlahden pohjoisosan ja Uuden Porvoontien linjauksen tuntumassa sekä rakennushistoriallisesti arvokkaiksi luokiteltuja rakennuksia, joista erityisesti mainittakoon vanha huvilarakennus alueen eteläosassa.

SELVITYKSET

Suunnittelualueesta sellaisenaan tai osana laajempaa kokonaisuutta on laadittu seuraavat selvitykset:

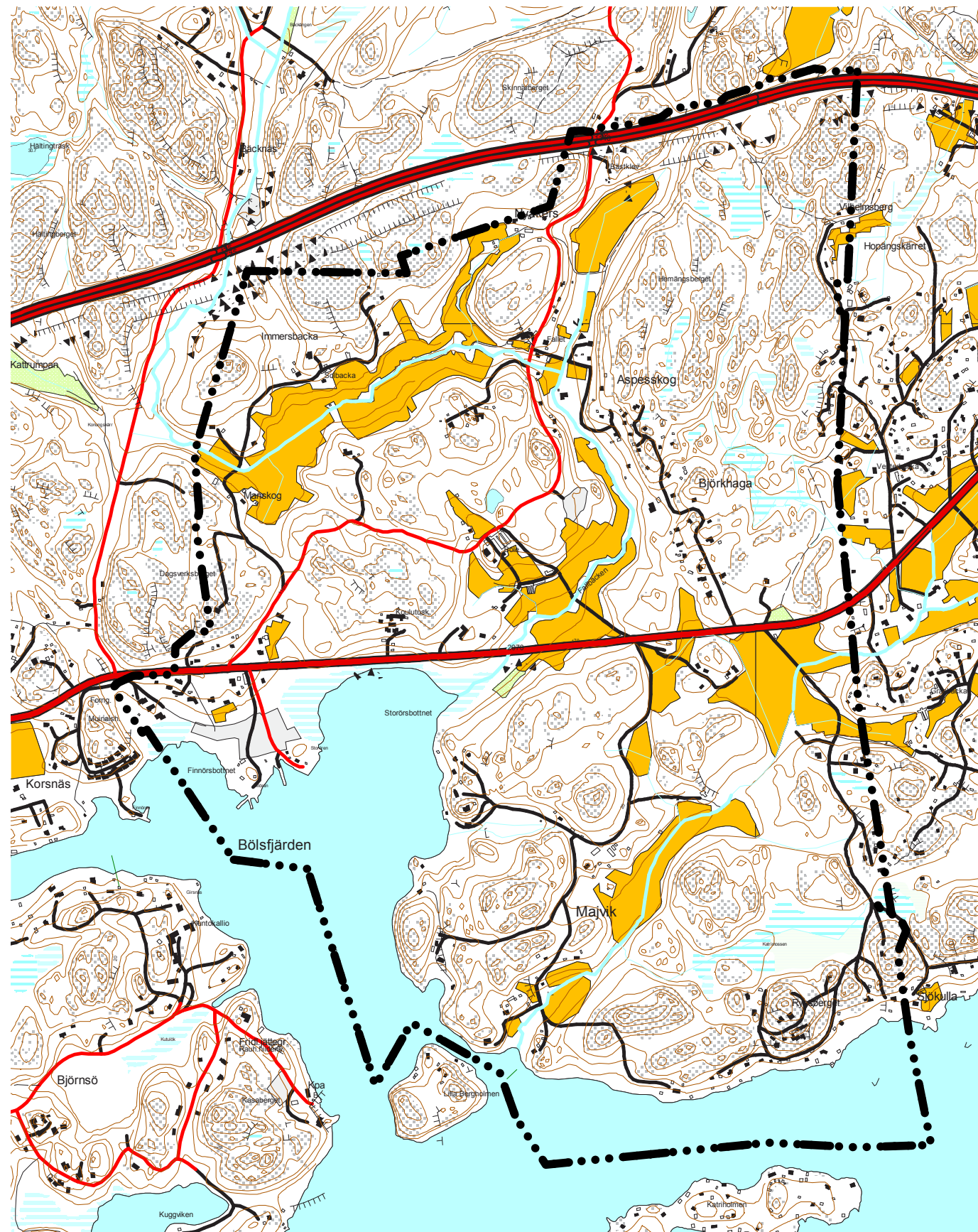
- Östersundomin yleiskaavan tie- ja pääkatuverkkoselvitys. Helsingin kaupunki / Vantaan kaupunki / Sipoon kunta / Uudenmaan ELY-keskus / Strafica Oy 2.2.2011.
- Majvikin metron esiselvitys. Sito / Arkkitehtitointo Jukka Turtiainen / Helsingin kaupunki / Sipoon kunta 5.1.2011.
- Östersundomin yhteinen yleiskaava, rakennemallit. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 12.11.2010.
- Alustava luontoselvitys Sipoon Majvikin ja Granön osayleiskaava-alueelle. Ekologinen ympäristökartoitus / Hannu Tammelin 4.11.2010.
- Kaupan palveluverkkoselvitys 2025, Sipoon kunta. FCG Finnish Consulting Group 28.10.2010.
- Itämetron esiselvitys. Sito / Arkkitehtitoimisto HKP / Strafica / FCG Planeko 5.2.2010.
- MALU / Maakunnallisesti arvokkaat luontotyytit. Jyri Mikkola 28.1.2010.
- Sipoon kunnan sivistysosaston palveluverkkosuunnitelma. Auditor-yhtiöt 2010.
- Östersundomin osayleiskaavan kaupunkiekologinen ohjelma. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2010.
- Sipoon historiallisen ajan muinaisjäännösten inven-

tointi vuonna 2007. V-P Suhonen 2007, Museovirasto/RHO.

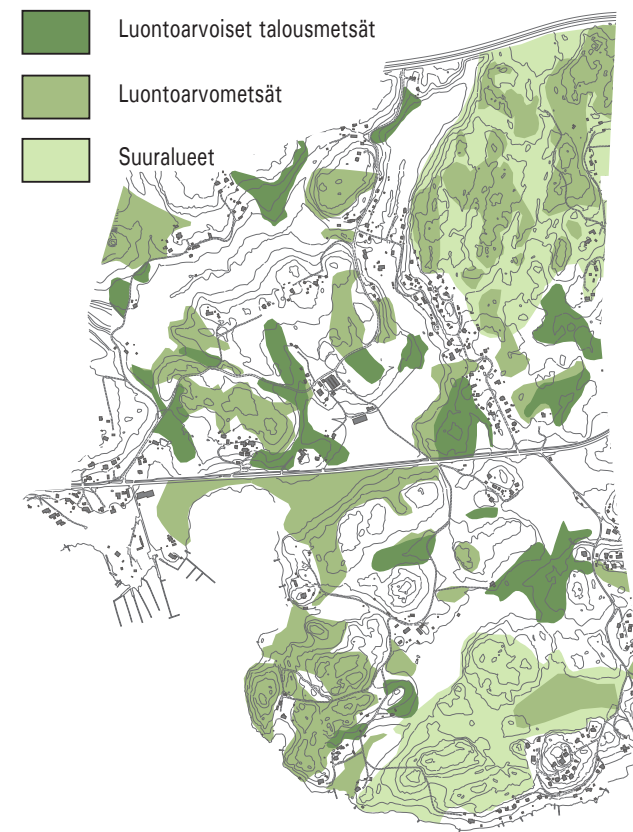
- Manneralueen esihistoriallisen ajan ja saariston esihistoriallisen sekä historiallisen ajan muinaisjäännösten inventoinnit. Satu Koivisto 2007, Sipoo, Museovirasto.
- Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama OY, Ympäristötoimisto Oy 2006.

[illegible]

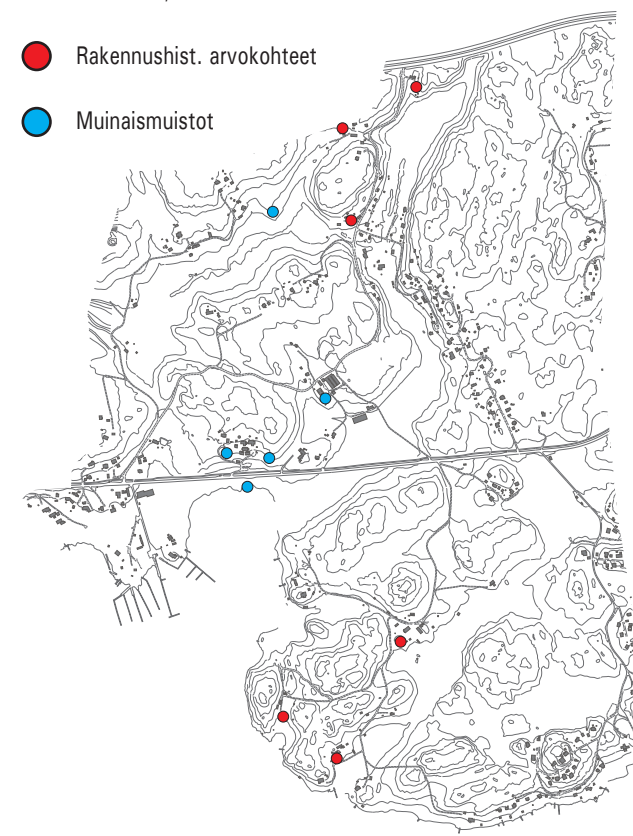
Kaavio Östersundomin yleiskaavan tavoitellusta toteutumisaikataulusta.



Suunnittelualan rajausta pohjakartalla.



Yhteenveto alueen luontokohteista (Ekologinen ympäristökartoitus / Tammelin 2010).



Yhteenveto alueen muinaismuistoista ja rakennushistoriallisesti arvokkaista kohteista (Suhonen / Museovirasto / RHO 2007, Koivisto / Museovirasto 2007, Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama Oy / Ympäristötoimisto Oy 2006).



Kuvia Majvikistä keväältä 2007.

SUUNNITTELUTILANNE

Majvikin alueella on voimassa Itä-Uudenmaan maakuntakaava, jonka Itä-Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi 12.11.2007. Ympäristöministeriö vahvisti Itä-Uudenmaan maakuntakaavan 15.2.2010.

Suunnittelualueella on voimassa oleva yleiskaava on Söderkullan osayleiskaava 2015, jonka Sipoon kunnanvaltuusto hyväksyi 28.1.2002. Söderkullan osayleiskaava tuli lainvoimaiseksi korkeimman hallinto-oikeuden 25.1.2005 tekemällä päätöksellä muutettuna siten, että kaavassa ei esitetä ulkoilureittejä. Muut osayleiskaavasta tehdyt valitukset hylättiin. Söderkullan osayleiskaavan ohjevuosi on 2015.

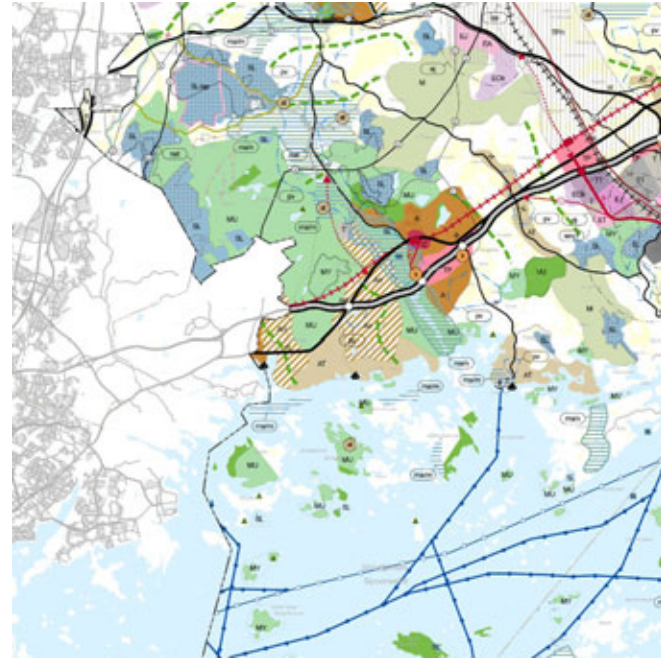
Majvikin suunnittelun näkökulmasta Söderkullan osayleiskaava 2015 on vanhentunut sen ohjevuoden lähestyessä ja uusien maankäytön suunnitelmien tähdätessä kauemmas tulevaisuuteen. Osayleiskaava ei myöskään huomioi pääkaupunkiseudun kasvun uutta itäistä painopistesuuntaa. Kasvusuunta itään perustuu Helsingin kaupungin tavoitteisiin sekä Valtioneuvoston päätökseen, jonka nojalla Helsinkiin liitettiin Majvikin länsipuolelta n. 3000 ha Sipoon aluetta.

