



Lounais-Sipoosta Helsinkiä – Maaseudusta kaupunkia

Sosiokulttuurinen selvitys liitosalueesta



Lounais-Sipoosta Helsinkiä – Maaseudusta kaupunkia

Sosiokulttuurinen selvitys liitosalueesta

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2009

Teksti: Jani Päivänen, Pasi Mäenpää, Aino Verkasalo, Simon Djupsjöbacka, Kalle Toiskallio – WSP Finland Oy

Graafinen suunnittelu ja taitto: Heikki Jantunen, Yliopistopaino

Julkaisusarjan graafinen suunnittelu: Timo Kaasinen

Kannen kuva: Leena Liipola

Paino: Edita Prima Oy 2009

ISSN 1458-9664

ISBN 978-952-223-407-0 (nid.)

ISBN 978-952-223-408-7 (PDF)

Tiivistelmä	5
Esipuhe	7
1 Johdanto	9
1.1 Alueen lähtökohtia	9
1.2 Taustaa ja kontekstia	9
2 Tavoitteet ja rajaukset	13
2.1 Tavoitteet	13
2.3 Rajauksia	13
3 Aineisto ja menetelmät	15
3.1 Historialliset aineistot	15
3.2 Lehti- ja internetaineisto	15
3.3 Yksilöhaastattelut	15
3.4 Ryhmähaastattelut	16
3.5 Muut aineistot	16
4 Alueen historiallinen tarkastelu	17
4.1 Elinkeinot ja elämäntavat	17
4.2 Kylämuodostelmat	18
Östersundom	18
Kärr ja Husö	18
Karhusaari ja Landbo	18
4.3 Östersundomin kartano (Karlvik) ja Östersundomin kirkko	19
Karlvik	19
Östersundomin kirkko	20
4.4 Liikenneyhteydet	20
4.5 Johtopäätöksiä historiasta	20
5 Liitoshanke paikallislehdessä	21
5.1 Aineistosta	21
5.2 Palvelut ja liikenne	21
5.3 Rakentaminen ja kaupunkirakenne	22
5.4 Alueidentiteetti	23
5.5 Johtopäätöksiä lehtikirjoituksista	24
6 Liitosalueen sosiokulttuurisia ominaispiirteitä	25
6.1 Kylät ja asuinalueet	25
6.2 Julkiset tilat: palvelut ja tapaamispaikat	26
6.3 Kulttuurisesti merkitykselliset paikat	28
6.4 Asukkaiden käsityksiä itsestään ja toisistaan	30
6.5 Liitosalueen asukkaiden identiteetti	31
Yhteisöllisyyden piirteet	32
Melkein-kaupunkilaisuus	33
Kohta-kaupunkilaisuus	33

6.6 Virkistys ja luonto	34
Sipoonkorpi	34
Ranta-alueet	34
6.7 Reitit ja suunnat: autoilijan ja retkeilijän näkökulma	36
 7 Johtopäätöksiä alueen ominaispiirteiden huomioimisesta sen kehittämisessä .	39
7.1 Yleisiä johtopäätöksiä alueesta	39
7.2 Alueen vahvuuksia, ominaispiirteitä ja mahdollisuuksia	39
7.3 Ehdotuksia erityisiin kohteisiin.....	41
Lähteet	43
Haastattelut	43
Kirjallisuus	43
Kartat ja tilastot	44
Liite: Ryhmähaastattelun kysymysrunko	45

Työssä tutkitaan liitosalueen asukkaiden ja muiden toimijoiden näkemyksiä liitosalueen arvoista ja yhteisöistä ja sen sisällä olevista eri osa-alueista. Konsultin tehtävänä on ollut esittää kuvaus ja tulkinta liitosalueen tai sen osien erityispiirteistä ja sosiokulttuurisesta luonteesta. Erityishuomio on haluttu suunnata vahvuuksiin, joita hyödyntämällä alueen suunnittelussa voidaan edetä.

Menetelminä ovat historiallinen tarkastelu kirjallisuuden, haastattelujen ja arkistomateriaalin avulla, paikallislehden kirjoittelun analyysi, yksilö- ja ryhmähaastattelut, sekä kenttäkierrokset alueella. Kyseessä on laadullinen analyysi, jossa painottuvat alueen asukkaiden ja toimijoiden näkökulmat.

Alueen perinteisiä elinkeinoja ovat olleet karjanhoito ja hevoselinkeino, puun tuotanto, kalastus ja merenkulku. Keskeisiä rakennuksia ovat historiassa olleet Östersundomin kartano, kirkko eli kapelli ja rustholli eli ratsutilat. Östersundomin keskus on aina ollut kyläkaupan paikka. Alueen kylillä on aina ollut yhteyksiä länteen esim. koulujen ja kirkon toiminnan järjestämisessä. Kylissä tai kylien välillä ei ole perinteisesti ollut kovinkaan kiinteää yhteistoimintaa, sitä on syntynyt enemmän sotien jälkeisen uudisasutuksen myötä ja erityisesti 1990-luvulta alkaen. Yksi tulevaisuudenkin vahvuus ja yritystoiminnan mahdollisuus näyttäisi olevan hevoselinkeino – nyt se vain liittyy ratsastukseen ja virkistykseen.

Sipoon Sanomien sisällönanalyysissa osoittautui, että paikallislehdessä sipoolaisten ajatellaan katsovan aluetta sisältä päin ja helsinkiläisten ulkoa päin. Näkökulmaa korostetaan puheella sipoolaisista arvoista ja juurista sekä historian ja paikallisuuden tuntemuksesta. Helsinkiläisten taas sitä vastoin ajatellaan näkevän alueessa lähinnä taloudelliset voitot. Kirjoituksissa heijastuu sipoolaisten pelko, että maankäytön tehokkuusvaatimuksia toteutettaessa laiminlyödään alueelle tyypilliset maisemat ja syrjäytetään paikallinen näkökulma ja osaaminen.

Haastattelujen perusteella luonto ja kulttuurimaisemat ovat liitosalueen tärkeimmät vahvuudet. Asukkaille tärkeään maisemaan kuuluvat metsät, meri, maaseutumaiset maisemat, erityiset luontokohteet, polut ja muut reitit. Luonnossa liikkuminen oli haastatelluille hyvin tärkeää, jopa asumisen ydinasia ja tärkeimmiksi kohteiksi nousivat liitosalueen pohjoisosan monet metsälammet, varsinkin Hältingträsk. Haastatteluissa metsä ja Sipoonkorpi painottuivat virkistysalueina ja luontokohteina enemmän kuin meri ja saaristo. Alueella on jo luontointensiivinen kaupunkikulttuuri. Asukkaiden luontokokemus ei vaikuttanut niinkään kiinnostukselta eliöstöön ja kasveihin kuin elämyksellisyyden ja estetiikan kannalta erityisiin paikkoihin.

Sipoolaista melkein-kaupunkilaisuutta leimaa kaksijakoinen suhde kaupunkiin: kaupungissa käydään ja sitä käytetään, mutta sen reunan tuolla puolen asuminen tekee identiteetistä epäurbaanin. Sipoon maalaisuus johtuu paradoksaalisesti Helsingin läheisyydestä: rajaa kaupungin ja maaseudun välillä korostetaan puheessa. Alueen ominaislaatu kytkeytyy pelto- ja metsämaisemiin. Sipoolainen paikallisyhteisöllisyys syntyy siitä, että tuntee riittävän monia alueen ihmisiä eivätkä loputkaan tunnu vierailta. Merkittävin vapaa-ajan viettotapa haastattelujen perusteella on kuitenkin pihanhoito. Pihatyöt yhdistävät uusia ja vanhoja asukkaita.

Raportin lopussa esitetään kehitysideoita, kuten Karlvikin lahdelle suunniteltavaa kanavien kaupunginosaa, jonka viehätys perustuisi veden läheisyyteen ja vesillä liikkumisen mahdollisuuksiin, sekä laadukkaiden senioriasuntojen tuottamista alueelle. Joukkoliikennematkaisuja pohdittaessa, pikaraitiotievaihtoehto näyttäisi käytettyjen aineistojen perusteella paremmin soveltuvan asukkaiden kuvaan ihmis- ja luonnonläheisestä rannikko-kaupunginosasta.

Työstä on vastannut projektipäällikkönä valtiot. maist., sosiologi Jani Päivänen WSP Finland Oy:stä. Tutkimusosuuden vastaavana yhteyshenkilönä ja toisena pääkirjoittajana on toiminut valtiot. tri, kaupunkisosiologi Pasi Mäenpää Helsingin yliopistosta. Valt. kand. Aino Verkasaalo toimi tutkimusapulaisena sanomalehtiaineiston analyysissä, haastatteluissa ja ryhmähaastattelujen järjestelyissä. Fil. yo Simon Djupsjöbacka toimi tutkimusapulaisena alueen historiaa koskevassa osuudessa. Erityisasiantuntijoina toimivat valtiot. tri Kalle Toiskallio (liikenne) ja dipl. ins. Björn Silfverberg (laaja-alaiset maankäytön suunnitelmat) WSP Finland Oy:stä.

Työskentelyä ohjasi kommenteillaan ja kiinnostuksellaan Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston ohjausryhmä, jonka puheenjohtajana toimi toimistopäällikkö Rikhard Manninen. Muut osallistujat olivat projektipäällikkö Matti Visanti, yleiskaava-arkkitehti Olavi Veltheim, yleiskaava-suunnittelija Aimo Huhdanmäki, diplomi-insinööri Sari Piela, arkkitehti Sakari Pulkkinen, arkkitehti Teemu Holopainen, maisemasuunnittelija Kaisa Rodriguez sekä arkkitehti Maria Isotupa.

Työssä tehtiin Lounais-Sipoon liitosalueella useita yksilöhaastatteluja sekä kolme ryhmähaastattelua, joihin osallistui paikallisia asukkaita sekä yhdistysten ja yritysten edustajia. Työryhmä haluaa välittää parhaat kiitokset haastatteluihin osallistuneille heidän ajankäytöstään sekä toimittamistaan aineistoista.

Tämä sosiokulttuurinen selvitys liittyy Sipoosta vuoden 2009 alussa Helsinkiin liitetyn alueen suunnittelun alkuvaiheisiin. Kaavoitusta pohjustavana työnä kaupunki on laatinut alueesta useita selvityksiä. Alueelle on tarkoitus laatia kuntien yhteinen yleiskaava. Liitosalue on osa Helsingin maankäytön kehityskuvan mukaista metropolialueen rannikon suuntaista kehittämisvyöhykettä, jolle ollaan laatimassa ns. kehysuunnitelmaa.

Kaupunkisuunnitteluviraston yleisuunnitteluosasto totesi varhaisessa vaiheessa, että keskeistä on alueen yleisen kiinnostavuuden ja liitoshankkeen poikkeuksellisuuden vuoksi selvittää alueen sosiokulttuurista taustaa, jossa keskeisenä osana ovat nykyisten asukkaiden ja muiden toimijoiden näkemykset alueesta. Siten päätettiin teettää tämä työ, jossa tutkitaan liitosalueiden asukkaiden ja muiden toimijoiden näkemyksiä liitosalueen arvoista ja yhteisöistä ja sen sisällä olevista eri osa-alueista. Konsultin tehtävänä on ollut esittää tulkintoja liitosalueen tai sen osien erityispiirteistä, paikallisidentiteetistä ja sosiokulttuurisesta luonteesta.

Selvitys kiinnittyy sosiologian laadulliseen tutkimusperinteeseen. Kyseessä on laadullinen analyysi, jossa painottuvat nykyisten asukkaiden omat näkökulmat. Myös muita näkökohtia, kuten tulevien asukkaiden oletettavia toiveita on jatkossa selvitettävä.

1.1 Alueen lähtökohtia

Sipoon lounaisosan tulevaisuudesta nousi julkinen keskustelu kesällä 2006. Silloin Helsingin kaupunki teki hakemuksen, jonka mukaan 50 neliökilometrin suuruinen maa-alue tulisi liittää Sipoosta Helsinkiin. Samalla liitosalueen ja Helsingin välinen kahden neliökilometrin suuruinen alue Vantaasta, ns. Västerkullan kiila, liitettäisiin Helsinkiin, jotta liitosalueelle saataisiin yhteinen maaraja Helsingin kanssa. Vantaa hyväksyi hank-

keen, mutta Sipoossa sekä asukkaat että kuntapäätäjät aloittivat ankaran vastarinnan. Liitosalueella asui rajauksen mukaan n. 2000–2500 ihmistä.

Lounais-Sipoon liitoshankkeesta syntynyt kiistaa tutkineen Ari Mattilan (2008) mukaan keskeinen syy konfliktin syntymiseen oli se, että hallinnollinen ja toiminnallinen Helsingin seutu poikkeavat toisistaan Helsingin itäpuolella. "Sipoon kunta kuuluu Itä-Uudenmaan maakuntaan ja nykyisellään Sipoon pääkaupunkiseutuun rajautuva länsiraja muodostaa kuntarajan ohella myös maakuntarajan. Työssäkäynti ja päivittäisasiointi kuitenkin kohdistuvat vahvasti pääkaupunkiseudulle. Muut Helsingin seudun aiemmin maaseutuvaltaiset ympäryskunnat olivat muuttaneet kasvustrategiansa jo vuosikymmeniä aiemmin kasvukoneteen tyyppisesti selkeästi kasvuhakuisiksi, mutta Sipoossa kunnan hallintakoalition etuja oli palvellut kunnan kehityksen pitäminen mahdollisimman paljon ennallaan ilman merkittäviä muutostarpeita."

Valtioneuvosto asetti selvitysmies Pekka Myllyniemen selvittämään kuntarajan muutosta. Selvitysmiehen raportti puolsi Helsingin haluamaa pienemmän, vajaan 25 maaneliökilometrin alueen liitosta, minkä mukaisen päätöksen valtioneuvosto teki maaliskuussa 2007. Sipoon teki kuitenkin päätöksestä valituksen korkeimpaan hallinto-oikeuteen, joka päätti 15.1.2008 valtioneuvoston ratkaisun olevan lainvoimainen. Selvitysmiehen ehdottama kuntajaon muutos astui voimaan 1.1.2009.

Liitospäätöksen jälkeen Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto ryhtyi valmistelemaan alueen suunnittelua. Alueen joulukuussa 2008 esitetyistä alustavissa suunnitteluperiaatteissa todetaan olevan perustavanlaatuisen seikka, että maaseudusta tehdään kaupunkia.

Pääajatuksena on luoda joukkoliikenteeseen painottuva, kävely- ja pyöräilyystävällinen kaupunkimaisesta pientalo-

rakentamisesta koostuva alue. Vähimmäismääränä pidetään alustavasti 30 000 asukasta, kun lopullisen liitosalueen nykyinen väestömäärä on noin 2000 asukasta. Tätä kirjoitettaessa kesken on lukuisia muita selvityksiä alueesta, joista erityisen tärkeitä kaupunkirakenteen kannalta ovat raideliikenteen selvitykset. (kslk esityslista 11.12.2008)

1.2 Taustaa ja kontekstia

Selvityksessä esitellään näkemyksiä alueen ominaispiirteistä. Tässä yhteydessä puhutaan identiteetistä, profiilista ja imagosta, maaseudusta ja seutuistuvasta kaupungista; urbaanin ja ruraalin asuminen eri sävyistä ja merkityksistä. Näihin liittyy aiempia selvityksiä ja tieteellisiä diskursseja, yhdyskuntarakenteeseen taas laajaa yhteiskunnallistakin keskustelua.

Selvityksen tavoitteena on aloittaa Lounais-Sipoon alueen suunnittelun tueksi sen profilointi omien lähtökohtien pohjalta. Profiili voidaan ymmärtää monella tavalla – voidaan painottaa tilastollisia faktoja tai laadullista kuvausta ja analyysia. Kaupunkisuunnitteluvirasto on teettänyt aiemmin työn *Kaupungin osien sosiokulttuurinen profilointi*, joka liittyi määrällisen tutkimuksen perinteeseen: päämenetelmänä käytettiin eri alueiden piirteitä erottelevaa ja eri tavoin painottavaa faktorianalyysia (Päivänen ym. 2006). Käsillä oleva selvitys sitoutuu puolestaan vahvasti sosiologian laadulliseen tutkimusperinteeseen, kyseessä on laadullinen analyysi jossa painottuvat asukkaiden omat näkökulmat. Sen sijaan vähemmällä on alueen vertailu muihin alueisiin (josta profiloinnissa tiukassa mielessä on kysymys).

Joitakin vastaavia aiempia selvityksiä alueidentiteetistä on ollut käytössä, kuten samoin kaupunkisuunnitteluviraston teettämä *Malmi – No logo?* (Kopomaa & Manninen 2002), joka samoin pohjautui pitkälti haastattelumateriaaliin. Lounais-

Sipoon liitosalueeseen kohdistuvia paikallisuutta ja erityispiirteitä käsitteleviä tutkimuksia on tiedossa vain yksi: *Elämää metropolin reunoilla* (Ratvio 2005), jossa uusia esikaupunkeja käsitellään ”mobii- lin” elämäntavan kannalta. Tutkimukses- sa käsitellään kahta kohdealuetta, joista toinen on Lounais-Sipoon Landbo.

Alueidentiteetti tarkoittaa tässä ra- portissa lähinnä asukkaiden mutta myös alueen muiden käyttäjien jakamaa kuvaa asuin- tai käyttöympäristöstä. Keskiös- sä on asukkaiden kokemus paikan oma- leimaisuus. Alueen identiteetti tukeutuu eroihin ja erilaisuuteen: identiteetti syn- tyy siitä, että on *omanlaisensa verrattu- na muihin* (paikkoihin ym.). (Kopomaa & Manninen 2002, 4).

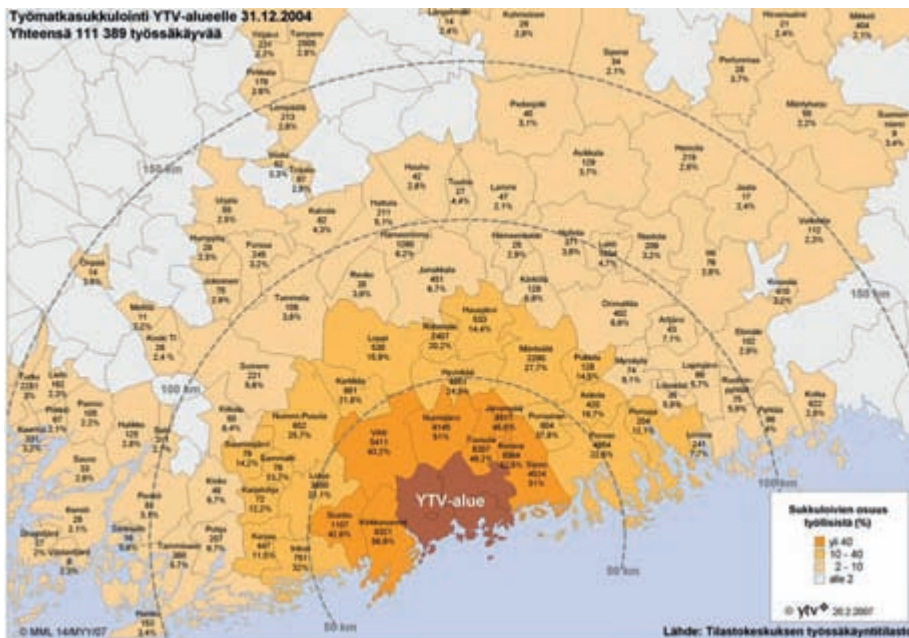
Maantieteilijä Anne Virtanen erot- taa paikan oman identiteetin ja ihmis- ten paikkaidentiteetin. *Paikan identiteet- ti* liittyy sen olemukseen, joka muotou- tuu historiallisesta ainutkertaisuudesta ja yhteisöllisyydestä. Nämä tekevät sijain- neista erilaisia siten, että kahta saman- laista paikkaa ei ole. *Paikkaidentiteetti* on ihmisen minän ulottuvuus. (Virtanen 2000) Tässä tutkimuksessa kysymys on molemmista – sekä paikan identiteetistä sen tyypillisten piirteiden mielessä, että ihmisten kokemasta paikkaidentiteetis- tä. Painotus on kollektiivisissa kokemuk- sissa ja, koska niihin ei päästä ”suoraan” käsiksi, niissä representaatioissa, joita ih- miset tuovat esiin ja tuottavat esimerkiksi lehtiteksteissä ja ryhmähaastatteluissa.

Tutkija Raine Mäntysalo on puhunut alueidentiteetin määrittelystä ja diskursii- visuudesta. Alueen identiteetin sisältö on siis jatkuvan debatin kohteena. Alueiden- titeettiä tuottavat ja ylläpitävät monenlai- set eri toimijat – vaikkapa paikallisyhdis- tykset, kaupungin suunnittelijat ja päät- täjät, paikkamarkkinoijat, tapahtumajär- jestäjät, asukkaat ja muut alueen käyttä- jät. Näiden alueellisten toimijoiden (ku- ten asukasyhdistysten) tehtäväksi anne- taan luoda yhtenäisiä representaatioi- ta alueesta, vaikka yhteisöllisyys, alueen

rajat ja alueeseen kiinnitettyjen merkitys- ten ja kokemusten yhteisyys ovat epä- selviä ja jopa kiistanalaisia. Lisäksi aluei- dentiteetti ei välttämättä kaikilla asuk- kailla edes kiinnity alueeseen, jolla asu- taan; tällaisina asukkaina Mäntysalo mai- nitsee maahanmuuttajat ja tilapäiset asu- jat. Mäntysalo kritisoikin tavallista yritys- tä ”tilata” yhtenäisiä kuvauksia alueesta vaikkapa asukkailta. (Mäntysalo 2008).

Tämäkin työ osallistuu Lounais-Sipoon nykyisen ja tulevan identiteetin mää- rittelyyn omalta osaltaan. Eri osapuol- ten tekstejä ja puheita analysoitiin, jotta alueidentiteettiin päästäisiin kiinni. Pyrki- mys ei kuitenkaan ollut tuottaa yhtä yhte- näistä esitystä alueen kokonaisuudesta. Päinvastoin, riittävä monipuolisuus pyrit- tiin takaamaan sillä että mukana oli hy- vin erilaisia toimijoita. Etukäteen arvioi- tiin, että Lounais-Sipoon osalta yhtenäis- tä identiteettiä ei ehkä löytyisi. Liitosalue ei ole selkeästi ja yksiselitteisesti rajau- tuva paikka kuten kylä tai esikaupunki- kin usein on, vaan se on rajattu hallinnol- lisen ja poliittisen prosessin kautta. Koet- tu identiteetti ei läheskään aina sovi hal- linnollisiin rajoihin kuten kaupunginosiin. Koostuuko se erillisistä paikoista piirtei- neen, miljöineen ja asukkaineen, vai on- ko se jossakin mielessä yhtenäinen kult- tuurinen kokonaisuus? Tämä on yksi ni- tä kysymyksiä, joihin tässä työssä etsi- tään vastausta.

Samalla kun Helsinki on kiinnostunut selvittämään liitosalueen *vallitsevaa iden- titeettiä*, se halunnee myös *luoda imagoa*, joskaan asiasta ei vielä ole dokumentteja. Alueen tunnistettuja identiteettitekijöitä on mahdollista työstää, värittää ja muun- taa sen *imagoksi*, julkiseksi kuvaksi, eli mielikuvista koostuvaksi vaikutelmaksi, jota alue heijastaa. Nostamalla esiin pai- kan historiallisia tarinoita voidaan sekä korostaa omaleimaisuutta että luoda jat- kuvuutta menneisyyden, nykyisyyden ja tulevaisuuden väliin. (Kopomaa & Man- ninen 2002)



Kuva 1. Pääkaupunkiseudulla työssäkäyvien osuus prosentteina kunnan kaikista työssäkäyvistä vuoden 2004 lopussa. Sipoon työvoimasta runsas puolet kävi työssä pääkaupunkiseudun kunnissa. Kartassa Sipoon vanhat rajat. Tilastokeskus, työssäkäyntitilasto.

Vaikka toimeksiannossa pyydettiin käsittelemään nimenomaan Lounais-Sipoon erityispiirteitä, pitää huomata myös sen "yleispiirteet" eli yhtäläisyydet muihin vastaaviin kaupungin läheisiin maaseutualueisiin. Östersundomin seutu on paitsi kaupungin ja maaseudun rajatapaus, myös mitä osuvin esimerkki kaupunkien kasvuun liittyvistä ongelmista ja ristiriidoista. Tämä käy ilmi niin lehtiaineistosta kuin haastatteluistakin.

Kun sipolaiset haastatteluissa puhuvat lämpimästi alueensa maalaismaisista piirteistä ja koettavat puolustaa sitä vääränlaiselta kaupungistamiselta, työssä on kyse myös kaupungin reuna-alueiden yleisistä piirteistä. Lounais-Sipoo on jo osa kaupunkiseutua, mutta missä mielessä?

Sipoo on tätä nykyä pääkaupunkiseutuun kuuluva "pendelikunta", jonka työvoimasta Helsingissä työssäkäyviä on 36 %. Liitosalueen työvoimasta n. 2/3 käy pääkaupunkiseudun kunnissa (eli 1.1.2009 edeltävien rajojen mukaisesti muissa kunnissa) töissä. Sipoo on toiminnallisesti osa pääkaupunkiseutua. Samalla sen identiteetissä on selviä "maalaisia" aineksia. Monet asukkaat arvostavat nimenomaan asuin ympäristönä maalaismaisista piirteitä ja haluavat pitää niistä kiinni. Tämä ei ole kuitenkaan koko totuus – kaupungin palveluita käytetään ja monet toivovat niitä myös omalle alueelleen. Tässä selvityksessä haluttiin ymmärtää tarkemmin tätä kaksijaakoista suhdetta kaupunkiin. Aiemmin siitä ovat tutkineet esimerkiksi Kyttä, Laine-vuo ja Päivänen Lahden seudun pientaloasukkaiden asumistoiveita käsitelleessä tutkimuksessaan *Turvallisen matkan päässä kaupungista* (Kyttä ym. 2000).

Kaupunki- ja yhdyskuntatutkimuksessa on tutkittu jossakin määrin kaupungin läheisen maaseudun erityisyyksiä. Tähän tematiikkaan on perehtynyt mm. professori Perttu Vartiainen (1990). Vartiainen pohtii, onko "kaupungin maaseudulla" omaa luonnetta.

Hänen mukaansa niin kaupungilla, maaseudulla kuin niiden välisillä eri vyöhykkeillä voidaan väittää olevan oma historiallis-maantieteellinen luonteensa, mutta vain kontekstissaan: esimerkiksi "maaseutumaisen laita-alueen maisemallisesti arvokkaille paikoille on voinut syntyä ns. uuden keskiluokan saarekkeita".

Kaupunkien leviämistä yli perinteisten rajojensa on käsitteellistetty seutustumisena: myöhäiskapitalistisessa vaiheessa alueellinen keskittyminen alkaa kääntyä seutuistumiseen, jolle tyypillistä on lisääntyvä tilankäyttö, kaupunkimaisen alueen levittäytyminen ympäröivälle maaseudulle ja muuttoliike kaupungista

työssäkäyntialueelle, josta sukkuloidaan kaupunkiin. (Schulman ym. 1995) Asuinpaikan valinta on ollut viime vuosikymmeninä yhä riippumattomampaa työpäi-

kan sijainnista, mikä on näkynyt sukkulointialueen laajentumisena erityisesti Helsingin seudulla. Sipoon liitosalue on osa siitä, miten Helsinki pyrkii reagoimaan jatkuvasti laajenevaan pendelöintialueeseen ja kaupunkiseutuun. Kyse on kaupungin alueellisesta laajenemisesta, joka olisi kuitenkin kaupunkimaista, kestävä ja pientalo-

maista eli monien (erityisesti lapsiperheiden) asumispreferenssejä palvelevaa.