Suunnittelualue sisältyy Sipoon yleiskaava 2025:een, jonka Sipoon kunnanvaltuusto hyväksyi 15.12.2008. Helsingin hallinto-oikeus kumosi päätöksellään 15.1.2010 muutamia yleiskaavan merkintöjä, joiden joukossa Majvikiin osoitettu A-alue. Sipoon kunnanhallitus päätti 2.2.2010, ettei kunta valita päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Yleiskaavaa koskevat muut valitukset ovat tällä hetkellä käsittelyssä korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Osalle Majvikin aluetta ulottuu myös Saariston ja rannikon osayleiskaava, jonka kaavaehdotus hyväksyttiin nähtäville 1.6.2010.

Suunnittelualueen lounaisosassa, Sipoonrannan alueella, on voimassa Storörenin asemakaava, jonka Sipoon kunnanvaltuusto hyväksyi 2.3.2009. Osaa aluetta koskevia asemakaavan muutoksia on vireillä. Sipoon kunnanhallitus on tehnyt päätöksen Storörenin länsirantaa koskevan kaavamutostyön aloituksesta 25.5.2010. Ehdotusvaiheeseen edennyt alueen itärannan asemakaavan muutos on hyväksytty nähtäville kunnanhallituksessa 9.11.2010.

Majvikin nykyinen rakentaminen ei suurelta osin perustu erityisesti mihinkään maankäytön suunnitelmiin. Vanhat tilat ovat syntyneet viljelysten äärelle ja kesäasutusta on menneinä vuosikymmeninä rakennettu alueen tiloista lohkoille palstoille. Pientaloasutus alueella ja sen ympäristössä on syntynyt pääasiassa poikkeusluvin.



Ote Itä-Uudenmaan maakuntakaavasta (12.11.2007).

Itä-Uudenmaan maakuntakaava

Maakuntakaavassa Majvikin alueelle on osoitettu ruskealla *taajamatoimintojen alue* (A), valkoruskealla viivarasterilla *taajamatoimintojen laajenemisalue* (A/r) sekä vaaleanruskea *kyläalue* (AT).

Majvikin alueen halki itä-länsisuunnassa kulkee *seututie* (musta viiva), joka liittyy alueen itäpuolella *eritasoliittymällä* (valkoinen ympyrä) alueen pohjoispuolitse kulkevaan *moottoritiehen* (mustavalkoinen paksu viiva), jonka vierelle on merkitty varaus itään päin kulkevalle *uudelle pääradalle* (punainen viiva poikkiviivoin).

Majvikista pohjoiseen jatkuu laaja vihreällä merkitty *maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta* (MU). Majvikin läpi on myös merkitty pohjois-eteläsuuntainen *viheryhteystarve* (vihreä katkoviiva).

Alueen lounaisreunan merenlahteen on merkitty *venesatama* (musta purjevene). Toinen venesatama on merkitty alueen itäpuolelle Gumbostrandiin. Alueen eteläpuoliseen saaristoon on merkitty *kulttuuriympäristön tai maiseman kannalta tärkeä alue, maakunnallisesti merkittävä* (siniharmaa viivarasteri). Osa eteläpuolen saaristosta on vailla merkintää (valkoiset alueet). Länsireunaltaan Majvik rajautuu vuoden 2010 loppuun voimassa olleen Itä-uudenmaan ja Uudenmaan maakuntien jaon mukaisesti piirrettyyn *maakuntakaava-alueen rajaan*.



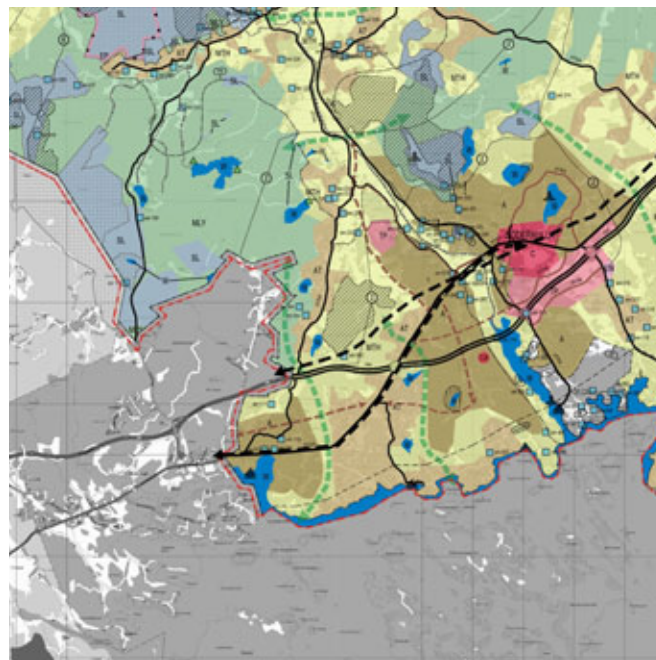
Ote Söderkullan osayleiskaava 2015:stä (28.1.2002).

Söderkullan osayleiskaava 2015

Majvikissa ja sen ympäristössä voimassa olevassa Östersundomin yleiskaava 2015:ssä alueelle on osoitettu pääasiassa *maa- ja metsätalousvaltaisia alueita* (M), joista osalla on myös *erityisiä ympäristöarvoja* (MY) sekä *pientalovaltaisia asuinalueita* (AP-1, AP-2). Pientaloalueet on jaettu *nykyisellään säilyviin alueisiin* (ruskea) sekä *pienin toimenpitein kehitettäviin alueisiin* (ruskea reuna, ruskea ruuturasteri). Alueen *vesialueeseen* (W) rajoittuvassa eteläosassa on lisäksi yksi *lähivirkistysalue* (VL).

Majvikin läpi kulkee itä-länsisuuntainen *seututie* (paksu musta viiva) sekä pohjoisempaan *moottoritie* (paksu mustavalkoinen viiva, mo), joiden lisäksi alueelle on merkitty tärkeimpiä *yhdysteitä/kokoojatuja* (musta viiva). Majvikin alueen läpi on osoitettu *tieliikenteen yhteystarve* (paksu punainen katkoviivanuoli) sekä alueen pohjoispuolitse *rautatieliikenteen yhteystarve* (ohut punainen katkoviivanuoli). Moottori- ja seututeiden ympäristöön leviävälle alueelle on merkitty *meluntorjuntatarve* (musta aaltoviiva, me).

Seututien varteen Majvikin ympäristöön on merkitty joitakin *lähipalvelujen alueen* kohdemerkintöjä (oranssi pallo, pl). Majvikissa ja sen ympärillä on lisäksi runsaasti muinaismuistokohteita (harmaa neliö, sm, indeksitunnus) ja rakennuslainsäädännön nojalla suojeltavia kohteita (harmaa neliö, sr, indeksitunnus). Näiden lisäksi on osoitettu runsaasti erikokoisia *osa-alueita, joilla on luonnonsuojeluarvoja* (musta piste-katkoviiva, sl).



Ote Sipoon yleiskaava 2025:stä (15.12.2008).

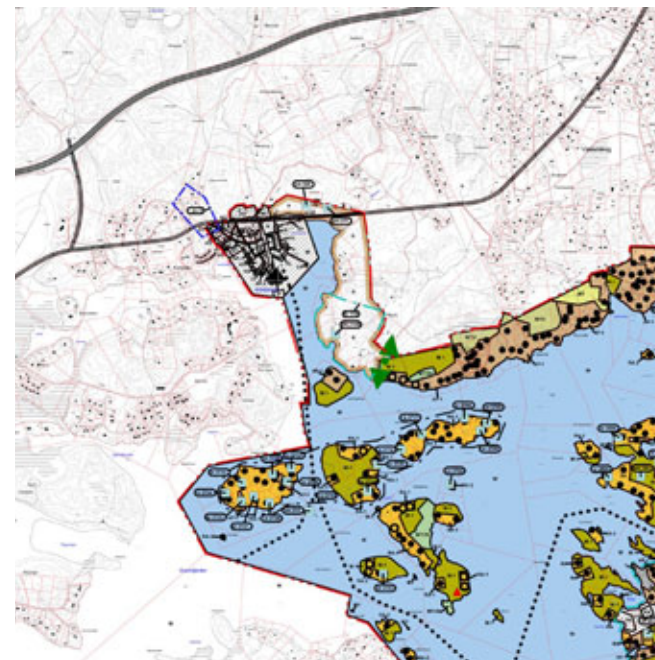
Sipoon yleiskaava 2025

Yleiskaava 2025:ssä Majvikiin on osoitettu ruskealla *taajamatoimintojen alue* (A), joka rajoittuu etelä- ja lounaisrajoiltaan siniseen *vesialueeseen* (W). Taajamatoimintojen alueen itäpuolelle on merkitty *kyläalue* (AT) ja näiden väliselle *haja-asutusalueelle* (MTH) pohjois-eteläsuuntainen *viheryhteystarve* (vihreä katkoviivanuoli).

Majvikin pohjoisreunaa viistää *moottoritie* (mustat viivat, mo) ja etelämpänä alueen halkaisee *seututie/pääkatu* (musta viiva, st/pk). Seututieltä pohjoiseen on merkitty *yhteystie/kokoojakatu* (yt/kk). Sekä seututien yhteyteen että moottoritien pohjoispuolelle on merkitty *joukkoliikenteen kehittämiskäytävä/yhteystarve* (musta katkoviivanuoli, jl). Seutu- ja moottoritien väliin on lisäksi merkitty *tieliikenteen yhteystarve* (ruskea katkoviivanuoli).

Majvikin alueen eteläosan rannat on merkitty kuuluviksi *rannikkovyöhykkeeseen* (musta katkoviiva, rannikko). Alueen lounaisreunan merenlahteen on merkitty *venesatama* (musta purjevene). Lisäksi alueen keski- ja pohjoisosiin on merkitty yhteensä neljä *muinaismuistokohdetta* (siniharmaa neliö).

Majvik rajoittuu etelä- ja länsireunoiltaan kaava-alueen rajaan. Itäpuolelle alueen läheisyyteen on merkitty lisää kylä- ja haja-asutusaluetta, vesialueita (meri, lammet) sekä venesatama Gumbostrandiin sekä sinne johtava yhteystie. Majvikin pohjoispuolella moottoritien takana on haja-asutus- ja kyläaluetta sekä *metsätalousvaltainen alue, joka on laaja, yhtenäinen ja ekologisen verkoston kannalta merkittävä* (MLY).



Ote Saariston ja rannikon osayleiskaavaehdotuksesta (3.5.2010).

Saariston ja rannikon osayleiskaava

Majvikin vesi- ja ranta-alueet ovat mukana Saariston ja rannikon osayleiskaavaehdotuksessa. Storöreninlahden pohjois- ja itärannat on osoitettu merkinnällä *uusi ja olennaisesti muuttuva asuinalue* (A) Majvikin eteläosan rannan jatkuessa itään merkinnällä *pientalovaltainen asuinalue rantavyöhykkeellä* (AP-1). Rantavyöhykkeelle on Majvikin alueella osoitettu nykyisten lisäksi kolme *uutta rakennuspaikkaa* (mustat renkaat).

Rakennuspaikkojen pohjoispuolelle on osoitettu *maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä maisema- ja/tai ympäristöarvoja* (MY/24), *maa- ja metsätalousvaltainen alue rantavyöhykkeellä* (M-1) sekä *haja-asutusalue* (MTH). Maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden kautta merelle on merkitty *viheryhteystarve* (vihreä katkoviivanuoli).

Majvikin lounaisosaan on osoitettu rakennustaiteellisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennettu alue (Sr 114) ja sen sisään rakennuslainsäädännön nojalla suojeltava kohde (SR 1109). Storöreninlahden pohjoispuolelle on lisäksi merkitty kaksi muinaisjäännöskohdetta (sm).

Majvik rajautuu pääasiassa osayleiskaava-alueen rajaan sekä *vesialueeseen* (W), jonka Majvikin eteläpuolisilla saarilla on pääasiassa rantavyöhykkeelle sijoitettavia pientalovaltaisia asuin- ja loma-asuntoalueita sekä maa- ja metsätalousvaltaisia alueita. Eteläpuolen saarilla lisäksi erilaisia suojelukohteita. Sipoonranta on merkitty alueen asemakaavan merkinnöin. Alueen reunaan ulottuu pieni *pohjavesialue* (pv-1).



Ote Storörenin asemakaavasta (27.1.2009).

Storörenin asemakaava

Sipoonrannan alueelle laadittu Storörenin asemakaava sisältyy kokonaisuudessaan Majvikin alueen sekä Östersundomin yhteisen yleiskaavan rajaukseen. Asemakaavassa on osoitettu pääosin asuin- ja palvelutoimintoja sekä niihin liittyviä katu-, virkistys- ja vesialueita.

Asuintoiminnot muodostavat merelle työntyvän niemen mukaisen kiilan. Asuinrakentamista on osoitettu *asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueille* (AL-1, AL-2), erillispientalojen korttelialueille (AO-1...AO-6), *rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialueille* (AR-1) sekä *kytkettyjen asuinrakennusten tai rivitalojen korttelialueille* (AR-2).

Eteläkärkeen on osoitettuun *katuaukio/toriin* (neliörasteri) ja siihen liittyviin katualueisiin rajoittuvat lisäksi *palvelurakennusten korttelialueet* (P-1, P-2), *liike- ja toimistorakennusten alue* (K-1), *yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten alueet* (ET-6, ET-7), *huoltoaseman korttelialue* (LH), *yleiset pysäköintialueet* (LP-2, LP-6) sekä urheilu- ja lähivirkistyspalveluiden alueet (VU, VU-7, VU-8).

Pohjoisosan kaava-alueesta halkaisee *yleisen tien alue* (LT), jonka eteläpuolelle on merkitty *suojaviherialueita* (EV, EV-1). Aluetta rajaa idästä lounaaseen meri, joka on osoitettu merkinnällä *vesialue* (W). Vesialueelle rakennettavien laitureiden ja venepaikkojen määrää ja sijoittumista on tarkennettu omilla merkinnöillään (lv-1...lv-4).

MAANKÄYTTÖVAIHTOEHDOT

Majvikin alueen maankäyttöluonnoksen laadinnan välineenä on käytetty vaihtoehtoisten rakennemallien tarkastelua. Vaihtoehtoratkaisujen avulla on pyritty tutkimaan alueen suunnittelua eri näkökulmista ja poissulkemaan kokonaisuuden tai jonkin merkittävän osatekijän kannalta epäsuotuisat ratkaisut.

Kaikilla maankäyttövaihtoehdoilla on samat alueen olosuhteista sekä Sipoon kunnan alueelle asettamista suunnittelutavoitteista johtuvat lähtökohdat, joiden myötä vaihtoehtojen väliset erot paikoin pieniä. Alueen vaihteleva maasto jyrkkine kallioineen ja alavine purolaaksoineen asettaa reunaehdoja rakentamisen ja katujen sijoittumiseen. Suunnitellun kaupunkirakenteen lomaan on suunnitelmissa tavoiteltu selkeitä ja luontevia viheryhteyksiä, jotka palvelevat myös virkistyskäyttöä.

Alueen maankäyttöä on tutkittu pääosin mittakavassa 1:5000, mutta myös lähempää tarkastelua on tarvittu mm. kortteleiden mitoituksen arvioinnin ja katujen linjausten suhteen. Vaihtoehtojen arvioinnissa on hyödynnetty laskennallisia metroaseman vaikutusalueita, joiden sisäpuolella etäisyys asemalle on katsottu kohtuulliseksi. Säteet ovat 500 m kävelen ja 1000 m pyöräillen.

Rakentaminen

Maankäyttövaihtoehdoilla tavoitellaan alueelle sijoituvaa aluekeskusta, joka rakentuu tiiviisti metroaseman ympärille. Maankäyttösuunnitelman keskeisin tavoite on ollut tutkia Majvikin alueen asuinrakentamisen tuntuvaa lisäämistä. Pohjimmiltaan alueen suunniteltu maankäyttö perustuu tavoitteeseen tehostaa maankäyttöä koko Helsingin ja Porvoon välisellä rannikkovyöhykkeellä.

Rinnakkain luonnosteltujen ja työn edetessä kehittyvien suunnitelmien perusteella on selvitetty alueelle soveltuvia tapoja ja paikkoja uudelle rakentamiselle. Uuden rakentamisen suhde alueen ja sen ympäristön nykyisiin toimintoihin on tarkastelun olennainen osa-alue. Rakentamisen myötä alueen nykyinen haja-asutukseen ja maa- ja metsätalouteen perustuva luonne muuttuu voimakkaasti. Majvikin maankäytössä pyritään kuitenkin siihen, että maaston ominaispiirteet ja ympäristön arvot säilyvät, mutta samalla saavutetaan riittävän tiivistä ja osittain kaupunkimaista ympäristöä.

Alustavien (maakunta- ja yleiskaavojen taustaksi tehtyjen) luontoselvitysten ja maisema-analyysin pohjalta on osoitettu rakentamiseen sopivat ja sopimatomat alueet. Majvikin osalta luonnosteltu rakenne perustuu toimintojen keskittämiseen laajimmille ja

parhaiten rakennettaviksi arvioitavalle alueille. Rakentamiseen huonommin soveltuvat ja runsaimmin luontoarvoja sisältävät alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle.

Rakentamisen painopiste on kaikissa vaihtoehdoissa pohjoispuolella nykyistä Uutta Porvoontietä (maantie 170) pohjoispuolella. Tehokkain rakentaminen painottuu kussakin vaihtoehdossa eri paikkaan esitetyn metroaseman sijainnin mukaisesti. Uuden Porvoontien eteläpuolta kehitetään vaihtoehdoissa pientaloalueena, jonka painopiste sijoittuu mt 170:n lähelle.

Rakentamisen on vaihtoehdoissa suunniteltu sijoituvan osin rakentamattomille alueille, osin korvaamaan nykyistä rakentamista ja osin limittymään olevan rakentamisen lomaan. Alueen itäpuolella olevat pientaloalueet voivat säilyä ja kehittyä osana Majvikin asuntoaluetta.

Liikenne

Majvikin maankäyttösuunnitelman tärkein liikenteellinen lähtökohta on metroradan jatkaminen Mellunmäestä kauemmaksi itään, jolloin Sipoon puolelle Majviin voitaisiin rakentaa metroasema. Suunnitelmissa on oletettu metron jatkon toteutuvan Majvikissa pääosin maanalaisena, minkä lisäksi on huomioitu mahdollisuus jatkaa rataa edelleen itään kohti Söderkullaa.

Metroaseman sijainnin perusteella on luonnosteltu myös pääkatuverkostovaihtoehtoja. Heti alkuvaiheen vaihtoehdoissa on mukana ajatus Uuden Porvoontien (mt 170) linjauksen siirtämisestä pohjoisemmaksi ja tien luonteen muuttamisesta maantiestä alueen pääkaduksi.

Alueen pohjoisreunaa viistäväälle Porvoonväylälle (vt 7) ei ole suunniteltu uutta liittymää Majvikin kohdalle. Yhteydet moottoritielelle on huomioitu suunnitelmissa nykyisten alueen itä- ja länsipuolilla olevien liittymien kautta.

Luonto ja ympäristö

Majvikin tärkeimpiä vetovoimatekijöitä ovat liikenteellisen saavutettavuuden lisäksi alueen ympäristön arvokkaat piirteet kalliojyrkänteistä purouomiin sekä merenlahdista niittyihin. Majvikin sijainti Sipoonkorven läheisyydessä luo runsaasti mahdollisuuksia luonnossa liikkumiseen. Maankäyttövaihtoehdoissa esitetään alueen eheidän viheryhteyksien säilyttämistä ja vahvistamista osana laajempaa kokonaisuutta.

Suunnitelmavaihtoehdoissa onkin huomioitu maakunta- ja yleiskaavoissa osoitetut viheryhteystarpeet pohjois-eteläsuunnassa sekä merenlahteen laskeva

Fallbäckenin purouoma. Purolaakson rinteet tervalepämetsineen ja jyrkkine kallioineen säilytetään viheralueena ja purolaaksoa kehitetään kokonaisuutena Majvikin keskuspuistoksi.

Majvikissa toimiva biodynaaminen maatila on huomioitu suunnitelmissa säilytettävänä ja kehitettävänä paikallisena toimijana. Maatilasta on tavoiteltu alueen eteläosan painopistettä, jonka ympärille on mahdollista kehittää omaleimaista palvelutoimintaa sekä asumista.

Meri ja rannat

Tärkeä identiteettitekijä Majvikissa on alueen merellisyys, joka mahdollistaa myös runsaan venepaikkatarjonnan. Venesataman lisäksi alueen rantoja on mahdollisimman suuressa määrin osoitettu yleiseen käyttöön, jolloin esimerkiksi upeat merenrantakalliot ovat kaikkien saavutettavissa.

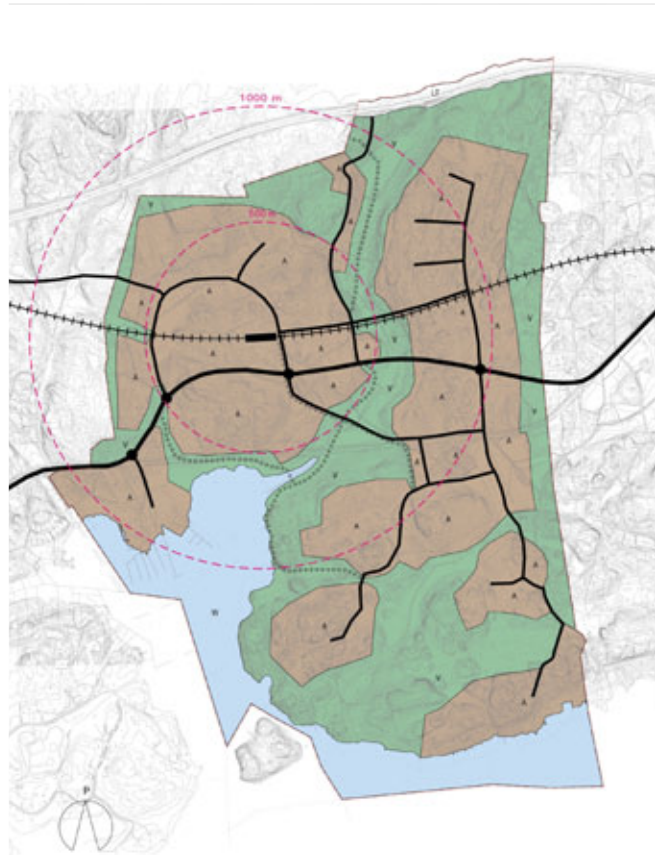
KÄSITTELYVAIHEET

Maankäyttövaihtoehtoja on suunnittelutyön aikana käsitelty kunnan ohjausryhmän sekä Majvikin metron ohjausryhmän kokouksissa. Ohessa esitellään kolmen välivaiheen suunnitelmat alkaen syksystä 2010 sekä ehdotettu maankäyttösuunnitelma helmikuulta 2011. Esitettävien vaihtoehtojen väliversioita on kehitetty eteenpäin vaiheiden väleissä, minkä myötä tärkeimmät muutokset ja tarkennukset näkyvät kutakin vaihetta seuraavissa versioissa. Työn etenemisen ja tarkentumisen luonnollisena seurauksena onkin suunnitelmakarttojen esitystavan ja sisällön kehittyminen luonnosmaisesta kohti yleiskaavakartan asua merkin-töineen ja määräyksineen.