2 Tavoitteet ja rajaukset

2.1 Tavoitteet

Tämän selvityksen avulla haluttiin nostaa esille paikallisia erityispiirteitä, joista eri osapuolten olisi hyvä olla tietoisia. Näitä erityispiirteitä ei etukäteen rajattu, vaan ne voivat käsittää niin historiaa, luontoa ja maisemaa, arvokkaiksi tai huomion-arvoisiksi koettuja paikkoja, kuin tieteenkin itse asukkaita ja eri ryhmiä elämäntapoihin, arvoihin ja asenteisiin. Eri-tyishuomio haluttiin kuitenkin suunnata vahvuuksiin, joita hyödyntämällä alueen suunnittelussa voidaan edetä. Tähän kuuluu alueen sosiaalisen maiseman ohella luonnonympäristö merenrantoineen ja metsineen. Tavoitteena oli kerätä ja tuottaa mahdollisimman hedelmällisiä suullisia, kirjallisia ja kuvallisia aineistoja, tietoja ja näkemyksiä liitosalueista ja Sipoosta. Niitä analysoimalla on pyritty luomaan monipuolinen ”tarina”, kulttuurinen kuvaus siitä, millainen liitosalue on luonteeltaan erityisesti paikallisten asukkaiden mielissä.

Toisaalta liitosaluetta tarkasteltiin osana laajempaa Sipoon ja Uudenmaan rannikon kulttuurialuetta ja myös asukkaiden ja toimijoiden alueellisen suuntautumisen ja yhteyksien kautta. Asutuspaikkojen historiallinen erilaisuus – esimerkiksi Östersundomin ja Landbon osalta – johti työn etsimään paikallista moninaisuutta ja eritasoisia paikallisuuksia. Tavoitteena oli selvittää erityisesti alueen asukkaiden ja toimijoiden omia näkökulmia. Esimerkiksi kiinnosti selvittää, onko liitosalueella omaa identiteettiä, vai onko merkittävämpää esim. landbolaisuus tai karhusaarelaisuus.

Tutkimuskysymykset olivat seuraavat:

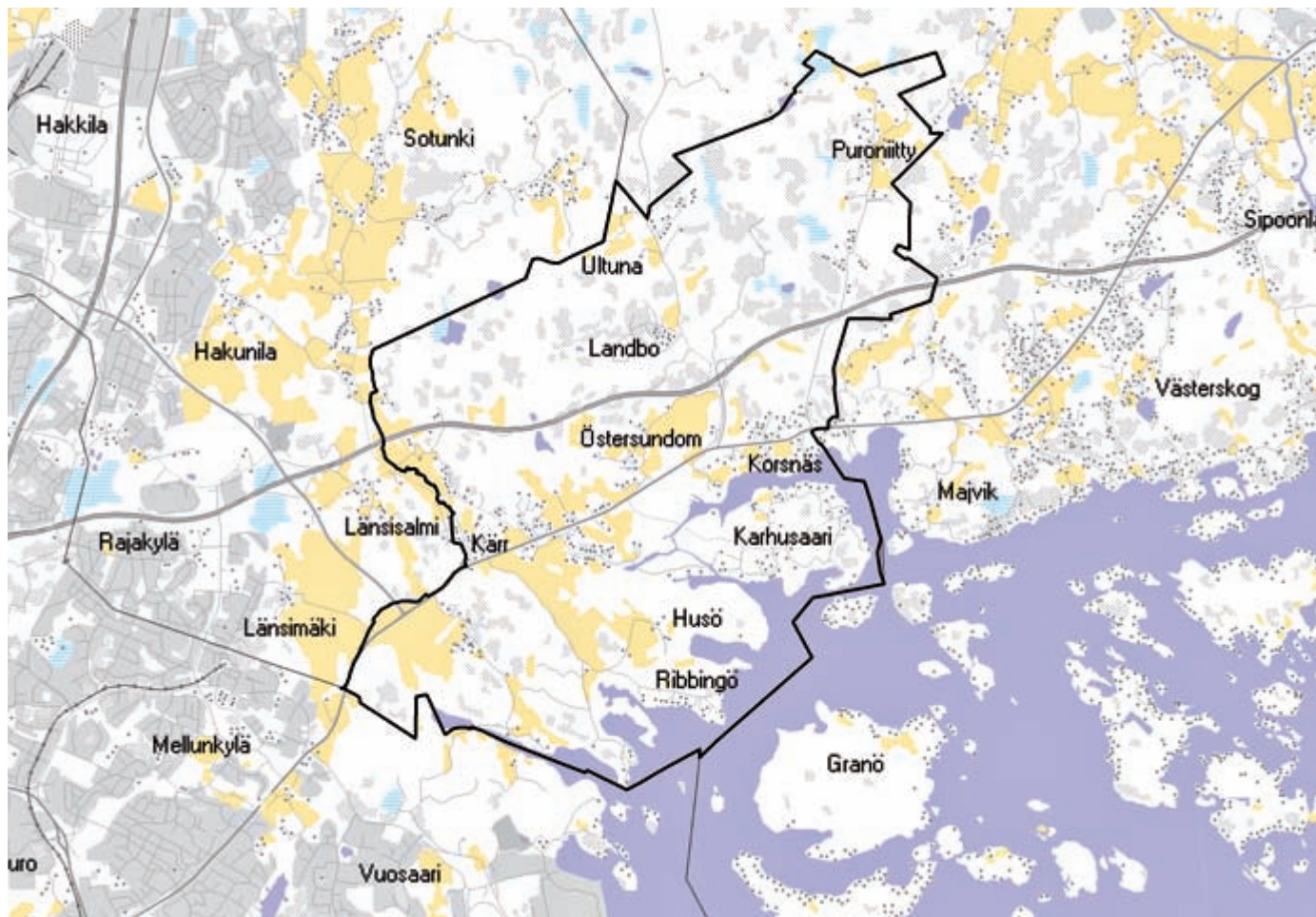
- Millainen alue on luonteeltaan – mikä on tyypillistä Lounais-Sipoolle alueena
- Mikä on tyypillistä alueen asukkaille ja yhteisöille
- Millaisia vahvuuksia alueelta löytyy
- Millainen on alueen asukkaiden suhde maaseutuun ja kaupunkiin

- Millaisia asuinalueeseen kiinnittyviä identiteettejä alueelta löytyy ja mikä niiden suhde on toisiinsa; esimerkiksi vanhat vs. uudet alueet

2.3 Rajauksia

Maantieteellisesti haluttiin käsitellä ensi sijassa Sipoolta lunastettavaa aluetta, ei niinkään Vantaan kiilaa (mm. siksi että alueen asumisen painopiste on selvästi entisen Sipoon alueen puolella).

Työn tavoitteena ei ollut sosiaalisten vaikutusten arviointi. Vielä ei ollut suunnitelmia arvioitavana, vaan selvitys tehtiin tulevan suunnittelun taustaksi. Alueen suunnittelun vaikutuksia ihmisiin arvioidaan kohdennetummin muun vaikutusarvioinnin yhteydessä myöhemmin, todennäköisesti eri alueiden asematai osayleiskaavaluonnosten pohjalta.



Kuva 2. Helsingin uusi liitosalue. Maanmittauslaitos 105/UUMA/04 © YTV 2004

3 Aineisto ja menetelmät

Tutkimuksessa käytettiin useampaa aineistoa ja menetelmää, joiden avulla tuotiin ja tuotettiin eri näkökulmia alueeseen, sen historiaan ja asukkaisiin. Ryhmähaastattelut olivat aineiston ydin, jonka ympärille analyysi kietoutui ja jolla ajateltiin päästävän nimenomaan asukkaiden käsityksiin ja ajattelutapoihin kiinni. Muiden aineistojen tehtävä oli tuoda tukea ja toimia vertailuaineistona sekä lisätä pääaineiston validiteettia: tärkeinä pidettiin sellaisia löydöksiä, jotka esiintyvät useammassa aineistossa. Tällaisia olivat esimerkiksi alueen luontoarvot ja kulttuurimaisemat. Menetelmien valinta eli pääasiassa laadullisten menetelmien käyttö perustui yhtäältä tehtävänantoon sekä toisaalta tekijöiden taustaan kaupunkisosiologian, kulttuurihistorian ja erityisesti Helsingin kaupungistumisen historian tutkimuksessa.



Kuva 3. Östersundin keskus on liitosalueen yrityskeskittymä.

3.1 Historialliset aineistot

Työn aluksi hankittiin tarpeellista taustatietoa perehtymällä aluetta koskeviin sosiaali- ja kulttuurihistoriallisiin lähteisiin. Nämä liittyivät historiaosuudessa tutkittaviin asioihin joita olivat alueelle tyypilliset elinkeinot, palvelut, kylämuodostelmat, yhteistyön muodot ja elämäntavat sekä alueen asutuksen ja liikenteen historia. Arkistotutkimusta tehtiin erityisesti vanhoihin karttoihin ja kirjallisuuteen liittyen. Historiaosuudessa tehtiin kaksi paikallisten asiantuntijoiden haastattelua ja yksi paikallisen maanomistajan haastattelu. Yksilöhaastatteluissa selvitettiin muun muassa alueen olennaista nimitystä ja nimien taustoja.

3.2 Lehti- ja internetaineisto

Lehtiaineiston pohjalta haluttiin tutkia ensi sijassa, millaisia reaktioita liitosalue herätti sekä liitosalueella että yleensä Sipoossa, ja millaisia kulttuurisia representaatioita lehtikeskustelu tuotti: millai-

siin asioihin liitoskeskustelu liitettiin, millaisiin paikallisiin tekijöihin viitattiin liitosta vastustettaessa (tai puolustettaessa).

Millaisia eri suhtautumistapoja keskustelussa oli; painotettiinko erityisesti joitakin merkityksellisiä paikkoja tai paikallisia ominaispiirteitä?

Lehdistä Sipoon Sanomat todettiin analyysin kannalta hyödyllisimmäksi, koska lehden uutisaineistossa ja keskustelussa on ollut kuntalaisten omia näkökulmia hyvin esillä. Varsinainen aineistotutkimus tehtiin tästä syystä Sipoon Sanomista. Kaikkiaan noin 300-sivuinen uutisia, artikkeleita ja mielipidekirjoituksia sisältävä aineisto painottui pääosin vuosille 2006–2008. Valtakunnallisia ja seudullisia Helsingin Sanomia, Hufvudstadsbladetia sekä Itä-Uuttamaata käsittelevää Borgåbladetia käytettiin jossakin määrin täydentävinä tiedonlähteinä.

Internetissä tärkeitä lähteitä olivat Sipoon kunnan ja Helsingin kaupungin si-

vut, Sipoon puolesta ry:n sivut, sekä Landbon alueen vapaaehtoisvoimin ylläpitämät kotisivut www.landbo.fi.

3.3 Yksilöhaastattelut

Työssä tehtiin Lounais-Sipoon liitosalueella muutamia yksilöhaastatteluja. Näiden avulla haluttiin henkilökohtaisesti kuulla niitä tahoja tai henkilöitä, joille oli muista lähteistä (esim. lehtiaineisto, toiset haastattelut) saadun tiedon perusteella tarpeen esittää erityiskysymyksiä. Tällaisiksi todettiin työn alkuvaiheissa seuraavat ryhmät: paikallislehti, kotiseutuaktiivit, paikallishistorian tuntijat, maanomistajat ja hevostilayrittäjät. Lisäksi yksilöhaastattelujen avulla valmistauduttiin ryhmähaastatteluihin, siten että vetäjillä olisi riittävät lähtötiedot alueesta.

Siten työssä tehtiin kuusi yksilöhaastattelua:

- Paikallislehden toimittaja, ei asu alueella
- Paikallisaktiivi, asunut alueella pitkään
- Hevostilayrittäjä, asunut alueella kymmenisen vuotta
- Alueen paikallishistorian asiantuntija, asunut alueella useita vuosikymmeniä
- Paikallinen maanomistaja
- Kaupan ja kahvilan pitäjä

3.4 Ryhmähaastattelut

Työn puolivälissä syyskuussa 2008 tehtiin kolme noin kaksituntista ryhmähaastattelua, joihin osallistui paikallisia asukkaita sekä ryhmiä (yhdistykset, järjestöt, yritykset; eri ikäryhmät, molemmat kieliryhmät). Aluetta tuntevien ja sitä eri näkökulmista tarkastelevien ihmisten löytämiseksi käytettiin ns. lumipallomenetelmää eli yksilöhaastatteluissa tiedusteltiin sopivia, eri ryhmiä edustavia ja täydentäviä henkilöitä. Erityisesti mukaan haluttiin pitkään alueella asuneita tai toimineita. Koska myös ihmisten keskinäisiä verkostoja käytettiin rekrytointiin, valikoituneet henkilöt edustavat todennäköisesti keskimääräistä aktiivisempia asukkaita. Toiseksi myös ruotsinkieliset korostuivat jonkin verran verrattuna siihen, että osallistujat olisi valittu satunnaisotannalla.

Kaikissa haastatteluissa oli käytössä suurin piirtein sama kysymysrunko, jonka mukaan keskustelua joustavasti ohjattiin. Kysymysrunkoa täydennettiin kuitenkin paikoin aiempien haastattelujen pohjalta. Haastattelut äänitettiin ja tehtyjen litterointien ja/tai muistiinpanojen perusteella laadittiin tässä työssä tehtyt tulkinnot ja analyysit. Mahdollisia tekstiä jääneitä asiavirheitä pyritään korjaamaan osallisten kanssa jatkossa käytävässä vuoropuhelussa.

Ryhmät olivat seuraavat:

- RH 1 Suomenkielinen ryhmä, seitsemän henkeä, joista neljä lapsiperheiden vanhempia, painotus Landbossa, Karhusaaressa ja Östersundomissa; mukana suhteellisen ”uusia” asukkaita
- RH 2 Ruotsinkielinen ryhmä, kuusi henkeä, keski-ikäisiä ja vanhempia ihmisiä, useimmat asuneet useita vuosikymmeniä
- RH 3 Yritysten ja yhdistysten ryhmä, kahdeksan henkeä, joista kolme asunut yli 40 vuotta alueella; kaksi asunut



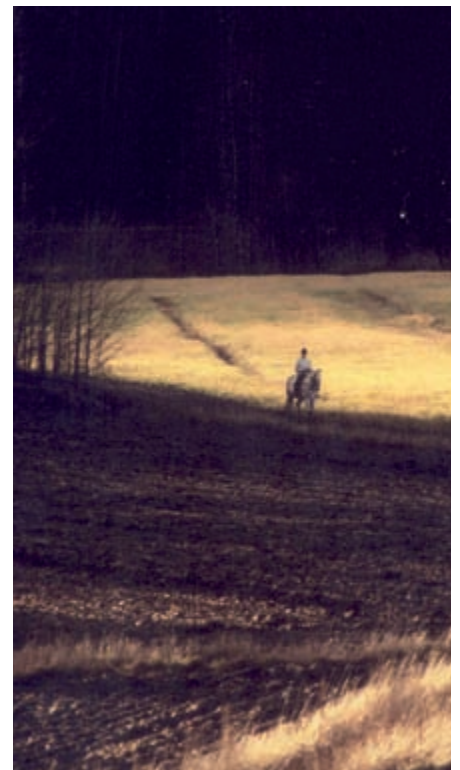
Kuva 4. Kenttäretkellä suunnistusta harrastavan asukkaan kanssa marraskuussa 2008.

30–40 vuotta alueella, kaksi asunut kymmenisen vuotta Landbossa; yksi asui Helsingin puolella ja työskenteli Östersundomissa; useat ruotsinkielisiä, haastattelu tehtiin suomeksi

3.5 Muut aineistot

Alueella tehtiin kenttäkierroksia eri vaiheissa työtä ja valokuvattiin alueen kohteita. Valokuvia pyydettiin myös alueen asukkailta ja järjestöiltä itseltään, jolloin saataisiin ”syvempää” tietoa ja tulkintoja esimerkiksi kuvattujen paikkojen merkityksestä. Tämä osoittautui toimivaksi – itse otettuja valokuvia saatiin neljältä haastattelujen osallistujalta ja useissa oli mukana kiteytettyjä kuvauksia alueen arvoista ja käyttötavoista. Näitä on käytetty raportin kuvituksena.

Kuva 5. Asukkaiden ottamista valokuvista saatiin käsitys heidän itse kokemistaan arvoista. Kuva: Leena Liipola.



4 Alueen historiallinen tarkastelu

Sipoo on historiansa aikana aina ollut tyyppillistä maaseutualuetta. Lounais-Sipoon alue ei ole tässä mielessä mikään poikkeus. Elinkeinot alueella ovat olleet viljely, karjanhoito, metsätalous ja kalastus. Keskeisessä asemassa alueen kulttuuriympäristön muodostamisessa ovat olleet alueen kartanot (Östersundom ja Husö) ja niiden alaisuudessa olevat torpat.

Kaksikielisyydellä on alueella yhtä pitkät perinteet kuin ruotsinkielisyydellä. Ruotsalaisten asuttaessa Suomenlahden rannikkoa 1200-luvulla, Östersundomissa oli jo pysyvää suomenkielistä asutusta.

Suomen arvokkaimmat maisemat on kartoitettu Museoviraston ja Ympäristöministeriön toimesta. Tähän historialliseen kulttuuriperintöön kuuluu Östersundomin alue, johon kuuluu Östersundomin kartano viljelymaisemineen, Sakari Topeliuksen kotina tunnettu Villa Björkudden (Koivuniemi), Korsnäsin vanha höyrylaivalaituri ja salmen toisella puolella Karhusaaressa sijaitseva alueen vanhimpiin kuuluva Björntorp. Samaan kulttuurimaisemaan kuuluu myös Östersundomin kirkko (1754), yksi maamme vanhimpia käytössä olevia puukirkkoja. Vuoden 2009 alkaessa puukirkosta tuli Helsingin vanhin rakennus. (*Museovirasto: <http://www.nba.fi/rky1993/kohde312.htm>*)

4.1 Elinkeinot ja elämäntavat

Lounais-Sipoo on ja on ollut selväpiirteistä maaseutua, ja jotkut alueet ovat vieläkin melkein asumatonta hajaseutua. Esimerkiksi Kärrin ja Husön kylissä asutusta ei juuri ole. Maanviljely ei ole aina ollut alueella helppoa. Kovat, melko matalat, savimaat eivät olleet esim. rautakaudella tai viikinkiajalla ollenkaan mahdollisia viljellä ja suuri osa rantaviivan peltoista on aina osa vuodesta ollut veden alla. Tänäkin päivänä kaikki viljalajit eivät sovi viljelykseen alueen epätasaisilla pelloilla. Tästäkin syystä Östersundomin

kartano siirtyi jo Georg Borgströmin aikana 1870-luvulla maanviljelyksestä enemmän karjanhoitoon ja on siitä lähtien keskittynyt siihen.

Voisi sanoa, että alueen tärkein elinkeino on pikemminkin ollut karjanhoito ja hevoselinkeino. Sipoon pitäjän johtavat ja mittavimmat ”karjanhoitokylät” ovat olleet juuri Kärr, Husö ja Östersundom. Monet alueen tilat ovat jo 1600-luvulla olleet rustholleja eli ratsutiloja. Rustholarin piti varustaa ratsumies Ruotsin armeijaan. Kun Östersundomin kartanosta tuli majuripuustelli, kartanon herra varusti kaksi ratsumiestä, josta yksi luultavasti tuli Husön tilalta, toinen Östersundomin kartanolta. (Kuvaja & Rantanen 1994.)

Puutuotanto on myös ollut varsin tärkeä elinkeino, 1700-luvulla jatkuvasi kasvava Helsinki, erityisesti Viapori, tarvitsi paljon puuta linnoitustyötä varten. Sipoon ollessa niin lähellä Helsinkiä, kauppa kukoisti. Kärrin alueesta oli esimerkiksi 1780-luvulla 85 % metsää, mikä oli enemmän kuin missään muualla Sipoossa.

Kalastus ja merenkulku ovat tietysti rannikkopitäjän asukkaille ollut hyvin tärkeä elinkeino. Ensimmäiset historialliset lähteet, joissa mainitaan sipoolaisia paikannimiä, ovat vuodelta 1347 ja asiakirjat koskevat juuri kalastusta ja nimenomaan kiistaa alueen kalastusvesistä ja -oikeuksista. Mainitut paikannimet ovat Sipoon kaksi vanhinta kylänimeä Husö ja Heltersby (myöh. Östersundom). Östersundomilaiset kalastivat niin paljon, että siitä yleensä riitti myytäväksi muille, joilla ei ollut omia kalavesiä. Tänä päivänä ei Lounais-Sipoossa juurikaan enää ole kalastusta, eikä alueella asu tiettävästi yhtään ammattikalastajaa.

Nykyään alueen maatilat ja maatalousyksiköt ovat hyvin pieniä verrattuna Euroopan Unionin standardeihin. Aika monen lounassipoolaisen mielestä maataloudella ei ole alueella kovinkaan valoisaa tulevaisuutta. Sen sijaan, viittaten alueen ratsutilahistoriaan, uusi mah-

dollisuus näyttäisi olevan hevoselinkeino. Alueella on monta tallia ja joillakin asukkailla on hevosia omistuksessa, mutta ei tallia. Voisiko alueelta löytää niin paljon vapaata laidunmaata hevosille, että tästä olisi alueen uudeksi erikoisleimaksi?

Sipoo on nykyisin pendelöintikunta. Nykypäivänä on paljon työmatkaajia, jotka ovat töissä muualla kuin Sipoossa. Erityisesti Lounais-Sipoo on Landbon ja Karhusaaren rakentamisen jälkeen tyyppillinen esimerkki asuinalueesta, jolla ei ole juurikaan laajaa yritystoimintaa eikä työpaikkoja. Lounais-Sipoon asukkaista muihin kuntiin (lähinnä Helsinki ja Vantaa) töihin pendelöivien osuus on noin kaksi kolmasosaa.

Asukasmäärä:		
1635	75–80 henk.	Gumböle-Östersundom-Kärr-Husö
1700	160	”-
1800	300	”-
1900	500	”-
1995	900	”-
2007	noin 2000	”-

Östersundomissa on Uuden Porvoontien (170) laidalla pienehkö kauppa- ja yrityskeskus, jossa sijaitsee muun muassa Lounais-Sipoon merkittävin lähikauppa Siwa. Historiallisesti ajatellen paikka on hyvin luonnollinen koska aiemmat kyläkaupat, mm. Uno Melanderin, Birger Långin kyläkauppa ja Janssonin valinta-kauppa, ovat melkein poikkeuksetta sijainneet samassa paikassa, Uuden Porvoontien varrella. Karhusaarelaisille, veneilijöille ja saariston kesäasukkaille taas Karhusaaren itärannalla sijaitsevat Winbergin piensatama ja kyläkauppa ovat hyvin tärkeitä.

Läheisyys Aviapolikseen (Helsinki-Vantaan lentokentän seutuun) on tullut hyvinkin tärkeäksi ja jatkossa Vuosaaren uuden sataman vaikutus tulee olemaan suuri tälläkin alueella.

4.2 Kylämuodostelmat

Keskiajalla ja erityisesti 1500-luvulta Sipoon lounaisosaa kutsuttiin Sundom fjärdingiksi (neljännes pitäjää). Alue käsitti silloin kylät Vartiokylästä Östersundomiin. Suuri osa tuosta alueesta on myöhemmin, viimeistään 1900-luvulla, liitetty Helsingin pitäjään. Lounais-Sipoolla on siis ollut länteen monia yhteyksiä, yhteistyötä on tehty (nykyisten) Vantaan ja Helsingin kanssa. Esimerkiksi Vantaan Länssalnessa sijaitsee vanha koulu joka on toiminut Östersundomin lasten kansakouluna. Vuonna 1874 päätettiin perustaa Östersundom kapells folkskola, yhteiseksi Västersundomin ja Östersundomin kansakouluksi. Muun muuassa Georg Borgström oli mukana suunnittelemassa uutta koulutaloa joka valmistui vuonna 1899, ja se toimii edelleen Västersundomin ruotsinkielisenä kouluna. Oma koulua Östersundomilla ei ole ollut ennen vuotta 1958, jolloin uusi koulu rakennettiin Björkuddenin ja Östersundomin kartanon lähelle, Uuden Porvoontien varteen. Toinen esimerkki varhaisista ”länsiyhteyksistä” on Östersundomin kappeliseurakunta joka keräsi kirkkoväkeä saaristosta, Lounais-Sipoosta, mutta myös Vuosaaresta, Sotungista, Hakkilasta, Mellunkylästä, jopa Malmilta asti.

Jos nykyistä liitosaluetta vertaa muihin kyliin Sipoossa, alueelle on aika myöhään syntynyt kylämuodostelmia, eikä kylissä tai kylien välillä ole ollut kovinkaan kiinteää yhteistoimintaa. Tätä voi selittää itse pärjäämisen pakko: ensimmäiset puhelinelinjat ja sähkölinjat on vedetty Östersundomin kartanoalueelle omasta toimesta. Tästä syystä ehkä aktiivinen kansalaistoiminta ja yhdistystoiminnan aktiivisuus on ollut vähäisempää kuin muualla Sipoossa. Alueella ei ole esimerkiksi VPK:ta (vaikka onkin Sotungissa Vantaan puolella).

Nykyisen alueen kylillä onkin keskenään hyvin erilainen historiallinen tausta ja identiteetti. Vanhimmallalla kylällä, Östersundomilla, ei ole paljon yhteistä esimerkiksi nykyisten Landbon ja Karhusaaren ”kylien” kanssa. Kärr ja Husö (Ribbingö mukaanlukien) ovat historiallisesti olleet osa Östersundomin kartanon aluetta, eikä omaa kylämuodostelmaa taikka kyläidentiteettiä ole siellä syntynyt. Gumbölen, Puroniityn ja Degermossan välillä on myös vaikea löytää yhtäläisyyksiä ja merkkejä yhteisestä identiteetistä. Gumbölellä on lähinnä ollut yhteyksiä joko

Östersundomin kylään, tai sitten Länsisalmeen, Sotunkiin ja Rajakylään.

Kiinnostavaa on myös, että alueella on hyvin vähän vanhoja asukkaita, jotka tietäisivät kylän nimestä ja paikkojen nimestä jotain. Useimmilla ei ole syviä juuria kyseisissä kylissä.

Östersundom

Historiallisesti ainoa merkittävä kylä on ollut Östersundomin kylä, pieni kyläkeskusta joka on muodostunut Fantsin, Krogarsin ja Lass-Malmasin tilojen, sekä Östersundomin kirkon ympärille. Siellä on ollut kirkko, kauppapaikat ja mm. Georg ja Hilda Borgströmin aloitteesta, vuonna 1913 rakennettu kansakoulu (Småskolan), joka nykyään toimii Folkhälsanin päiväkotina. Sotungintien ja Uuden Porvoontien risteys muodostaa myös luonnollisen keskipisteen Östersundomin kylään.

Östersundomin kylä käsitti ranta-alueen Husön kylästä Immersbyn rajaan asti, ja pohjoiseen aina pitkälle Sipoonkorpeen asti. Vuonna 1624 koko Östersundomin ja Husön kylä-alue läänitettiin Henrik von Hofvenille. Östersundomissa oli silloin neljä tilaa: Fants, Krogars, Lassbengts ja Skraddars, myöhemmin myös Malmas. Näistä ja Östersundomin yhdeksästä muusta autiotilasta syntyi von Hofvenin aikana 1600-luvun alkupuolella Östersundomin kartano (Karlvik). Kylän tilat ja torpat olivat osa Östersundomin kartanoa monta sataa vuotta, useimmat 1920-luvulle asti, jolloin torpparilaki astui voimaan. Moni kartanonherroista ei koskaan asunut kartanolla, vaan he hoitivat sitä asuen muualla. Näin kylän viljelysmaat olivat melkein alusta asti vuokralle annettuja ja talonpojat olivat harvoin yhteydessä kartanoiden herrasväkien kanssa. Yhteydet pitäjän talonpoikiin rajoitui usein vain kartanon mailla tehtyihin päivätöihin, taksvärkkeihin. Siitä asti kun Borgströmin suku osti Östersundomin kartanon vuonna 1870, suvun edustaja on kuitenkin aina asunut kartanolla.