ENSIMMÄISEN VAIHEEN VAIHTOEHDOT

Neljän vaihtoehdon (2.9.2010) perusteella tutkittiin metroaseman sijoittumista sekä liikenneverkkoa ja sopivaa sijaintia ja laajuutta asuintoiminnoille. Pohjois-eteläsuuntaiset viheryhteydet Suomenlahdelta kohti alueen pohjoispuolista Sipoonkorpea näkyvät selkeinä kaistaleina asuinrakentamisalueiden väleillä. Rantaan suunniteltuja toimintoja ei tässä vaiheessa vielä eritelty tarkemmin vaan jaotteluperiaatteena on ruskeiden asuinalueiden ja vihreän julkisen ulkotilan suhde.

Liikenneyhteyksiä on tutkittu hakemalla vaihtelevia metroaseman paikkoja sekä alustavilla katujen ja virkistysreittien linjauksilla. Rakennettujen alueiden mitoitusta ei tutkittu vielä tässä vaiheessa.

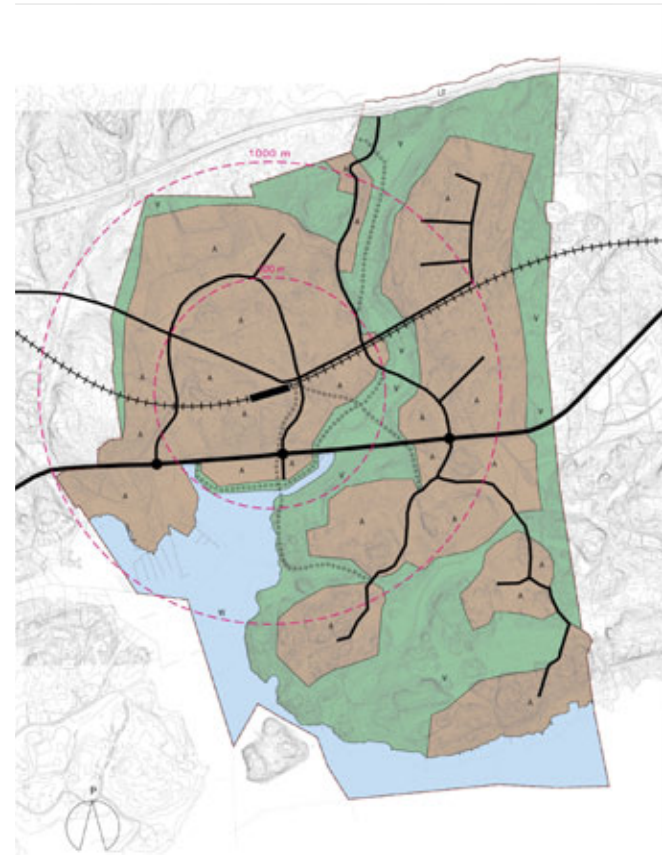


Vaihtoehto A "Rantapuisto" 2.9.2010

Luonnosvaihtoehdossa A metroasema on sijoitettu Immersbyntien läheisyyteen paikalle, jossa on paljon rakentamiseen soveltuvaa maata. Metroaseman lähivaikutusalueutta kuvataan kahdella sisäkkäisellä, säteiltään 500- ja 1000-metrisillä renkailla.

Uusi Porvoontie on käännetty kulkemaan pohjoisempaan, jolloin kaupunkirakenne voidaan keskittää tiiviisti sen molemmiin puoliin. Alueen pääkaduksi suunnitellun Uuden Porvoontien lisäksi on osoitettu muita tärkeitä kokoojakatuja, jotka noudattelevat suurelta osin nykyisten teiden linjoja. Alueen länsireunaan on luonnosteltu katuyhteys Majvikin metroasemalta Helsingin puolelle.

Uuden Porvoontien nykyisen linjauksen eteläpuoliset alueet ovat pääosin samanlaiset vaihtoehdoissa A, B1 ja C.



Vaihtoehto B1 "Satamapromenadi" 2.9.2010

Vaihtoehdon B ensimmäisessä alavaihtoehdossa Metroaseman paikka on hieman vaihtoehtoa A etelämpänä. Metroaseman ympärille sijoittuvaa tiivistä rakentamista on osoitettu myös täyttömaalle Uuden Porvoontien eteläpuolelle. Metroaseman lähivaikutusalueutta kuvataan kahdella sisäkkäisellä, säteiltään 500- ja 1000-metrisillä renkailla.

Uusi Porvoontie muodostaa alueen läpi kulkevan pääkadun, jonka varrelle on suunniteltu kolme kiertoliittymää, joista alueen tärkeimmät kokoojaketut risteävät. Alueen länsireunaan on luonnosteltu katuyhteys Majvikin metroasemalta Helsingin puolelle.

Uuden Porvoontien nykyisen linjauksen eteläpuoliset alueet ovat pääosin samanlaiset vaihtoehdoissa A, B1 ja C.



Vaihtoehto B2 "Majvikin terassi" 2.9.2010

Vaihtoehdon B toisessa alavaihtoehdossa noudatetaan Uuden Porvoontien pohjoispuolella vaihtoehdon B1 mallia, mutta keskimmäisestä kiertoliittymästä on luonnosteltu katuyhteys etelään merenlahden rantaa pitkin. Metroaseman lähivaikutusalueutta kuvataan kahdella sisäkkäisellä, säteiltään 500- ja 1000-metrisillä renkailla.

Majvikin terassiksi nimetyn ratkaisun idea on muodostaa vastapari Sipoonrannan alueelle lahden toisella puolella. Lähelle rantaa ulottuvat korttelialueet muodostavat vaihtoehdoista kaupunkimaisiman rantaviivan.

Uuden Porvoontien nykyisen linjauksen eteläpuoliset alueet poikkeavat muista vaihtoehdoista lähemmäs rantaa ulottuvan rakentamisen sekä lenkkikadun muodossa.



Vaihtoehto C "Puistoasema" 2.9.2010

Vaihtoehdossa C metroasema on suunniteltu sijoitettavaksi purolaakson ylittävälle sillalle. Metroradan on tarkoitus kulkea tunnelissa lukuun ottamatta purolaakson ylittävää siltaosuutta. Metroaseman lähivaikutusalueutta kuvataan kahdella sisäkkäisellä, säteiltään 500- ja 1000-metrisillä renkailla.

Puistoasema-vaihtoehdossa purolaakson viheralue jakaa alueen selkeimmin keskeltä kahteen osaan. Liikenneyhteydet asemalle kulkevat uusien kokoojakatujen kautta, jotka risteävät Uudelta Porvoontieltä. Uusi Porvoontie muodostaa alueen läpi kulkevan pääkadun, mutta säilyy nykyisellä paikallaan.

Uuden Porvoontien nykyisen linjauksen eteläpuoliset alueet ovat pääosin samanlaiset vaihtoehdoissa A, B1 ja C.

TOISEN VAIHEEN VAIHTOEHDOT

Suunnittelua jatkettiin karsimalla neljästä suunnittelu- vaihtoehdosta vaihtoehto B1. Toisen vaiheen vaihtoehdoissa (29.9.2010) on selvitetty kolmea eri sijaintia metroasemalle sekä siihen liittyvää rakentamista.

Tässä vaiheessa tehtiin ensimmäiset alustavat laskelmat alueen mahdollisesta mitoituksesta, joiden perusteella vaihtoehtojen keskinäiset erot arvioitiin pieniksi.

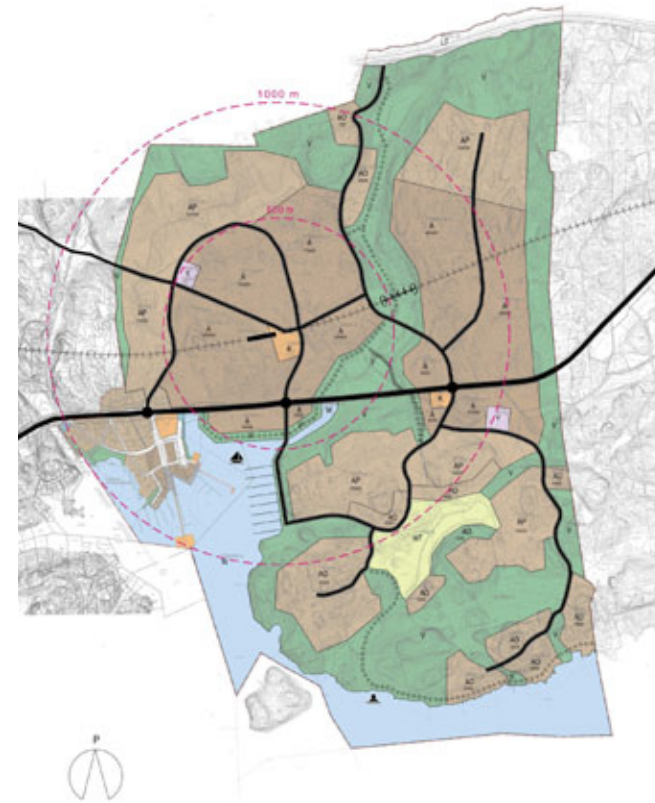


Vaihtoehto A "Rantapuisto" 29.9.2010

Jatkokehitetyssä vaihtoehdossa A maankäyttömuotoja on tarkennettu. Asuinrakentamisen osalta käytössä on kolme tehokkuudeltaan erilaiseksi mielletävää merkintää: A, AP ja AO. Näiden lisäksi on osoitettu koulu- ja päiväkotitoimintaa ajatellen Y-alueita sekä päivittäistavarakaupan varauksia K-merkinin. Ranta-alueiden maankäyttöä on tarkennettu eteläosan uimarannalla ja rannan ulkoiluraitilla sekä merenlahden venesatamatoiminnoilla.

Nykyistä linjaustaan pohjoisemmaksi koukkaava mt 170 kulkee alueen tiiveimmin rakennettujen osien läpi ja sen läheisyyteen sijoittuu myös metroasema. Eteläosaan aluetta on merkitty erikseen Majvikin maatila MT-merkinnällä.

Metroaseman saavutettavuutta havainnollistetaan kuvassa sisäkkäisin renkain, joista 500 m kuvaa kävely- ja 1000 m pyöräilyetäisyyttä asemalle. A-vaihtoehdossa pienemmän ympyrän sisään jää valtaosa tiiviistä tummanruskeasta alueesta ja laajemman ympyrän sisään myös osa Helsingin aluetta lännessä ja luoteessa.



Vaihtoehto B "Satamapromenadi" 29.9.2010

Vaihtoehdon B jatkokehitetyssä versiossa maankäyttömuotoja on tarkennettu. Asuinrakentamisen osalta käytössä on kolme tehokkuudeltaan erilaiseksi mielletävää merkintää: A, AP ja AO. Näiden lisäksi on osoitettu koulu- ja päiväkotitoimintaa ajatellen Y-alueita sekä päivittäistavarakaupan varauksia K-merkinin. Ranta-alueiden maankäyttöä on tarkennettu eteläosan uimarannalla ja rannan ulkoiluraitilla sekä merenlahden venesatamatoiminnoilla.

Vaihtoehdossa B mt 170 säilyy nykyisellä paikallaan ja sen eteläpuolelle esitetään rakentamista myös täyttömaalle. Metroasemalta etelään kulkee rantakatu, joka vaihtoehdoista A ja C poiketen yhdistää alueen pohjois- ja eteläosan kahdesta paikasta. Eteläosan rakentaminen sijoittuu muiden vaihtoehtojen tapaan Majvikin tilan MT-alueen ympärille.