Kärr ja Husö

Husö (Talosaari) mainitaan siis historian lähteissä jo vuonna 1347, jolloin oli keskustelua alueiden kalastusvesistä. Koko Husö on aina koostunut vain yhdestä tilasta, ja sekä Husö että Kärr ovat kuuluneet Östersundomin kartanon maihin. Ribbingö lohkottiin erilleen Husön alueelta vuonna 1940 ja saatiin 34 uutta ranta-

tonttia. Ensimmäiset tontit myytiin vuonna 1951.

Husö on varsin ehyenä säilynyt maa-seutumaisema jossa on laajat peltoalueet ja laitumet. Maanviljely on ollut aika vaatimatonta, ja voidaan sanoa, että karjanhoito tai hevoselinkeino on ollut tuotavampaa kuin maanviljely. Alueen nimestökin viittaa siihen, Ribbingö on jo 1600-luvulta asti myös kutsuttu nimillä Killingen ja Killingön (Kili / Kilisaari). Myös muita karjahoitoon viittaavia nimiä löytyy läheltä: esim. Tjurholmen, Kalvholmen, Horsviken, Horsnäs (hors = muinaisruots. hevonen). Alueet ja lähellä sijainneet saaret ovat siis toimineet rantalaitumina. (Sjöholm 2006)

1950-luvulta asti vesiperäisen maan vedentasa on säännelty vesipumppujen avustuksella, ja siten Ribbingöön pystyttiin viimein rakentamaan tieyhteys vuonna 1964. Husön tieverkosto, esim. tie niemen höyrylaivalaiturille ja tie Kapellvikenin rannalle ja Östersundomin kirkolle, on kasvanut umpeen. Tiet näkyvät vielä vuoden 1933 kartassa, mutta ovat nykyään vain polkuja ja ratsastusreittejä.

Husö myytiin ja on vuodesta 1966 ollut Helsingin kaupungin omistuksessa. Alueella toimii tänään ratsastuskoulu, kunnioittaen alueen historiaa ja vanhan ratsutilan muistoa.

Karhusaari ja Landbo

Karhusaarella (Björnsö) on ollut asutusta jo 1700-luvulla. Karhusaari on nimensä mukaisesti ollut saari ilman tieyhteyksiä. Vuoden 1933, eikä vielä vuoden 1964 pitäjäkartassakaan, saarella ei ole yhtään tietä. Asukkaat soutivat Östersundomin kirkolle ja muualle saaristoon. Karhusaaren tie ja silta ovat vuosilta 1971–74. Päätös tieyhteydestä sekä Uuden Porvoontien ja Karhusaaren liittymä, saatiin maaliskuussa 1971. Siltaa rakennettiin vuosina 1973–74.

Varhaisin asutuspaikka saarella on Björntorp, joka kuuluu koko pitäjän vanhimpiin. 1970-luvulla saareen tuli myös kesäasukkaita, mutta vasta 1990-luvun puolivälissä alue tuli laajemmin käyttöön, kun Östersundomin kartanon maita lohkottiin pientalotonteiksi ja myytiin. Ensimmäisiä asukkaita Karhusaarella oli vuonna Winbergin perhe joka osti 1994 nykyisen piensatama-alueen ja perusti sinne kyläkaupan. Kyläkauppa ja kahvila ovat hyvin tärkeitä etenkin koko saariston kesäasukkaille mutta tietenkin myös

lähikauppana karhusaarelaisille. Winbergien *Christina* on Suomen ainoa liikenteessä oleva kauppavene, ja se liikennöi saaristossa kesäisin. Karhusaaressa, kuten myös Landbossa, on kehitetty uutta pientaloalueen kyläyhteisyyttä. Alueilla toimii aktiivisia asukasyhdistyksiä jotka järjestävät tapahtumia ja harrastusmahdollisuuksia. Landbon asukasyhdistys näyttää olevan erityisen elinvoimainen.

Landbo suunniteltiin ja rakennettiin 1990-luvun loppuvuosina, ja alue oli aikaisemmin ollut asumaton suomaa Långbrokärren (tai Landbokärren). Kun Raimo Ilaskivi 1980-luvulla puhui ”nukkuma-kaupungin” rakentamisesta Kehä III:n varteen, Borgströmit olivat aktiivisia ja mukana suunnittelemassa Sipoon kunnan kanssa, vastaavanlaisia alueita Sipooseen. Tästä syntyivät Landbo ja Karhusaari. Landbo-projekti kesti kymmenisen vuotta ja Borgströmit myivät tontteja 234:lle talolle.

Karhusaaresta ja Landbosta on 10–15 vuodessa kehittynyt kaksi elävää pientalo-alueita. Moni uudisasukas (usein pääkaupunkiseudulta) on muuttanut tälle alueelle siksi, että alue on rauhallinen, luonnon keskellä, avara, sopiva lapsiperheille, lähellä kaupunkia (mutta ei kaupungissa) jne. Pelkona voi olla, että kaupunki josta kerran lähdettiin, laajenee nyt omalle pihalle.

4.3 Östersundomin kartano (Karlvik) ja Östersundomin kirkko

Karlvik

Karlvikin kartanon historia on mielenkiintoinen ja värikäs. Aatelisia omistajia edustavat suvut von Hofven, Patkull, Gyllenroth ja af Enehjelm. Usein aatelisukujen edustajat asuivat jossain muualla ja antoivat kartanon maat vuokralle talonpojille.

Ensimmäinen karaktäärirakennus on 1680-luvulta ja se sijaitsi luultavimmin samassa paikassa kuin nykyinen kartano. Ehtona sille, että säteriä ei takavarikoida valtiolle, oli että säterillä oli edustava talo sekä kaikki tarpeelliset ulkorakennukset. Östersundomin kartanosta tuli kuitenkin majuripuustelli majuri Patkullin asettautuessa kartanoherraksi.

Anders Hellenius, joka myöhemmin aateloitiin nimellä af Enehjelm, osti vuonna 1760 Östersundomin kartanon ja laajensi kartanon maita. Kartanon alueel-



Kuva 6: Lounais-Sipoon rannikkoa kartassa vuodelta 1933.

la on af Enehjelmien ajalta (1785) vanha harmaakivinavetta joka on monien remonttien jälkeen vielä käytössä. Lindforsin suku omisti kartanon vuosina 1832–1870. Tältä ajalta on säilynyt ainakin viljamakasiini sekä viinanpolttamo.

Agronomi Georg Borgström osti Östersundomin kartanon vuonna 1870. Siitä lähtien kartano on ollut Borgströmin suvun hallussa ja suvun edustaja on asunut kartanolla. Tilan pinta-ala oli aikanaan n. 1500 hehtaaria, ja sen alaisuuteen kuului kolmetoista torppaa. Borgström oli hyvin kiinnostunut maataloudesta ja kehitti kartanosta mallikartanon. Uutta peltoalaa raivattiin ja pellot salaojitettiin. Uusi päärakennus valmistui vuonna 1878. Se käsittää 26 huonetta kahdessa kerroksessa, ja on rakennettu englantilaiseen tyyliin. Arkkitehtina toimi Theodor Decker. Hän piirsi myös Sipoon kirkon joka valmistui vuonna 1885. Zachris Topeliuksen Björkudden lohkottiin kartanon maista ja toimi Topeliuksen kotina 1879–1898. Björkuddenissa on pyritty säilyttämään Topeliuksen ajan henki, tyyli ja ilmapiiri.

Östersundomin kartanon peri isänsä jälkeen, sittemmin maanviljelysneuvos, Erik Borgström. Sukupolvenvaihdoksen ja torppien itsenäistymisen jälkeen Östersundomin kartano käsitti enää 800 hehtaaria. Tilalle hankittiin Skotlannista korkeatuottoinen Ayrshire-rotuinen lypsykarja. Skotlannista tuotiin myös turnipsi, rehunauris. Se jalostettiin Suomen oloi-

hin sopivaksi ”Östersundomin turnipsiksi”, jonka viljely levisi laajalle, Ruotsiinkin. Östersundomin kartano toi ensimmäisenä skotlantilaista Aberdeen Angus-pihvikarjaa Suomeen 1950-luvulla.

Nykyään kartanon kivinavetta toimii sikalana, jossa on paikkoja kahdeksalle sadalle sialle. Marcus Borgström toimii suvun edusmiehenä koska hän on hoitanut sikalaa osa-aikaisesti vuodesta 1975 ja yksin vuodesta 1981. Liitoshankkeen myötä sikalan toiminta tulee loppumaan viimeistään noin viiden vuoden sisällä. Suomessa on oltava riittävä määrä peltoaluetta jokaista sikaa kohti, ja kun Helsinki nyt aikoo rakentaa alueelle, niin tämä viljelyalue pienenee. Lähitulevaisuudessa kartanon maataloudelle koituu isoja haasteita, jos sianhoito jää pois. Suku ei ole halukas tekemään kartanoalueesta museoaluetta vaan haluaa itse johtaa sen tulevaakin toimintaa, joka vielä haakee muotoaan.

Kartanon päärakennukseen muutetaan lähivuosina uusi suvun edustaja. Suku toivoo, että harvinaiset rakennukset, esimerkiksi vanha navetta säilytetään, ja niissä voisi olla uudenlaista toimintaa. Kartanon ulkorakennuksien tiloja voisi käyttää käsityöpajoina, jolloin kartano voisi tältä osin vuokranantajana. Sen sijaan Borgströmin suvulle kuuluva Karlvikin hevostalli jatkaa tällä tietoa toimintaansa alueella.

Östersundomin kartanon omistajat:

n. 1600	Mårten Hästesko
1624	Henrik von Hofven
1683	Didrich Fredrik Patkull
1722–25	Mattias Nyman
1726–36	Hans Sund
1736–58	Leski Christina Sund
1758–72	Anders Hellenius => af Enehielm
1772–89	Carl Gustaf af Enehielm
1789–1822	Fabian af Enehielm
1822–24	Perikunta
1824–32	Adolf Fredrik Gyllenborg
1832–36	Samuel Vilhelm Lindfors
1836–56	Gustav Fredrik Lindfors
1856–58	Lindforsin sukulaisia
1858–70	August Benjamin Lindfors
1870–1918	Georg Borgström
1918–1945	Erik Borgström
1945–1981	Nils Gustaf Borgström
1981–	Marcus H. Borgström, joka jakaa omistuksen äitinsä Christina Borgströmin, ja sisarustensa Georg Borgströmin ja Lussi Forsströmin kanssa

Östersundomin kirkko

Ensimmäinen kappeli rakennettiin luultavasti Östersundomin kartanon toimesta 1600-luvulla. Niinpä rannikon ja saariston asukkaiden ei tarvinnut kulkea pitkää matkaa Kirkonkylään, Sipoon kirkolle. Kappeliseurakunnalla on ollut laaja itsehallinto, ja kirkollinen elämä on laajalti perustunut vapaaehtoisuuteen. Jumalanpalvelukset pidettiin aikoinaan sekä Sipoon seurakunnan että Helsingin pitäjän seurakunnan toimesta. Östersundomin kirkon ylläpidosta päätettiin vuonna 1952, että Sipoon, Helsingin pitäjän ja Malmin seurakunnat huolehtisivat kukin kolmanneksestaan. Puotilan kirkon valmistuessa Malmin seurakunta luopui velvollisuudestaan Östersundomin kirkkoa kohtaan. Viime vuosikymmenet Östersundomin kirkon on omistanut Sipoon seurakuntayhtymä. (Halla-Seppälä & Teckenberg 1993)

Kirkko ja hautausmaa siirtyvät Helsingin seurakuntayhtymälle, mutta Sipoon ja Helsingin seurakuntayhtymien välillä on kuitenkin sopimus hautausmaan käytöstä. Vuoteen 2040 asti sipoolaiset saavat käyttää hautausmaata samoilla ehdoilla kuin liitosalueella asuvat. Asukkaiden mielestä kirkko on ollut ja tulee olemaan tärkeä, ellei kaikkein tärkein, symboli vanhalle Östersundomin kylälle. Alueeseen liittyy hyvinkin paljon perhesi-

teitä ja tunteita. Kirkko on ollut koko saariston oma kirkkokuone, ja myös Helsingistä ja Vantaalta on tullut kirkkoväkeä.

4.4 Liikenneyhteydet

Lounais-Sipoon alue oli ennen vuotta 1935 melko eristynyt, koska aluetta yhdistävää Uutta Porvoontietä ei ollut vielä rakennettu. Rautatieyhteydet Sipooseen ovat rajoittuneet ainoastaan Pohjois-Sipooseen. Zachris Topeliuksen päiväkirjojen mukaan yleensä mentiin Helsingistä junalla Tikkurilaan, Malmiin tai Nikkilään, ja sieltä hevoskärryillä Östersundomiin. Ennen Uuden Porvoontien rakentamista lounaissipoolaiset veivät hevoskärryillä tuotteita Nikkilän juna-asemalle, josta ne kuljetettiin edelleen Helsinkiin.

Liitosalueen saaristoinen rantavyöhyke on historiallisesti ollut ikään kuin elävää saaristoa, jossa kulkuyhteydet meritse ovat olleet maantieyhteyksiä paremmat. Kesäisin oli mahdollista matkustaa höyrylaivalla Helsinkiin. Alueen höyrylaivalaitureita on ainakin ollut Korsnäsin ja Husön laiturit. Koko Sipoon saaristossa, Kantarnäsistä lännessä Spjutsundiin idässä, oli enimmillään sata höyrylaivalaituria. 150 vuoden aikana Sipoon saaristossa säännöllisessä liikenteessä on ollut noin 50 laivaa. (SHF XIV, 2003)

Vuonna 1925 alkoi kesäisin kulkea myös bussi Helsingistä Malmin ja Tikkurilan kautta Östersundomiin ja edelleen Gumbostrandiin (SHF XI, 2000). Vuonna 1926 Lennart Söderling aloitti pestin Östersundomin kartanoväen kuskina. Vain vaurailla yksityishenkilöillä oli varaa omaan autoon. Nykyään useimmilla asukkailla on ainakin yksi henkilöauto. Auto on monelle välttämätön koska alueen joukkoliikenne on tähän asti keskittynyt vain Uudelle Porvoontielle (reitille Porvoo-Helsinki).

Puroniityntietä ei ollut ennen moottoritien rakentamista 1970-luvulla (Porvoonväylä 1972). Aikaisemmin alueelle tultiin Immersbyn puolelta.

4.5 Johtopäätöksiä historiasta

Merkkejä asutuksesta on varhaiselta ajalta: Korsnäsin läheltä on löytynyt monta pronssikauden kivihaudaa (noin 900–500 e.Kr.) Lisäksi kivi- ja pronssikauden kivi-ryötkiöitä löytyy Kasabergetiltä.

Ruotsalaisten asuttaessa Suomenlahden rannikkoa 1200-luvulla, Öster-

sundomissa oli todennäköisesti jo pysyvää suomenkielistä asutusta. Siten kaksikielisyydellä on alueella yhtä pitkät perinteet kuin ruotsinkielisyydellä. 1900-luvun alussa Sipoo oli kuitenkin melkein kokonaan ruotsinkielinen. Alue on (uudelleen)suomalaistunut melko äskettäin, viime vuosikymmenten muuttoliikkeiden ansiosta Lounais-Sipoon asukkaista on jo kolme neljäsosaa suomenkielisiä.

Historiallisesti katsoen merkittävä alue on Östersundomin kylä ja siellä erityisesti kirkon ja kartanon alueet. Osin historiallinen perinne on osin katkennut - nykyisillä asukkailla ei useinkaan ole kovin vankkoja juuria kotiseutuun, kylään, alueen nimistöön, eivätkä he välttämättä tunne historiallisia paikkoja. Historiaa on ehkä osin rekonstruoitava, jos se halutaan näkyviin – esimerkiksi peltojen, metsien, viljelyksien nimet eivät ole säilyneet arki-käytössä elävinä nykypäivään asti.

Historiallisesti katsottuna alue on ollut varsin omavarainen. Varakkaammat suvut ja tilat ovat jopa pystyneet kehittämään infrastruktuuria omin varoin. Asukkaat ovat olleet vielä 1900-luvulla, ja ovat ehkä edelleenkin, usein luonteeltaan uudisraivaajamaisia ihmisiä, jotka pärjäävät itse ilman apua.¹

Sipoo on kaupunkimaistumassa vasta nyt. 30 vuoden aikana, vuosina 1974–2004, asukasluku Sipooossa kasvoi 49 %. Nykyisin yli puolet vuosittaisista muuttajista on Helsingistä tai Vantaalta (vuonna 2004, 401 henkilöä Helsingistä ja 131 Vantaalta). (*Befolkningsutvecklingen i Sibbo åren 1975–2004*) He ovat tyypillisesti lapsiperheitä, jotka ovat halunneet muuttaa kuntaan, joka on lähellä kaupunkia mutta kuitenkin maaseutua.

¹ Uudisraivaajahenki heijastuu alueen nimistöönkin, mm. 1980-luvulla leikillisesti nimettynä Susirajatie (ks. luku 6.3).

5 Liitoshanke paikallislehdessä

Lehtikirjoittelu paikallisissa ja seudullisissa lehdissä avaa yhden kiinnostavan näkökulman Lounais-Sipooseen alueena. Viimeaikaiset, aluetta koskevat kirjoitukset liittyen liitoshankkeeseen ja sen vastaanottoon, valittiin tästä syystä yhdeksi tutkimusaineistoksi. Alueen luonnetta ja paikallisidentiteettiä kuvataan uudella tavalla, kun alueen hallinta muuttuu täysin ja tulossa on suuria muutoksia.

5.1 Aineistosta

Tutkimusta varten tutustuttiin ensin kaupunkisuunnitteluviraston keräämään lehtiaineistoon, joka käsitti Helsingin Sanomien, Hufvudstadsbladetin, Demarin, Helsingin Uutisten, Vantaan Sanomien, Presson ja Cityn kirjoituksia kesäkuun 2006 ja kesäkuun 2008 väliseltä ajalta. Aineisto sisälsi paljon mielenkiintoista kirjoittelua Lounais-Sipoon taustasta, mutta se painottui poliittiseen päätöksentekoon seudun näkökulmasta, ei niinkään paikallisiin näkökulmiin, joita nyt haluttiin löytää. Sen sijaan paikallislehti Sipoon Sanomat vastaa tähän tarpeeseen hyvin.

Tutkimusmateriaali, Sipoon Sanomien lehti jutut, on haettu lehden sähköisestä arkistosta hakusanoilla *raja** ja *lounais-sip**. Hakusanat valittiin lehden päätoimittajan avustuksella. Artikkelit ovat ajalta kesäkuu 2002 – kesäkuu 2008, pääosa vuosilta 2006–2008 ja niitä on kaikkiaan n. 300 sivua. Aineisto käsittää niin uutisia, artikkeleita kuin mielipidekirjoituksiakin.

Sipoon Sanomissa Lounais-Sipoon tausta on uutisoitu ja siitä on keskusteltu erittäin vilkkaasti. Jo ennen liitosprosessin vireillepanoa vuoden 2006 kesäkuussa, mutta varsinkin sen jälkeen, lehdesä on pohdittu kunnan kehitysnäkymiä ja mahdollisuuksia runsaasti ja monipuolisesti. Pääasiallisesti lehti jutut käsittelevät liitokseen ja aluekehitykseen liittyvää poliittista prosessia ja niissä uutisoidaan kulloinkin ajankohtaista tilannetta.

Lehden mielipidepalstalla ovat olleet aktiivisia paikalliset vaikuttajat kuten poliittisten puolueiden edustajat ja Sipoon puolesta -yhdistyksen jäsenet, erinäiset asiantuntijat ja myös yksityiset kirjoittajat, jotka ovat useimmiten asukkaita. Mielipidekirjoitukset ovat pääasiassa liitokseen kriittisesti suhtautuvia, sekä varsin huolestuneeseen ja poleemiseen sävyyn kirjoitettuja. Kuitenkin myös liitokseen ja varsinkin kehitykseen positiivisesti suhtautuvia kantoja esiintyy.² Toimituksellisen aineiston (uutiset, artikkelit) osalta lehden toimituskunnan linjaus näyttää olleen liitoksen kritisoiminen eri perusteluin, usein nojautumalla tutkimuksiin ja tilastoihin sekä asiantuntijoiden haastatteluihin.

Aineisto luokiteltiin kolmeen teemaan: 1) *palvelut ja liikenne*, 2) *rakentaminen ja kaupunkirakenne* sekä 3) *alueidentiteetti ja luonto*. Teemat edustavat sosiokulttuurisen kehityskuvan eri puolia. Toinen peruste tälle teemoittelulle on, että kyseiset aihepiirit toistuvat useissa kirjoituksissa taajaan, joten voidaan päätellä niiden olevan paikallisesta näkökulmasta tärkeitä. Tarkastelun painopiste on alueen nykyisyydessä ja tulevaisuudessa, poliittisen prosessin käsitteleminen on sen sijaan tässä jätetty vähemmälle. Kutakin teemaa käsitellään niissä esiintyvien yleisimpien, toistuvimpien ja toisinaan kiinnostavimpien *asenteiden*, *pelkojen* sekä *tarpeiden ja toiveiden* näkökulmasta.

5.2 Palvelut ja liikenne

Teema sisältää palveluita ja alueen liikennetarkoituksia koskevaa keskustelua. Aihe-

piiri on sikäli olennainen, että palveluiden järjestäminen on ollut liitosprosessin yksi isoimpia ratkaistavia kysymyksiä. Liikennejärjestelyjen osalta metroratkaisu ja Heli-rata ovat herättäneet eniten keskustelua.

Monissa kirjoituksissa tulee esiin että palvelut ovat kaukana ja vähäisiä. Tyypillinen asennoituminen tähän kuitenkin on että palveluiden vähäisyys on seurausta valinnasta asua maaseutumaisessa ympäristössä. Lounais-Sipoon vahvuutena pidetään lyhyttä matkaa Helsinkiin. Silti palveluihin on vaikea päästä – parantaa-ko liitos tilannetta ja kuinka pian? Landbolaiset varhaisnuoret kommentoivat tilannetta:

Landbo on lapsiperheiden lintukoto, mutta kasvava nuoriso antaa risuja tekemisen ja palvelujen niukkuudesta. 12- ja 11-vuotiaat X, X ja X toivottavat Helsingin tervetulleeksi, ainakin jos se tarkoittaa enemmän mahdollisuuksia tai vähintään parempia kulkuyhteyksiä ihmisten ilmoille.

– Sipoon kunta ei edistä tätä aluetta. Sitten pääsisi helpommin judotreeneihin--. (Mia Puutio 28.12.2006.)

Suhtautuminen metroa kohtaan on kirjoituksissa lähes järjestään kielteistä. Niissä pelätään, että metroratkaisu tuo väistämättä kymmeniä tuhansia uusia asukkaita alueelle, ja että rakennuspaine uhkaa tällöin myös Sipoonkorpea. Kiinnostavaa on, että Sipoon Sanomista ei löydy juurikaan pelkoja että metro toisi mukanaan häiriöitä, kuten jotkut asukkaat ovat tuoneet esiin esimerkiksi länsimetron yhteydessä.

Joissakin kirjoituksissa esiintyy tyytymättömyys Sipoon nykyisen liikennejärjestelmän yksityisautovaltaisuteen:

Julkinen liikenne Sipoossa on vitsi. Jos työmaaliikenne Helsingin seudulla rakentuu tämän päivän järjestelmään on varmaa, että kehä I tasolla on tietullit 10 vuoden sisällä, koska Helsingin ydinkeskusta ei kestä senkaltaista yksityisautojen määrää ja viestit ratkaisuksi ongelmaan

² Lainaukset Sipoon Sanomista kiteyttävät tehtyjen tulkintojen mukaan jotakin yleisempää kantaa, joka esiintyy useiden kirjoittajien teksteissä. Tästä syystä haastateltujen henkilöiden nimet on poistettu artikkelilainauksista (X merkitsee lainauksesta poistettua henkilön nimeä). Artikkelien sekä mielipiteiden kirjoittajien nimet on kuitenkin säilytetty.

Tukholman suunnalta ovat tämänsuuntaisia. (Matti Kalvia 7.9.2006.)

Palvelujen pelättiin lehtiaineistossa huononevan erityisesti lasten osalta.³ Esi-merkeiksi nousevat koulukyydit, ja koulutien turvallisuus, koulun sijainti, koulukulttuuri ja terveyspalvelut. Seuraavassa lainauksessa näkyy kaupunkikulttuurin ristiriitaisuus: kirjavan ympäristön mukanaan tuoma rikkaus ja vaara.

– *Suurin pelko on lasten kouluympäristön muutos. Sipoossa tietää missä lapsi liikkuu ja kenen kanssa, kun koulukavereiden vanhemmat on tuttuja, mutta Helsingin isoissa kouluissa se ei ole enää mahdollista.*

Toisaalta X näkee kouluympäristön muutoksen myös hyvänä asiana.

– *Kyllähän lapset kasvavat nyt aika homogeenisessä ympäristössä. Helsingin kouluissa voi olla monien eri kansallisuuksien edustajia, että onhan se rikkaus.*

– *Mutta toisaalta Sipoossa on suurempi mahdollisuus pysyä kaidalla tiellä.* (Riikka Halme 21.6.2007.)

Metron tuloon kohdistuvat pelot liittyvät lähinnä siihen, että metrolinjan kannattavuuden takaamiseksi olisi tiivistettävä rakennuskantaa. Joissakin kirjoituksissa epäillään, että metro on Helsingille tapa legitimoida tiivistä betonirakentamista. Muutamissa kirjoituksissa muodostetaan Lounais-Sipoolle uudisnimiä Helsingin lähiöiden nimistä:

Metron rakentaminen vaatii laajan väestöpohjan Itäsalmeen. Alussa puhuttiin pientalovaltaisesta alueesta, mutta rakennuspaikat eivät yksinkertaisesti riitä. Helsingin on rakennettava metron ympärille paljon korkeita kerrostaloja. Uudelle alueelle sopisi nimeksi Uus-Kontula. (Timo Pasanen 5.6.2008.)

Sipoon Sanomien päätoimittaja Anne Ravantti epäili eräässä pääkirjoituksessaan, että pitkä oikeusprosessi pysäyttäisi alueen kehittämisen, kun mikään taho ei varsinaisesti olisi siitä vastuussa.

Asukkaita huolestuttaa joutua asumaan "ei kenenkään maalla", jos rajakiista esimerkiksi poikii vuosia kestävästi valitusrumban eri oikeusasteissa. – Silloin kukaan ei taatusti halua kehittää tätä aluetta

ja sen palveluita, muistuttavat X ja X. (Anne Ravantti 11.1.2007.)

Monia vaivaa epätietoisuus palveluiden järjestämisestä ja sijainnista liitoksen yhteydestä. Asukkaat ilmaisevat kaipaavansa kipeästi tiedotusta. Palveluista keskusteltaessa korostuvat pienen kunnan mahdollisuudet yksilölliseen palveluun ja asukaskunnan kaksikielisyyteen liittyvät haasteet. Siten yksi suosittu aihe on ollut, voivatko asukkaat yhä käyttää Sipoon palveluja, kun raja siirtyy.

5.3 Rakentaminen ja kaupunkirakenne

Alueen rakennuskantaan uskotaan tulevan roimia muutoksia, ja aihe herätti lehdessä paljon pohdintaa. Kaupunkirakenteen tematiikka nousee esille erityisesti koko pääkaupunkiseudun kehitystä koskevan keskustelun kontekstissa, koska sitä on muissa viestimissä käytetty toistuvasti liitoksen perusteluna.