Metroaseman saavutettavuutta havainnollistetaan kuvassa sisäkkäisin renkain, joista 500 m kuvaa kävely- ja 1000 m pyöräilyetäisyyttä asemalle. B-vaihtoehdossa pienemmän ympyrän sisään jää valtaosa tiiviistä tummanruskeasta alueesta ja laajemman ympyrän sisään myös osa Helsingin aluetta lännessä.



Vaihtoehto C "Puistoasema" 29.9.2010

C-vaihtoehdon toisen vaiheen luonnoksessa maankäyttömuotoja on tarkennettu. Asuinrakentamisen osalta käytössä on kolme tehokkuudeltaan erilaiseksi mielletävää merkintää: A, AP ja AO. Näiden lisäksi on osoitettu koulu- ja päiväkotitoimintaa ajatellen Y-alueita sekä päivittäistavarakaupan varauksia K-merkinin. Ranta-alueiden maankäyttöä on tarkennettu eteläosan uimarannalla ja rannan ulkoiluraitilla sekä merenlahden venesatamatoiminnoilla.

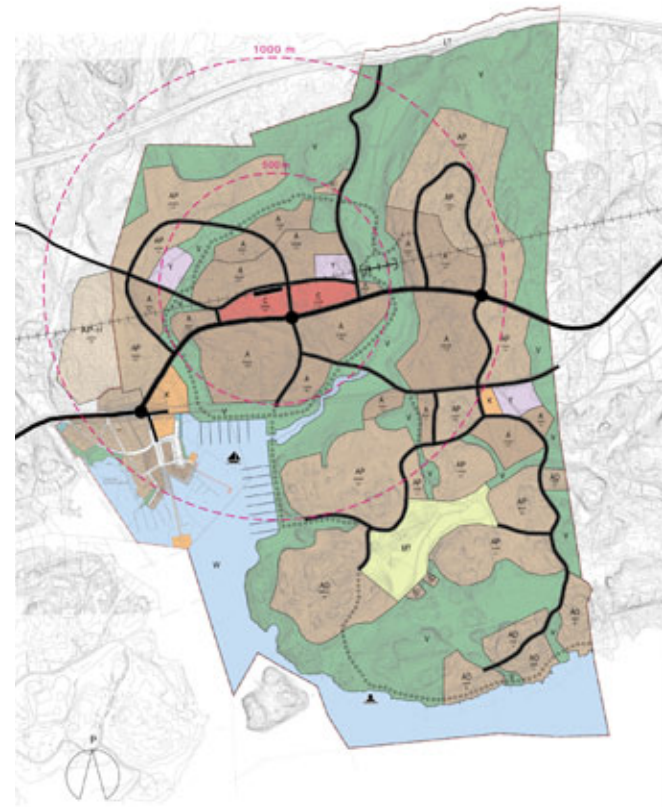
Nykyistä linjaustaan pohjoisemmaksi koukkaava mt 170 kulkee alueen tiiveimmin rakennettujen osien läpi sivuten purolaakson ylittävälle sillalle suunniteltua metroasemaa. Eteläosaan aluetta on merkitty erikseen Majvikin maatila MT-merkinnällä.

Metroaseman saavutettavuutta havainnollistetaan kuvassa sisäkkäisin renkain, joista 500 m kuvaa kävely- ja 1000 m pyöräilyetäisyyttä asemalle. Koska C-vaihtoehdon silta-asemalla on luonnollisesti kaksi sisäänkäyntiä, on sen molemmista päistä piirretty omat renkaansa. Näin saadut alueet rajaavat yhteensä A- ja B-vaihtoehtoja hieman laajemman alueen, joka painottuu idemmäksi ulottuen suunnittelualueen idässä ulkopuolelle.

KOLMANNEN VAIHEEN VAIHTOEHDOT

Vaiheen kolme vaihtoehtoa (2.11.2010) perustuvat metrolinjauksen osalta molemmat vaihtoehtoon A. Kaupunkikuvan ja maankäytön sekä silta-asemarakaisun osalta tämän vaiheen vaihtoehto A2 pohjautuu kuitenkin edellisen suunnitteluvaiheen vaihtoehtoon C "Puistoasema".

Suunnitelmavaihtoehtojen maankäyttöä on tarkennettu mm. erottamalla metroaseman ympäristön tiiveimmät osat C- eli keskustatoimintojen alueiksi. Mitoituksen osalta vaihtoehdoissa pyrittiin samaan tehokkuuteen toisistaan poikkeavin ratkaisuin.



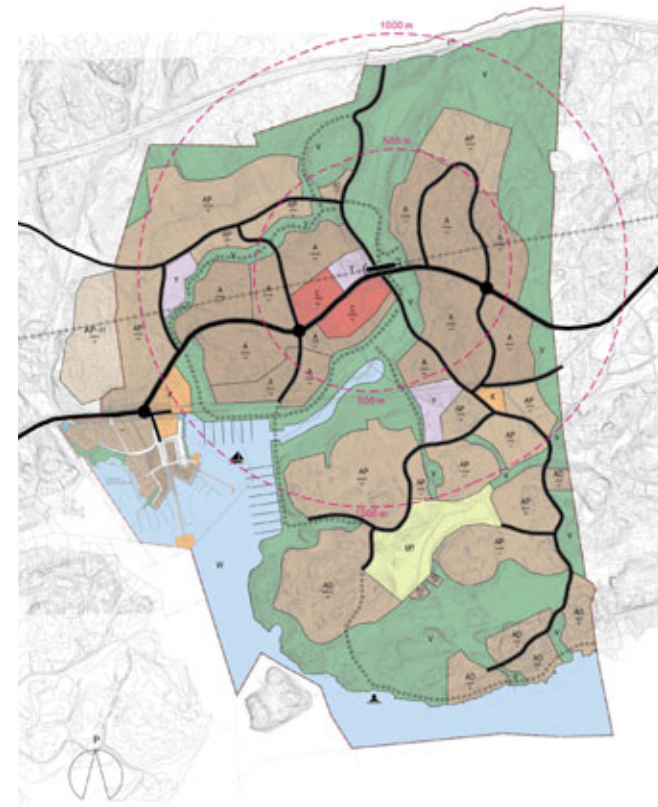
Vaihtoehto A1 "Rantapuisto" 2.11.2010

Kolmannessa vaiheessa vaihtoehtoa A on jatkokehitetty ja metroaseman ympäristöön sijoittuu keskustatoimintojen korttelialueita, joissa yhdistyvät asumis- ja palvelutoiminnot.

Alueen rakentaminen painottuu alueen keskiosiin nykyisen Immersbyntien läheisyyteen. Tiiviin rakentamisen aluetta kiertää viheralue, johon on toteutettavissa kevyen liikenteen reitti, hulevesijärjestelyjä ym. Metroasemalta ja keskustatoimintojen alueilta etäännyttäessä rakentaminen väljenee.

Suunnitelmassa tiiveimmän rakentamisen alue sijoittuu lähemmäs alueen länsireunaa ja metroaseman 1 000 m vaikutusalue ulottuu osin myös Helsingin puolelle. Myös Sipoonrannan alue on lähes kokonaan 1 000 m vaikutusalueen sisäpuolella.

Alueen eteläosassa rakentaminen asettuu pääosin viljelytilaa ympäröivien mäkien laelle.



Vaihtoehto A2 "Puistoasema" 2.11.2010

Kolmannen vaiheen vaihtoehtoon A alavaihtoehtossa metroasema sijoittuu purolaakson ylittävälle sillalle edellisen vaiheen vaihtoehtoon C tapaan. Metroaseman länsipäässä on alueen keskus, jonka punaisilla keskustatoimintojen alueilla yhdistyvät asumis- ja palvelutoiminnot.

A-vaihtoehtoon tapaan tiivein rakentaminen painottuu alueen keskiosiin nykyisen Immersbyntien läheisyyteen. Tiiviin rakentamisen aluetta kiertää viheralue, johon on toteutettavissa kevyen liikenteen reitti, hulevesijärjestelyjä ym. Metroasemalta ja keskustatoimintojen alueilta etäännyttäessä rakentaminen väljenee.

Alueen painopiste sijoittuu metroaseman paikan myötä vertailuvaihtoehtoa idemmäksi. Metroaseman 1 000 m vaikutusalue ulottuu suunnittelualueen itäpuoliselle alueelle.

Alueen eteläosassa rakentaminen asettuu pääosin viljelytilaa ympäröivien mäkien laelle.

VALINTA MAANKÄYTTÖVAIHTOEHDOKSI

Kolmannessa vaiheessa tutkituista vaihtoehdoista A1 ja A2 valittiin jatkokehitykseen vaihtoehto A1. Majvikin maankäyttösuunnitelman ohjausryhmässä todettiin (9.11.2010) vaihtoehtoon A1 tuottavan paremmat edellytykset katuverkon ja korttelirakenteen järjestelyille.

Jatkokehittettävää vaihtoehtoa A1 ehdotettiin muokattavaksi eteläosaltaan siten, että se mahdollistaisi joukkoliikenteen lenkin alueella. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös pohjois-eteläsuuntaisen ekologisen yhteyden sujuvuuden tarkastelu oli tarpeen alueen eteläosassa.

Ennen valintaa jatkokehittettävästä vaihtoehdosta Majvikin metron esiselvitystyön yhteydessä todettiin (ohjausryhmä 2.11.2010) purolaakson ylle asettava asema teknisiltä järjestelyiltään epäedulliseksi. Myös metroaseman sijainnin katsottiin luovan paremmat kaupunkirakenteelliset edellytykset vaihtoehdossa A1, sillä aseman vaikutusalue ulottuu Sipoonrantaan sekä Helsingin puolelle, jolloin suunniteltujen Majvikin ja sen länsipuolisen metroaseman välille ei jää laajaa katvealuetta.

Silta-asemavaihtoehtoon epäedullisuus suhteessa sitä lännempänä sijaitsevaan maanalaiseen asemaan tiivistetään Majvikin metron esiselvityksessä kymmeniä miljoonia euroja edullisempaan hintaan, Östersundomin ja Majvikin asemien välille jäävän katvealueeseen, tiiviin rakentamisen alueiden jakautumiseen kahteen osaan aseman molempiin päihin sekä vaihtoehtoon A1 parempiin liityntä- ja jalankulkuyhteyksiin kadulta laituritasolle.

MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA

Majvikin alueelle laadittu maankäyttösuunnitelma kuvaa eri toimintojen (asuminen, virkistys, palvelut, ym.) sijoittumista suunnittelualueelle. Maankäyttösuunnitelmaluonnos on välivaiheissa tutkittujen vaihtoehtojen kautta aikaansaatu synteesi, joka pohjautuu voimakkaimmin vaihtoehtoon A.

Lähtökohdat

Maankäyttösuunnitelma perustuu Majvikin suunnitteluperiaatteisiin, joiden pohjalta alueen toteutus on hahmoteltu. Majvikin alueen rakentamisen tuntuvan lisäämisen perusteet ja edellytykset pohjautuvat alueelle rakennettavaan metroon, jonka jatkamista on suunniteltu Östersundomin yleiskaavan yhteydessä. Tulevaisuudessa Helsingin metron Mellunmäen haaraa oletetaan jatkettavan tulevaisuudessa Majvikin asti.

Suunnittelutyössä metrolinjalle ja -asemalle on etsitty paikka, jolla on aseman ja sen ympäristön toteutuksen sekä kaupunkirakenteen kannalta hyvät edellytykset. Metroaseman vaikutusalueelle on pyritty mitoittamaan noin 10 000 asukasta sekä alueella tarvittavia palveluita.

Metrolinja on alustavasti suunniteltu Majvikin osalta pääosin maanalaiseksi, joskin metrolinjan ulottuessa tulevaisuudessa Majvikin itäpuolelle, ylitetään Fallbäckenin purolaakso suunnitelmien mukaan sillalla, jonka jälkeen metrorata jatkuu tunnelissa (Majvikin metron esiselvityksen 5.1.2011 mukaisesti).

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.

Yhteydet

Tiiveimmin rakennettavalta keskusta-alueelta osoitetaan Uuden Porvoontien lisäksi kokoojakatuyhteys länteen Helsingin puolelle. Tämä katuyhteys mahdollistaa mm. vaihtoehtoisen reitin joukkoliikenteen liikennöintiin Helsingin ja Sipoon rajan yli. Samalla tavoitteena on ollut mahdollistaa alueen eteläosan kautta metroasemalle koukkaava joukkoliikennelinja.

Metroaseman liityntäliikenteelle on pyritty luomaan

mahdollisimman hyvät toimintaedellytykset siten, että vaihtoyhteydet linja-autoista metroon ja toisin päin voidaan helposti toteuttaa alueen keskuksen palveluiden yhteyteen. Samalla pyrkimys on mahdollistaa sujuva liityntäpysäköinti ja siirtyminen omalta autolta metroon tai bussiin esimerkiksi keskustatoimintojen alueella sijaitsevan yhdistetyn liityntä- ja asiakaspysäköintihallin avulla.

Uuden Porvoontien linjausta on muutettu Majvikin kohdalla siten, että tielinjaus siirtyy pohjoisemmaksi nykyisen Immersbyntien kohdalle muodostaen alueen sisäisen kokoojakadun metroaseman sisäänkäynnin ja sen läheisyyteen suunnitellun alueen tiiveimmän rakentamisen yhteyteen.

Immersbyntien jatko-osa, joka suuntaa pohjoiseen suunnitelman keskusta-alueen reunalta, on tarkoitus säilyttää entisellään. Tien varteen on lisääntyvien liikennemäärien myötä tarpeen lisätä kevyen liikenteen väylä, mutta muutoin Immersbyntien historiallinen ja pienipiirteinen luonne voidaan säilyttää.

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.

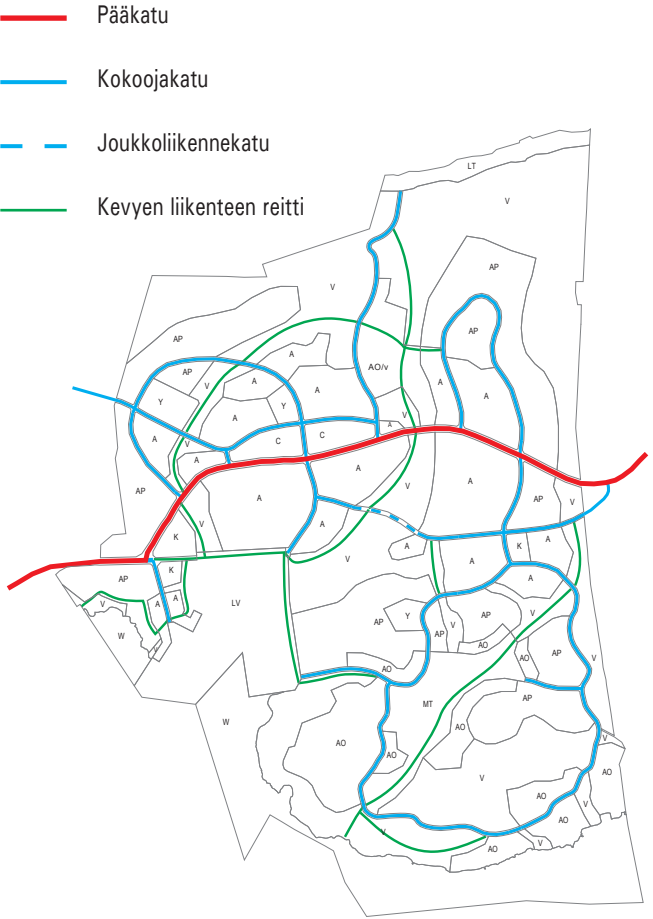
Toiminnot

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.

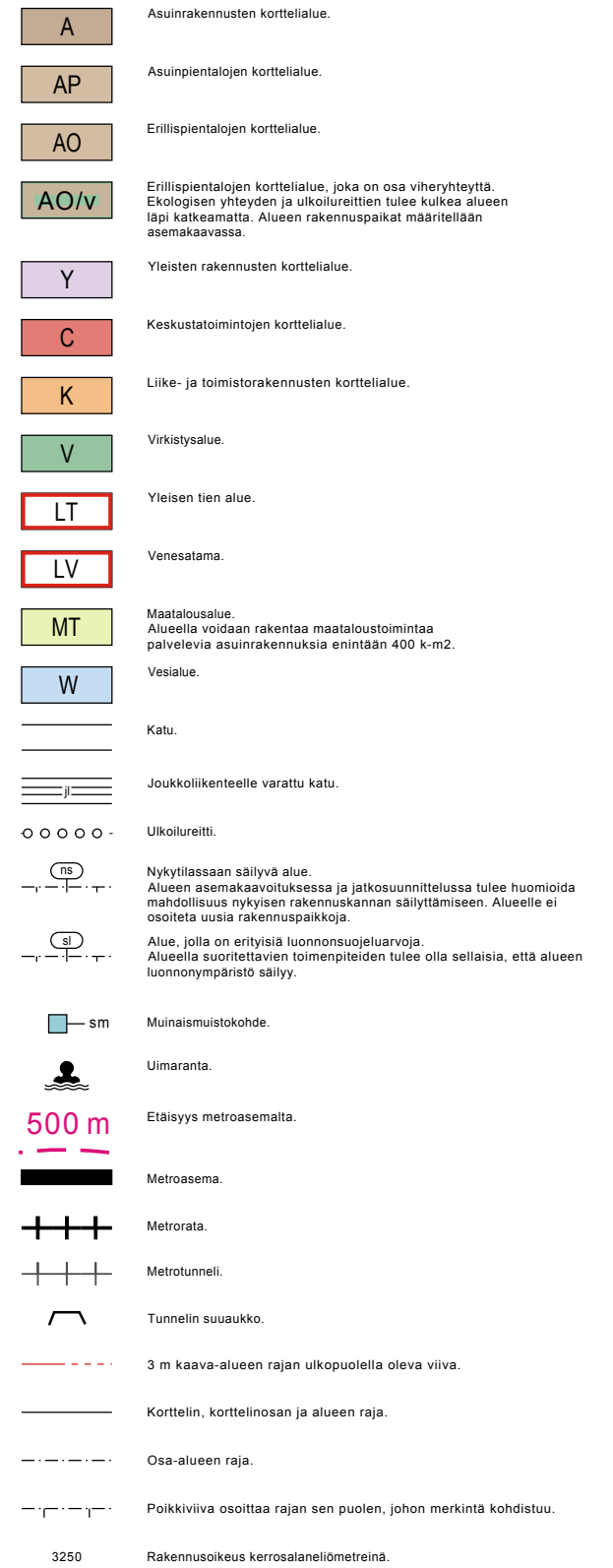
Majvikin tapauksessa alueen haja-asutukseen ja maa- ja metsätalouteen perustuva nykytila joutuu väijäämättä väistymään uuden rakentamisen myötä. On kuitenkin mahdollista, että alueen luonto ja sen arvot voidaan yhdistää päällekkäisiksi tai lomittaisiksi toiminnoiksi tulevan kaupunkirakenteen kanssa.

Esitettyssä maankäyttösuunnitelmassa aluejako on osoitettu perinteisin yleiskaavamerkinnoin ja -värein, mutta kokonaisuudessa on pyritty siihen, että jatko-suunnittelussa voidaan tutkia yhtä lailla ympäröivän luonnon sisällyttämistä asuinkortteleihin kuin nykyisin rakennettujen alueiden osaa viheryhteyksien eheydessä.

Yhtenäisenä jatkuvia viheralueita sekä alueen rakennettujen toimintojen kanssa lomittuvia osia voidaan hyödyntää mm. hulevesien käsittelyn suunnittelussa. Alueen eteläosassa toimivan biodynaamisen maatalan ympäristöstä voidaan kehittää asumisen ja lähiruokatuotannon sekä oheispalveluiden myötä omaperäinen yhdistelmä kaupunki- ja maaseutuelämää.



Kaavio maankäyttösuunnitelman liikenneyhteyksistä.



ALUEEN TOTEUTUS

Alueen toteutuksen lähtökohtana on Majvikin suunnittelutavoitteiden soveltaminen detaljisuunnitelmissa ja alueen rakentamisessa. Esitetty maankäyttöluonnos noudattaa alueen suunnittelutavoitteita ja tarjoaa tutkittuja ratkaisuvaihtoehtoja Majvikin tarkempaan suunnitteluun sekä toteutukseen. Huomionarvoista on, että alueesta rakentuu Sipoon läntinen portti Helsingin suuntaan. Majvikin merellinen sijainti hyödynnetään osana rannikolle sijoittuvaa kaupunkirakennetta.

Majvikin rakentaminen voidaan luontevasti toteuttaa vaiheittain. Aluetta koskeva hankeyhteistyösopimus on tehty kunnan ja alueen maanomistajaryhmän kesken. Alueen toteutus riippuu vahvasti Helsingin metron jatkosta itään. Metron ja sen liityntäliikenteen myötä joukkoliikenteestä syntyy alueelle todellinen

vaihtoehto, jonka avulla tulevien asukkaiden riippuvuutta oman auton käytöstä vähennetään.

Jatkosuunnittelun ja alueen toteutuksen kannalta suurimpia haasteita ovat metroaseman mahdollistaman ja toisaalta edellyttämän tiiviin rakentamisen sovittaminen alueelle, merenrannan maisematekijöiden huomiointi, alueen luontoarvojen säilyttäminen, rantojen saaminen yleiseen käyttöön suhteessa niiden nykyiseen rakentamiseen, pohjois-eteläsuuntaisten viheryhteyksien vaaliminen, liityntä- ja joukkoliikenteen toteuttaminen ja tekeminen houkuttelevaksi sekä ekologisen yhteyden ja virkistysreittien osoittaminen nykyisin pientalovaltaisesta rakennettuun purolaaksoon. Toteutuksen kannalta myös maanomistuksen tulee olla kunnan kannalta kestävällä pohjalla. Kunnan näkökulmasta taloudelliset kysymykset ovat

myös etusijalla muun muassa nopeasti kasvavan asukasmäärän ja palvelutuotantovelvoitteen myötä.

Majvikin toteutuksen aikataulu riippuu paitsi metron rakentamisesta, myös yleis- ja detaljisuunnitelmien etenemis- ja vahvistamisaikatauluista. Näiden lisäksi rakentamisen käynnistymiseen vaikuttavat suhdanteet, joiden muutoksia on mahdoton arvioida näin pitkällä aikataululla. Alustava tavoite on, että alueen toteutus voisi alkaa vuonna 2015 tai 2016, metro ulottuisi alueelle vuoden 2020 jälkeen ja Majvikin alue olisi kokonaan toteutunut viimeistään 2035.

Majvikin toteutukseen, metron jatkamiseen itään sekä Östersundomin yleiskaavaan kokonaisuudessaan liittyy ainutlaatuisia piirteitä, jotka erottavat alueen suunnittelun ja toteutuksen muusta pääkaupunkiseudun kehityksestä. Alueen nykytila on valtaosaltaan

rakentamaton, minkä myötä metroradan eri asemien ympäristöjä voidaan suunnitella huomattavasti suuremmassa määrin puhtaalta pöydältä kuin esimerkiksi länsimetron tapauksessa Etelä-Espoon alueella.

Koska Östersundomin alueelle on suunnitelmien mukaisesti syntymässä suurin piirtein samalla aikavälillä useita pieniä keskuksia metroasemien ympärille, on luontevaa pyrkiä luomaan eri paikoille toisistaan poikkeava identiteetti. Kilpailutilanteen sijaan tavoitteena on yhteistyö, joka mahdollistaa muun muassa tarvittavien palveluiden käytön alue- ja kuntarajojen molemmin puolin.

Majvikin asema osana koko alueen toteutusta on vankka, sillä alueella on merellisyydestä ja maisemasta juontuvia erityisominaisuuksia sekä taustalla voimakas tahto alueen kehittämiseen.



Näkymäluonnos suunnitellun venesataman pohjoisosasta, jossa uusi rantakatu puistoinen sijoittuu nykyisen maantie 170:n kohdalle.