Lounais-Sipoon luonteeksi nähdään maalaismaisuus ja pientalovaltainen "haulikkomallinen" rakenne. Asenteet rakentamista kohtaan näyttäytyvät lähinnä betonirakentamiseen kohdistuvana kielteisyytenä. Perusteluna sille, että Helsinkiin liittyminen tulee näkymään "betonirakentamisena" pidetään metrolinjaa, joka kannattaakseen vaatii asukasmäärän "valtaisa" kasvattamista. Betonirakentamista pidetään "Helsingin mallina".

Me sipoolaiset emme halua, että Helsinki tunkee Lounais-Sipooseen rakentamaan betonilähiöitä Helsingin malliin, sillä nimenomaan betonilähiöitä Helsingin havittelema metro kannattaakseen tarvitsee. (Heikki Blåfield 27.7.2007.)

Myös vastalauseita mediassa usein esiintyviin väitteisiin Sipoon tyhjyydestä ja toimettomuudesta esitetään. *Alkaa se "tyhjyys" itse asiassa jo ennen Sipoon rajaa, tämän näkee jo kartasta.* (Päätoimittaja Anne Ravantti 24.8.2006.) Monet kirjoittajat pohtivat, mihin rakentamista voitaisiin sijoittaa ja mikä aluetehokkuuden taso sinne sopisi tai mitä sinne on suunniteltu. Kirjoittajat ovat sisäistäneet sen mediassakin esillä olleen tosiasian, että suuri osa liitosalueen maista on suojeltavaa. Laajat alueet ovat myös maastonmuotojen tai alavuuden takia vaikeasti rakennettavia, ja lisäksi on "monta luonnonsuojelu- tai metsälain suojelemaa luontokohdetta. Moottoritien eteläpuolel-

la maasto on taas tulvaherkkää ja alueella sijaitsee Sipoonkorven ja lintulahtien välisiä tärkeitä viherkäytäviä." (Päätoimittaja Anne Ravantti 19.4.2007.)

Rakentamisen vaikeus nähdään syyksi pelätä, että alueelle rakennetaan kerrostalolähiöitä. Tämä asetetaan vastakkain asukkaiden kokeman ja korostaman maalaismaiseman sekä rauhan kanssa.

– *Helsinki sai pakkosiirrosta varsin hajanaisen huonosti rakentamiseen soveltuvan maa-alueen. Jotta suunnitellut asukasmäärät toteutuvat, vaatii se suunnitelluilta korkeita kerrostaloja.* (Timo Pasanen 5.6.2008.)

Monissa kirjoituksissa korostuu pelko siitä, että Helsinkiä kiinnostaa vain rahallinen etu, ja suunnittelussa ei huomioida elinympäristöä ja arvokkaita maita, joiden parhaimpina säilyttäjinä useat kirjoittajat pitävät sipoolaisia. Tällaisen kannan mukaan Helsinki on ahne kaupunki, jonka tavoitteena on "pakkolunastaa maata, gryndata ja rakentaa ja saada siitä itselleen tähtitieteelliset voitot. Samalla Helsinki saa itselleen haluttua rannikkoa ja hyviä veronmaksajia." (Heikki Blåfield 27.7.2007)

Huoli Sipoonkorven tulevaisuudesta on toistuva teema kirjoituksissa. Tässä kirjoituksessa esitetään huoli siitä että Sipoonkorpi kärsii jos rakentamisen lähtökohtana on taloudellinen etu, koska kallioiseen maastoon rakentaminen on liian kallista pientalorakentamiseen. Myös Sipoon yleiskaavaehdotusta kritisoidaan Helsingin etujen ajamisesta:

Sipoonkorpi on vaikeasti rakennettavaa kallioista ja soiden halkomaa maastoa. Tulee huomattavasti edullisemmaksi rakentaa sinne betonilähiöitä kuin pientalolueita. Siis sinne tulisi ainakin muutama uusi Kontula. – Olen lujasti sitä mieltä, että tästä ehdotuksesta [Sipoon yleiskaavaaluonnos 2025] tulevat hyötymään vain Helsinki ja ne yksityiset maanomistajat, joilla sattuu seudulla olemaan sopivasti hyödynnettävää maaomistusta. Me muut sipoolaiset vain menetämme ja sitä paitsi me olemme se porukka, joka maksaa viulut. Huomioikaa veroäyri! (Leena Liipola 10.8.2006.) Sama kirjoittaja nimeää myös Sipoonkorven ja kulttuuri- maisemat häviäjäksi. (Esim. Leena Liipola 22.3.2007.)

Seuraavassa Rkp:n kunnanvaltuutetun puheenvuorossa Sipoon yleiskaava 2025-ehdotuksesta nostetaan esiin ko-

³ Toisaalta juuri liitoksen edellä, ylipormestarin asukasillassa marraskuussa 2008, esitettiin toiveita, että perheiden palvelut paranisivat Helsinkiin liittyäessä.

konaisvaltainen suunnittelu, tulevaisuus kylien elinkelpoisuus, pientalot, Sipoonkorven säilyttäminen sipoolaisesta perinteikkäästä näkökulmasta. Ratkaisua perustellaan koko metropolin edulla.

Eroavatko Sipoon ja Helsingin kaavoittaminen toisistaan? Vastaus on selvästi kyllä! Vain sipoolainen kaavoitus osaa yhdistää nykyisten ja tulevien sipoolaisen näkemykset, alueen historian, sipoolaisen imagon ja alueen omaperäisyyden kunnioituksen kasvavan Helsingin metropolialueen tarpeisiin. Kuntamme on ollut olemassa jo yli 650 vuotta. Se velvoittaa meitä työssämme tavalla, jota ulkopuolinen ei helposti ymmärrä.

Käytännössä alueen käytössä on merkittäviä eroja myös tehokkuusluvussa. Sipoolainen kaavoittaminen pohjautuu monipuolisten, korkeatasoisten ja pääasiassa pientalovaltaisten asuntoalueiden toteuttamiseen. Yleiskaava ottaa myös vastuun koko Sipooosta, jolloin Söderkullan ja Nikkilän mahdollisuuksia hyödynnetään, kylätaajamakaavat mahdollistavat kylien elinkelpoisuuden ja Sipoonkorpi säilyy koko Helsingin metropolialueen henkirekinä. (Christel Liljeström 24.8.2006)

Asukasmäärän kasvattamista ja tiivistämistä ei kuitenkaan sinänsä pelätä, kunhan sipoolaiset pääsevät vaikuttamaan suunnitteluun ja tiiviin rakenteen väliin jätetään riittävästi väljyyttä. Päätoimittaja lainaa artikkelissaan haastateltuja asukkaita:

Lisärakentaminen ei asukkaita kuitenkaan pelota. Lounais-Sipooseenkin mahtuu uusia asukkaita, kunhan kasvu toteutetaan taidokkaasti. Tiivistäkin rakentamista saa olla, kunhan jätetään väljää ja vihreääkin: ehkä jotakin Helsingin ja nykyisen Sipoon välimaastosta.

– Ei tänne olla mihinkään korpeenkaan tultu – X miettii. (Anne Ravantti 11.1.2007.)

Sipoon asuntotarjonnan heikkoutena pidetään kuitenkin sen suppeutta, kuten seuraavassa lainauksessa kunnallisvaali ehdokas pohtii.

– Sipoon asuntotarjonta on yksipuolista. Pienasuntoja ei ole sen paremmin nuorille kuin ikäihmisellekään. Tämä pakottaa kanta-sipoolaisia jopa muuttamaan pois. (Anne Ravantti 10.4.2008)

Lehdessä on haastateltu useampaan otteeseen asiantuntijoita tai poliitikkoja, joiden mukaan Lounais-Sipooseen tulee ja/tai sopii pientalovaltaista rakentamista. Tämä aihe on ollut esillä erityisesti Si-

poon yleiskaavaehdotuksen yhteydessä. Helsingin aikeista ollaan epätietoisia ja viestintää pidetään ristiriitaisena.

Helsingin suunnalta on tullut ristiriitais-ta tietoa Lounais-Sipoon rakentamistavoiteista: alueelle pitäisi saada uusia tiiviitä ja matalia pientaloalueita, mutta mainitut tehokkuusluvut vastaavat paremminkin tiheää kantakaupunkirakennetta. –Yhdyskuntarakenteen eheys voi tarkoittaa monenlaisia asioita, riippuen siitä, mitä pääkaupunkiseudun aluetta tai vyöhykettä tarkastellaan. (Arkkitehdit Juhani Karilas ja Tua Sandberg 15.3.2007)

5.4 Alueidentiteetti

Teema käsittelee lounaissipoolaista alueidentiteettiä. Luonto on otettu osaksi tätä teemaa, koska useissa kirjoituksissa se esiintyy tärkeänä osana alueen tunnuspiirteitä. Niin luonnon- kuin kulttuuri-maisematkin nimetään luonnoksi. Luonnon käsitteellä viitataan kirjoituksissa sekä maataloustuotannon maisemiin että suhteellisen koskemattomiin Sipoonkorven metsiin. Tämä on sikäli ymmärrettävää, että alueella ei ylipäätään ole paljoakaan rakennettua ympäristöä.

Lounais-Sipoon alueidentiteetti näyttää nousevan esiin kuin sivumennen, mutta erillistä suurta keskustelua siitä ei ole lehdessä käyty. Lounais-Sipoon alueidentiteetti liitetään vahvasti luontoon: Sipoonkorpeen, saaristoon sekä kulttuurihistoriallisiin ”topeliaanisiin peltomaisemiin”. Myös Östersundomin kartano ja kappeli ympäristöineen mainitaan.

Kotiseutuyhdistyksien edustajat komentoivat ehdotettujen liitosrajojen pirstaloivan kulttuurikokonaisuuden, jonka näkevät sekä yhdyskunnan että maantieteen kannalta.

*– se [ehdotettu liitosalue] halkaisee kulttuurikokonaisuuden mielivaltaisesti sekä maantieteen että yhdyskunnan osalta. – Sipoonjoen jokilaakso on aikojen saatossa vetänyt puoleensa asutusta ja kylät ovat kasvaneet nimenomaan joen ympäristöön. Nyt juuri joesta ehdotetaan tehtäväksi raja, joka halkaisisi Sipoon eteläosat keskeltä kahtia.*⁴ (Sten Enbom ym. 14.9.2006).

Sipoolaisuus esiintyy useissa kirjoituksissa lujaan juurtuneena. Muutamis-sa teksteissä korostetaan alueen yhteis-

ja talkoohenkeä. Seuraavassa kirjoituksessa alue näyttäytyy asukaskannaltaan ainutlaatuisen yhteistyöhenkisenä, jossa kaksikielisyys on luonnollisena osana.

Nikkilän markkinoilla vierailut helsinkiläismies ihasteli väenpaljoutta ja Sipoon yhteishenkeä. Vastaavaa ei juuri muual-la näe, ainakaan näillä leveysasteilla. Hänen mukaansa paikallislehtikään ei voi lii-kaa hehkuttaa tällaista yhteen hiileen puhaltamista. Saman hehkutuksen ansaitsevat monet muutkin sipoolaiset yhteisöt. Harvassa kunnassa yhdistystoiminta on näin aktiivista. Kylissä homma toimii su-lassa sovussa, kahdella kielellä, uudet ja vanhat asukkaat yhdessä. – (Timo Pasanen 27.9.2006.)

Mahdollisesti liian tiiviin rakentami-sen nähdään uhkaavan paikallisidentiteetin perustaa, maalaismaisemia ja Sipoonkorpea. Lounais-Sipoo nähdään maaseutumaisena alueena, jonka vahvuus on läheisyys Helsingin keskustaan ja palveluiden piiriin, mutta samalla rauhallisuus ja pientalovaltaisuus. Useissa lehtikirjoituksissa etäisyys ja välimatkat esiintyvät tosiseikkana, joka on hyväksytty.⁵

X muistuttaa, että monet perheet ovat muuttaneet alueelle Helsingistä. He haluavat asua pääkaupunkiseudulla, mut-teivät Helsingin tarjoaman yhdyskuntarakenteen keskellä. He ovat tehneet va-lintoja päästäkseen asumaan väljemmin, ja varautuneet esimerkiksi pidempiin väli-matkoihin.

– Monet ovat tehneet arvovalintoja ja itse koen tavallaan, että minua on nyt pe-tetty. Aivan yhtä hyvin voisin sitten asua Länsi-Pakilassa, hän toteaa. (Anne Ravantti 11.1.2007.)

Koululainen kommentoi liitokseen kytkeytyviä paikallisidentiteetin muutokseen liittyviä tuntemuksia näin:

Ajatus helsinkiläisyydestä ei ole koskaan miellyttänyt – Onhan se aika pelot-tavaa. Ensin on yksi 20 000 sipoolaisesta asukkaasta, ja yhtäkkiä huomaakin kuuluvansa puolen miljoonan joukkoon. Niin suuressa määrässä ihmisiä voi olla jo hie-man vaikeampaa saada äänensä kuulu-viin. (Silja Markkula 30.3.2008.)

Useat kirjoittajat puolustavat Sipoonkorven suojelemista ja pitävät sitä yhtenä kunnan merkittävimmistä ja arvokkaim-

⁵ Tämä on varsin eri painotus kuin ryhmähaastatte-luissa, joissa kulkuyhteyksiä ja alueen omia palveluita haluttiin yleisimmin parantaa.

⁴ Lopullinen liitosalue ei ulotu Sipoonjoelle asti.

mista osista. Sipoonkorven suojeleluun vedotaan sillä perusteella että se antaa Sipoolle ominaisluonteen.

Pirstaloitu ja tuhottu Sipoonkorpi tulisi ikuisesti olemaan häpeätahra Sipoon kilvessä. Tällä kunnalla tuntuu olevan suoranainen mania yrittää tuhota tärkeimpiä ja parhaimpia alueitaan. Juuri niitä, jotka tekevät Sipoosta Sipoon. (Leena Liipola 10.8.2006.)