MITOITUS

Maankäyttösuunnitelman mitoituksen lähtökohta on metron ulottuminen Majvikin alueelle ja metroaseman vaikutusalueelle tavoiteltava noin 10 000 asukkaan alue.

Mitoituslaskelmat on tehty arvioina maaston mukaan valittujen rakentamisalueiden koon, sijainnin ja tehokkuuden perusteella. Pinta- ja kerrosala-arvioiden lisäksi esitetään oheisen taulukon mukaisesti kolmen eri laskentamallin mukaiset arviot alueen tulevasta asukasmäärästä. Taulukon lukujen myötä alueen laskennallinen maksimikapasiteetti on n. 12 400 asukasta ja yhteensä 584 000 kerrosneliömetriä rakentamista. Luvuissa ei ole huomioitu nykyistä rakentamista tai asukasmäärää siltä osin kuin se jää suunnitelman V- tai AO/v-alueille.

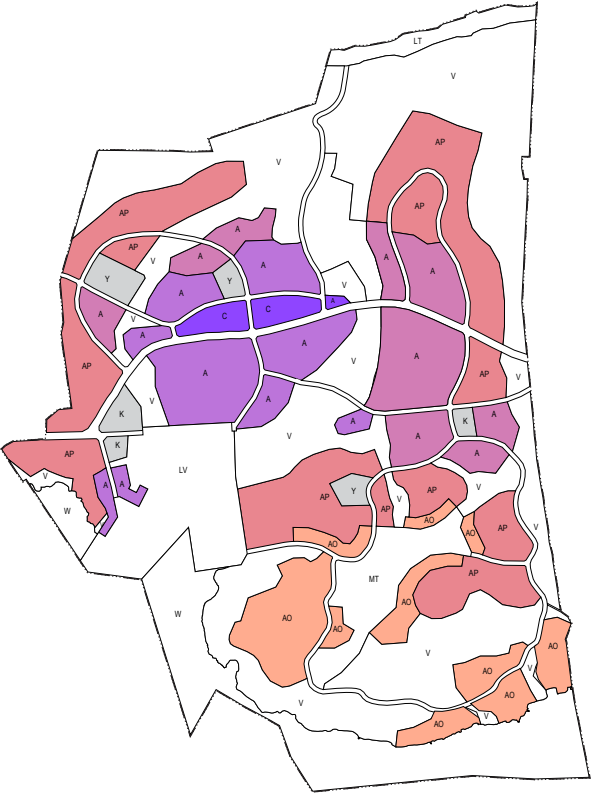
Kaikki laskelman luvut ovat suuntaa-antavia ja tarkentuvat vasta tarkemman suunnittelun myötä tehtävissä ratkaisuissa korttelialueiden laajuuden ja tehokkuuden suhteen. Rakentamattomana säilytettävien alueiden määrä ratkaistaan luontoarvojen selvitysten perusteella. Onkin oletettavaa, että laskelman mukaisesta mitoituksesta joudutaan myöhemmin jonkin verran tinkimään, vaikkakin kaikille eri alueille suunniteltu rakentaminen sinällään onkin toteutettavissa.

Lasketut ja arvioiden pohjana käytetyt tehokkuusluvut on nekin esitetty suuntaa-antavina: korttelien pinta-aloista on vähennetty pääasialliset katu- ja viheralueet, mutta pienempien katujen ja puistojen ym. alueiden osuutta ei ole huomioitu.

Maankäyttösuunnitelmassa esitettyjen metroaseman ulomman vaikutusalueen (1000 m säde) sisäpuolen mitoitus on 9100...10100 asukasta. Sisemmän vaikutusalueen (500 m säde) sisäpuolen mitoitus on 4600...5300 asukasta. Suunnitelmassa esitetään alueen nykyinen tie- ja katuverkko mukaan lukien pää- ja kokoojakatuja yhteensä n. 14 000 metriä. Venepaikkoja alueelle voitaisiin rakentaa arvion mukaan n. 1200, joista puolet rakenteilla olevan Sipoonrannan alueen lisäksi.



Aluejulkisivuluonnos tiivistä pientalorakentamisesta venesataman itäpuolella.



- Kerrostalot (100 %)
- Pienkerros- ja kerrostalot (50 / 50 %)
- Kytkeyty pientalot ja pienkerrotalot (50 / 50 %)
- Kytkeytyt ja erillispientalot (50 / 50 %)
- Erillispientalot (50 / 50 %)

Arvio Majvikin talotyypijakaumasta alueen toteuduttua kokonaan.

LASKELMA	Pinta-ala ha	Kerrosala k-m2	Tehokkuus e
A	77,0	325000	0,42
AP	87,1	164500	0,19
AO	35,5	42250	0,12
A YHTEENSÄ	199,6	531750	0,25
C	5,7	41000	0,72
K	4,0	11000	0,28
Y	5,9		
AO/v	9,4		
V	157,1		
V YHTEENSÄ	166,6		
LV	28,4		
LT	5,9		
L YHTEENSÄ	34,3		
MT	14,9		
W	46,2		
KADUT	27,6		
YHTEENSÄ	504,7	583750	0,12

Maankäyttösuunnitelman mitoituslaskelma ja arvio asukasmäärästä.



Visio Majvikin eteläosan omakotitaloista.

	Asuntoja kpl	Asukkaita		
		malli1	malli2	malli3
A	4063	6910	8125	8125
AP	748	3290	2243	2991
AO	192	955	576	768
C	241	410	482	482
yht.	5243	11565	11427	12366

Mitoitusperusteet:

LASKENTAMALLI 1

asukkaat: 1 asukasta / 50 k-m2 kaikilla A-alueilla ja
1 asukas / 100 k-m2 C-alueilla

LASKENTAMALLI 2

asunnot: 1 asunto / 85 k-m2 A-alueilla ja
1 asunto / 220 k-m2 AP- ja AO-alueilla sekä
1 asunto / 170 k-m2 C-alueilla
asukkaat: 2 asukasta / asunto A- ja C-alueilla ja
3 asukasta / asunto AP- ja AO-alueilla

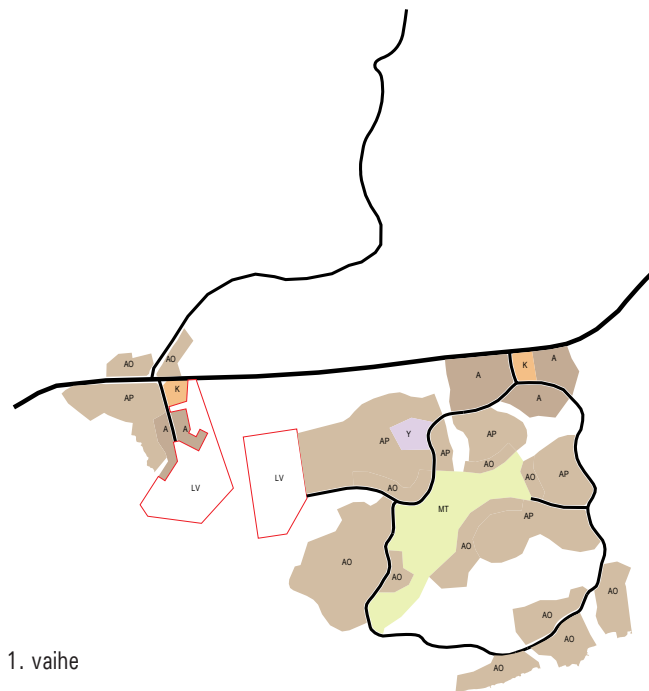
LASKENTAMALLI 3

asunnot: 1 asunto / 85 k-m2 A-alueilla ja
1 asunto / 220 k-m2 AP- ja AO-alueilla sekä
1 asunto / 170 k-m2 C-alueilla
asukkaat: 2 asukasta / asunto A- ja C-alueilla ja
4 asukasta / asunto AP- ja AO-alueilla



Luonnos erillispientalokorttelista kaarevan kadun varressa.

RAKENTAMISEN VAIHEISTUS



1. vaihe

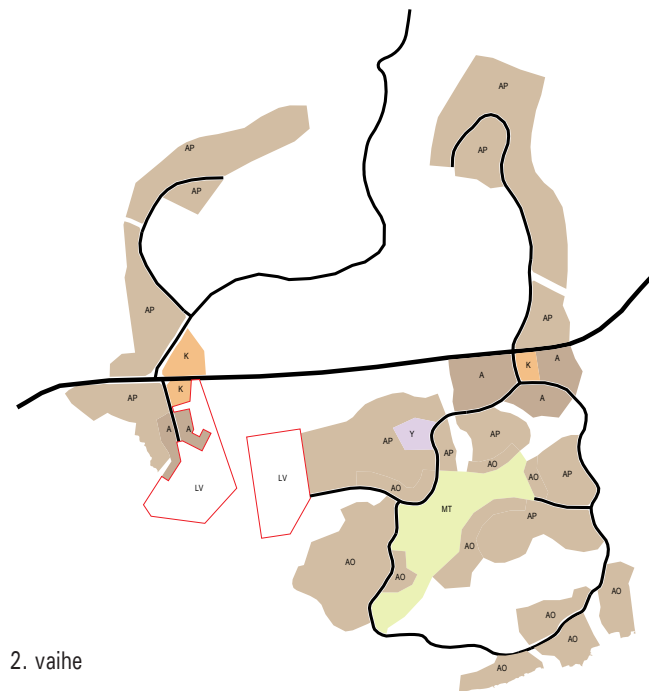
Aloitusvaihe

Ensimmäisessä vaiheessa alueen toteutusta lähtökohtana ovat nykyiset yhteydet ja tukeutuminen mahdollisuuksien mukaan olevaan infrastruktuuriin. Sipoonrannan alue länsireunalla on jo parhaillaan toteutumassa ja vt 170:n eteläpuolinen alue voidaan kokonaisuudessaan toteuttaa riippumatta tulevasta joukkoliikennetarkistuksesta ja vt 170:n linjauksen muuttamisesta.

Alueen eteläosaan suunnitellaan julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä parantava lenkkikatu, jonka varalle rakentuu pienimittakaavaista asumista. Lenkkikadun varrelle osoitetaan myös päiväkodin ja päiväistavarakaupan paikat. Kadun muodostaman lenkin sisälle jää Majvikin maatila, josta kehitetään keskeistä osaa alueen identiteetistä. Länsireunaan aluetta, vastapäätä Sipoonrantaa, kehitetään venesatamatoimintoja.

Ensimmäisen vaiheen mitoitus on n. 3500 asukasta ja 176 000 k-m2 asuinrakentamista. Lukuihin sisältyy ns. nollavaihe eli nykyinen ja jo rakenteilla oleva osa aluetta.

Alustava tavoite on, että alueen toteutus voisi laajemmin alkaa vuonna 2016, mutta käytännössä alue toteutuu jatkuvasti pikkuhiljaa ensimmäisenä Sipoonrannan uudella asuinalueella.



2. vaihe

Jatkovaihe

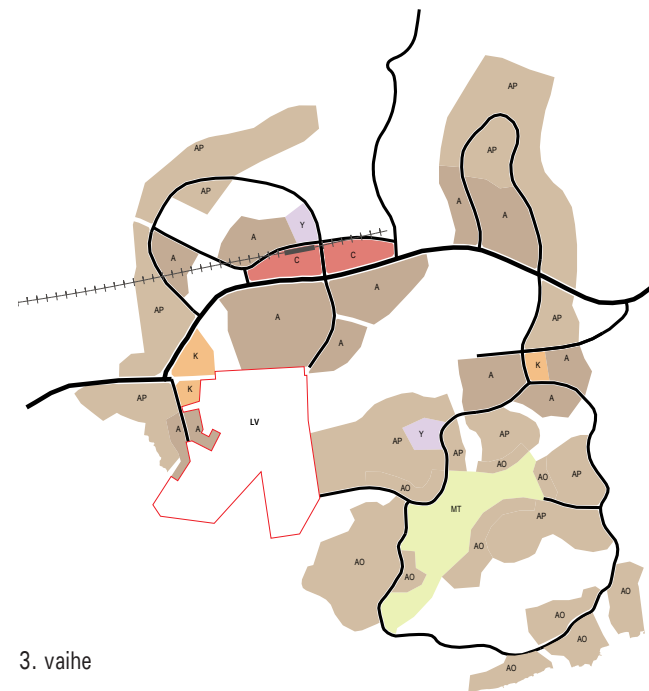
Vaiheessa kaksi rakentamista laajenetaan eteläosista vt 170:n pohjoispuolelle uusien kokoojakatujen varsille. Tässäkin vaiheessa tukeudutaan mahdollisuuksien mukaan nykyisiin yhteyksiin ja olevaan infrastruktuuriin.

Alueen itä- ja länsireunat täydettävät eteläosan tapaan pienimittakaavaisella rakentamisella, joka tukeutuu osin ensimmäisen vaiheen mahdollistamiin palveluihin, joskin suuri osa palveluista haetaan alueen ulkopuolelta. Alueen keskelle Immersbyntien varteen jää toistaiseksi pääosin rakentumaton alue.

Kuvassa osoitettu vaihtoehto kuvaa mahdollisuutta toteuttaa alueita ennen metron rakentamista. Mikäli metro- tai raideliikenneasemaa ei tule, voidaan pien- tai rakentamista jatkaa.

Toisen vaiheen kokonaismitoitus on n. 5300 asukasta ja 269 000 k-m2 asuinrakentamista, joista lisäystä edelliseen vaiheeseen on n. 1800 asukasta ja 93 000 k-m2.

Jatkovaiheessa toteutettaviksi valikoituvat alueet sekä toteutusaikataulu riippuvat ratkaisevasti joukkoliikenteen kehittymisestä sekä asuntojen kysynnästä alueella.



3. vaihe

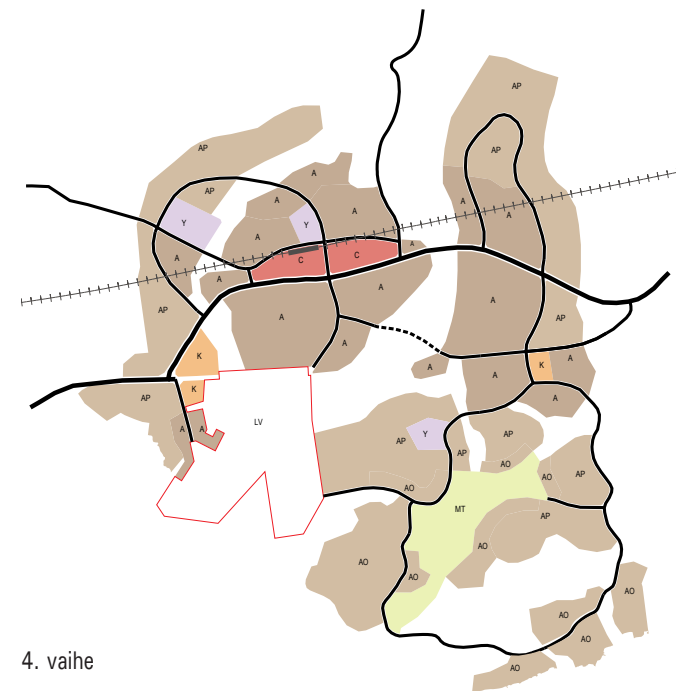
Joukkoliikennevaihe

Kolmannessa vaiheessa metro ulottuu Majvikiin, jolloin edellytykset myös tiiviimmälle rakentamiselle ja alueen keskuksen palvelutarjonnalle täyttyvät. Tässä vaiheessa myös vt 170 linjataan uudelleen koukkaamaan alueen keskuksen kautta.

Alueen keskuksen ympärille ja eteläpuolelle rakentuvat tiiveimmät asuinkorttelit. Vt 170:n uuden linjauksen myötä ranta-alueella vapautuu asuinrakentamisen lisäksi myös venesatamatoimintoja varten, jolloin satama voidaan laajentaa koko lahdenpohjukan mitaiseksi.

Kolmannessa vaiheessa alueen rakentamisen kokonaismitoitus yltää 9000:een asukkaaseen ja 457 000 k-m2:iin. Joukkoliikennevaiheessa toteutuva rakentamisen lisäys on vaiheista suurin, n. 189 000 k-m2.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti metron rakennustyöt käynnistettäisiin ennen vuotta 2020 ja toteutus olisi valmis viimeistään vuonna 2035. Aikataulut ovat riippuvaisia rahoituksesta, joka järjestyessään voi nopeuttaa prosessia merkittävästikin.



4. vaihe

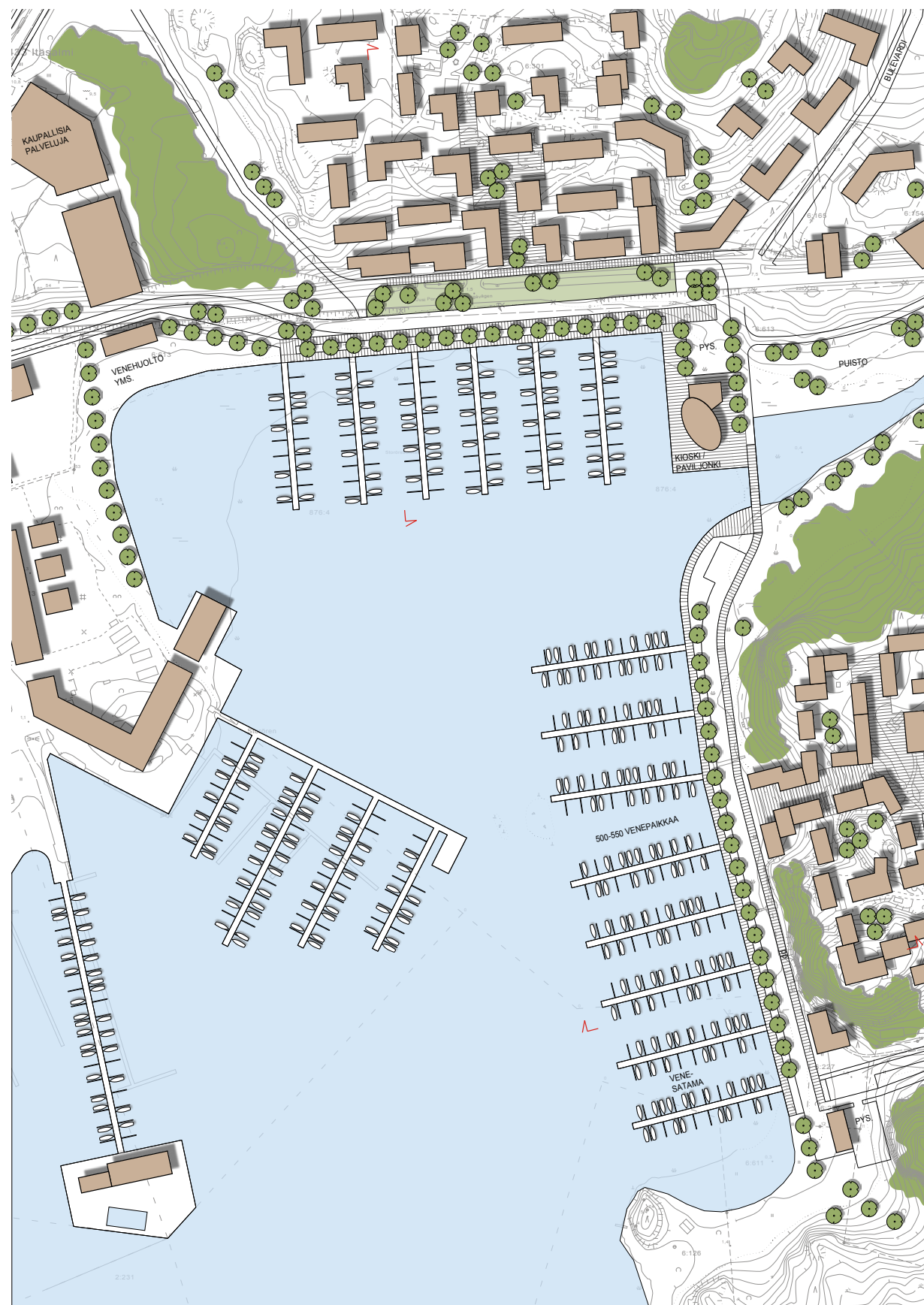
Päätösvaihe

Neljännessä eli viimeisessä vaiheessa alue valmistuu suunniteltuun laajuuteensa. Alueen valmistumisen myötä rakentamista voidaan jatkaa Majvikin itäpuolella, jonne myös metrolinjaa voidaan jatkaa.

Päätösvaiheessa toteutuvat viimeiset asuinkorttelit eri puolilla aluetta sekä katu- ja joukkoliikennedytydet Östersundomin liitosalueelle sekä alueen sisäinen joukkoliikennekatu.

Viimeisen vaiheen päätteeksi alue on kokonaan toteutunut mitoitukseltaan n. 11 000 asukkaan ja asuinrakentamisen osalta 552 000 k-m2:n alueeksi. Viimeisen vaiheen lisäys edellisiin vaiheisiin on n. 2000 asukasta ja 95 000 k-m2.

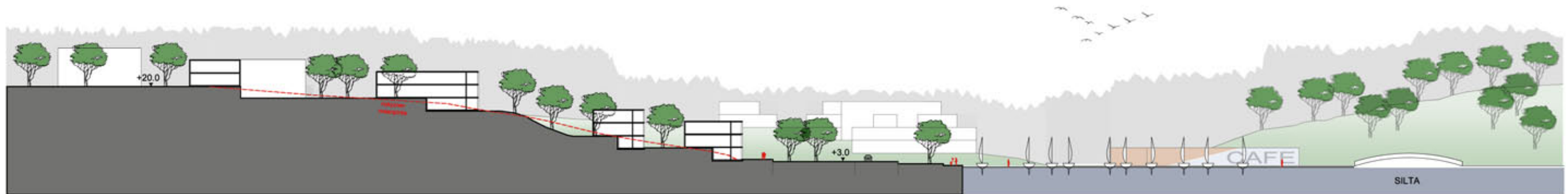
Majvikin alue voidaan nähdä tämän suunnitelman mukaisesti kokonaan toteutuneena metroyhteyden toteututtua, eli viimeistään vuonna 2035.



Havainneluonnos venesatama-alueen ja sen ympäristön toteutuksesta.



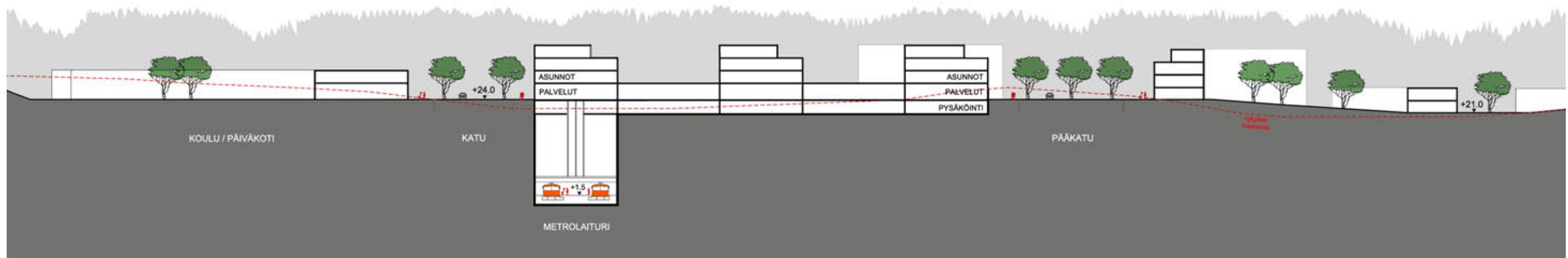
Havainneluonnos suunnitelman keskuksesta.



Alueleikkaus A venesatama-alueesta



Alueleikkaus B venesatama-alueesta



Alueleikkaus C keskusta-alueesta