Useissa kirjoituksissa osoitetaan arvostusta agraarimaisemia kohtaan ja rakentamisen pientalovaltaisuutta toivotaan. Pelätään että kerrostalojen rakentamisen myötä lintukodoksi mielletty alue muuttuu kivikyläksi.

5.5 Johtopäätöksiä lehtikirjoituksista

Sosiokulttuurisen profiloinnin kannalta aineistosta etsittiin erityisesti alueen yhteisesti koettuja, mahdollisimman pysyviä piirteitä. Sellaisia on melko työläs erottaa aineistosta, jota leimasi tilannekohtaisuus ja poliittisuus, ja joka toisaalta oli sisäisesti hyvin heterogeeninen. Riippuen kunkin kirjoittajan näkökulmista ja tarkoituseristä, alue saa seuraavia määrittäjiä: "varsin hajanainen, huonosti rakennettava maa-alue", "rauhallinen maisema", "väljä asuinpaikka".⁶ Maantieteellinen ja yhdyskuntatason kulttuurikonaisuus, samoin kuin yhteisöllisyys tai yhteishenki liitettiin määreinä pikemminkin Sipooseen tai sipoolaisuuteen kokonaisuutena kuin Lounais-Sipooseen.

Artikkelikatsauksen kirjoituksia yhdistää asetelma, jossa sipoolaisen ajattelun katsovan aluetta sisältä päin ja helsinkiläisten ulkoa päin. Näkökulmaa korostetaan puheella sipoolaisista arvoista ja juurista sekä historian ja paikallisuuden tuntemuksesta. Helsinkiläisten taas

sitä vastoin ajatellaan näkevän alueessa lähinnä omien hyötyjensä toteuttamisen mahdollisuudet ja tällöin ajatellaan myös, että alueen kehittämisen lähtökohdiksi tulevat rahallinen etu, maanomistajien, "helsinkiläisten" ja rakennuttajien voitot. Tämän lisäksi pelätään myös että maankäytön tehokkuusvaatimuksia toteutetaan alueen erityispiirteiden, kuten maisema- ja luontoarvojen sekä kylämaiseman luonteen kustannuksella ulkopuolelta, ja syrjäytetään paikallinen näkökulma ja osaaminen.

Toisaalta monessa kirjoituksessa ei asetuta vastustamaan kaupunkirakenteen tiivistämistä ja kehittämistä tai asukasmäärän kasvua, jos nämä toteutetaan harkitulla ja perinnemaisemia arvostavalla tavalla. Tärkeänä pidetään, että paikallisilla asukkailla ja muilla alueen tuntijoilla olisi vaikutusmahdollisuuksia, joiden myötä heidän tarpeensa ja tietonsa huomioitaisiin suunnittelussa.

Luontoarvoja/maaseutumaisemia ja kaupunkimaisuutta ei esitetä toisiaan poissulkeviksi, vaan kumpakin voisi olla lomittain. "Betonilähiöitä" vastustetaan, pientalovaltaista asutusta pidetään myönteisempänä vaihtoehtona.

Sisä- ja ulkopuolisuuden eron korostuminen aineistossa eri tasoilla on kiinnostavaa. Sen oletetaan johtavan siihen, että "sipoolaisen" ja "helsinkiläisen" yhdyskuntasuunnittelun jälki on myös erilaista. Ajatus esiintyy useissa kirjoituksissa niin usein, että ilmeisesti kyseessä on sitkeä ajattelutapa, vaikka sen sisältö jääkin melko avoimeksi. Taustalla lielee myös lausumattomia paikallisia menettelytapoja ja sosiaalisia verkostoja, joiden merkitys asukkaille häviää tai heikenee hallinnon muuttuessa. On esimerkiksi mahdollista, että kirjoittaja (esim. kunnallispoliitikot) on vaikkapa lähidemokratian tai pienen kunnan omaleimaisen asioiden hoidon merkityksestä kirjoittaessaan halunnut puolustaa vaikkapa omia tai tuttaviensa positioiden vanhassa kuntaorganisaatiossa.

⁶ Tässä ero ryhmähaastatteluihin, joissa alue nähtiin usein suhteellisen yhtenäisenä 'laajennettuna Östersundomina'.

6 Liitosalueen sosiokulttuurisia ominaispiirteitä

Liitosalueelle erityisiä tai tyypillisiä piirteitä analysoidaan tässä luvussa pääosin alueella tehtyjen haastattelujen pohjalta. Aluksi esitellään alueen eri osia ja niiden merkitystä nykypäivän Lounais-Sipoossa, jolloin tiettyjä päällekkäisyyksiä luvun 4 historiataarkastelun kanssa ei voi välttää – onhan alueen nykytila historian tuotetta. Sen jälkeen (6.2–6.9) esitellään pääosa ryhmä- ja yksilöhaastatteluiden tuloksista sekä niistä tehtyä analyysia ja johtopäätöksiä.

6.1 Kylät ja asuinalueet

Liitosalue koostuu seuraavista kylistä tai asutusalueista: Gumböle, Östersundom, Kärr, Husö (Talosaari), Ribbingö, Karhusaari (Björnsö), Landbo, Puroniityntie (Bäckängsvägen), Korsnäs ja Degermossa. Suurimmat ovat Landbo, Karhusaari ja Östersundom, joka edustaa alueen vanhinta asutusaluetta ja antaa nimensä koko alueelle. Östersundomissa sijaitsee päivittäistavarakauppa Siwa ja pitseria.



Kuva 7: Asukkaat korostivat Landbosta puhuessaan sen sijaintia rinteessä. (Simo Karisalo/KSV)

Kuva 8: Porttiaihe Karhusaareissa: kaksi vapaudenpatsasta.



Karhusaari ja Landbo ovat 1990–2000-luvulla Karlvikin (Östersundomin) kartanon maille kaavoitettuja uudisalueita. Karhusaari tunnetaan julkisuudessa yhtenä osana pääkaupunkiseudun ”kultahammasrannikkoa” ja Landbo on ollut esillä vapaan omakotirakentamisen esimerkkialueena – asiantuntijoiden keskusteluissa usein huonona esimerkkinä. Alueet poikkeavat muista myös väestönsä suomenkieliseltä enemmistöltä. Yhdessä niissä asuu enemmistö alueen asukkaista, joten alue on tässä suhteessa jo uudisasutusaluetta. Alueista puhuttiin haastatteluissa yhtäältä erillisinä muusta Östersundomista, toisaalta uutena osana samaa kokonaisuutta.

Karhusaarta luonnehdittiin haastatteluissa vain vähän. Alue on maantieteellisesti eristynyt ja asuintalot ja ilmeisesti myös asujaimisto muodostavat epäyhtenäisemmän ja luonteettomamman kokonaisuuden kuin Landbossa. Karhusaarentien päässä palvelee Winbergin kauppa-kahvila lähinnä veneilijöitä kesäisin.

Landbota asukkaat kuvaavat kaupunkimaiseksi omakotitaloalueeksi, koska se on tiivis muuhun Sipooseen nähden. Landbo on *”idyllinen”, ”ihanassa rinteessä eikä pellolla”, Sipoonkorven kainalossa”, ”omaleimainen paikka”*. Väestöltään haastatellut pitävät sitä homogeenisena, koska siellä on paljon keski-ikäisiä, keskitulaisia lapsiperheitä. Lapsiperheiden osuus on 85 % ja koulutustaso keskimääräistä korkeampi (Ratvio 2005). Landbon ainoat palvelut ovat bussipysäkki ja päiväkot, Sakarinmäen koulu on vajaan kilometrin päässä.

Jos Landbo heijastelee keskiluokkaisuutta, Karhusaari vaikuttaa varakkaamman ylemmän keskiluokan, suorastaan *”hienoston”* alueelta suomalaisella mittapuulla. Yhteistä on toisaalta paljon: molemmilla alueilla asukkaat ovat selvästi saaneet rakennuttamaan oman näkönsä taloja. Landbossa vallitseva tyyli on ns. uusin vanha harjakattoinen omakotitalo. Karhusaarella talot ovat hieman enemmän erillään toisistaan sekä suurempien tonttien että metsäisyyden ansiosta, keskimäärin pinta-alaltaan suurempia ja useammin arkkitehdin suunnittelempia uniikkeja kokonaisuuksia.

Husö ja Kärr eivät ole varsinaisia kylämuodostelmia vaan haja-asutusalueita. Kärr on haastatellun asukkaan mukaan lohkoitu Husön kartanosta sotien jälkeen sotaveteraaneille. Hänen mukaansa alueella on vaihtunut paljon asukkaita viimeisen seitsemän vuoden aikana. Husö on nimensä mukaisesti entinen saari. Alue on laaja ja sitä hallitsee Husön ratsastuskeskus kartanorakennuksineen, talleineen ja maneeseineen. **Korsnäs ja Ribbingö** ovat ranta-asutusalueita. Korsnäs sijoittuu keskeiselle paikalle Karhusaarta vastapäätä ja on tiiviimmin rakennettu.

Gumböle ja Degermossa ovat tien ympärille kasvaneita pieniä asutusalueita. Gumbölessä toimii mansikan itsepöimintätila. Degermossan muodostavat talot pienen umpikujatien varrella. Vastaaava mutta isompi on Purontiintie, joka on neljä kilometriä pitkän yksityistien varteen sijoittuva noin 70 talon alue, ympärillä *”ihanassa metsässä ja kallioita”*. Umpikujaluonteensa vuoksi se on eristynyt ja rauhallinen: *”inga problem med oroligheter eller tjuvar”*. Auto on ainoa liikenneväline. Muotonsa vuoksi alue lienee sosiaalisesti epäyhtenäinen.

Östersundomin kylä jakautuu kaupan ja yritystilojen muodostamaan kes-

kukseen ja sen ympäristöön uuden Porvoontien varrella sekä kylämaisempaan osaan Kappelintien varrella. Kappeli aukioineen, hautausmaineen ja rantanäkymineen on kylän historiallinen sydän. Näin Östersundomin kylä muodostaa koko liitosalueelle sekä pienimuotoisen kaupallisen keskuksen että historiallisen keskustaikan, vaikkei kummankaan merkitys arkielämässä ole kovin suuri – lukuun ottamatta paikallisempaa elämää eläviä ikäihmisiä ym.

Kylämuodostelmista erillistä asutusta tai vapaa-ajan asuntoja on lisäksi ainakin **Kantarnäsissa** ja **Vikkullan tien** varrella ns. Vantaan kiilassa, sekä kappelin takana sijaitsevalla **Långörenin** saarella. Ranta-alueille ominainen piirre ovat yksityisteiden varsien kieltokyltit, jotka pitävät jokamiehen oikeuksilla rantaan pääsyä etsivät loitolla.

6.2 Julkiset tilat: palvelut ja tapaamispaikat

H: Onko tällä alueella keskustaa?

V: *Se on Östersundom centrum ja taksiasema. Ennen oli posti. Ja taksiasema. Parturi. Pizzeria Pit Stop. Ja sitten jonkinlainen keskus on tämä kahvila Storörensä. Jossa saattaa tavata tuttaviani, jos pistäytyy.*

Man saknar ett centrum där olika åldrar kan träffas, en naturlig samlingspunkt.

Nu finns inga gemensamma knutpunkter, alla åker nu annanstans.

Liitosalueelta puuttuu luonnollinen keskus, mutta sillä on useita pieniä osakeskuksia: Siwa ja sitä ympäröivä liikekeskus, Sakarinmäen koulu ja Kappelin alue. Kappeli ja sitä ympäröivät Östersundomin kylä muodostavat yhtenäisen kylämiljöön aukioineen, kappeleineen ja hautausmaineen. Paikka on historiallinen keskus. Sakarinmäen koulusta sekä sitä vastapäätä olevasta nuorisotalo Östiksestä on tullut etenkin lapsiperheiden toiminnallinen ja yhteisöllinen keskus. Koulun tiloissa on liikunnallista harrastustoimintaa myös aikuisille. Kuluun kokoonnutaan pitämään asukastilaisuuksia. Siwa taas muodostaa arkisen kohtaamispaikan, jossa tervehditään kaikkia ja jäädään juttelemaan tuttavien kanssa. Ruotsinkielisessä haastattelussa Winbergin kauppa-kahvila Karhusaarella nostettiin tärkeäksi juuri sosiaalisesti.

Keskuksettomuutta korostaa se, että ei ole myöskään sellaista alueen ulkopuolella olevaa keskustaa, joka haastateltuja yhdistäisi. Sipoon kuntakeskus Nikkilässä on auttamattoman kaukana ja syrjässä arkireiteiltä. Söderkulla on lähempänä, mutta sen vetovoima perustuu lähinnä terveyskeskukseen. Kaupassa siellä ei juuri käydä. Paremmat kaupungit ja julkiset palvelut löytyvät kaupungin suunnasta, mutta nekin vaihtelevat.

Kuva 9: Östersundomin Siwa on kaikessa arkisuudessaan varsin olennainen palvelu ja tapaamispaikka.



vat, koska työmatkat ja muu liikkuminen suuntautuu kaupunkiseudulle siten, että Helsingin keskusta on vain yksi kohteista. Työmatkat Landbosta suuntautuvat keskustan lisäksi kehäteille sekä Helsingin muihin kohteisiin; Pasilaan, Ruoholahteen, Aviapolikseen sekä Itä-Helsingin eri alueille (Ratvio 2005).

Ostokset tehdään yleensä autoilun kauppakeskukseen. Vaihtoehtoja on tyypillisesti kolme: Itäkeskus, Jumbo ja Columbus. Ehkä yllättäen Vuosaaren Columbus on näistä suosituin, vaikka se on pienin. Suosio perustuu hyviin ruoka-kauppoihin ja niiden saavutettavuuteen autolla. Saavutettavuus tarkoittaa nopeutta ja helppoutta. Itäkeskukseen verrattuna Columbusessa ei ole jonoja, pysäköinti on lähellä ruokakauppoja eikä matkalla ole juuri hidastavia liikennevaloja. Tutkimuksessa landbolaisten ostoskohteista Itäkeskus oli tärkein (Ratvio 2005). Myös alueen omaa Siwaa monet käyttävät paljon, jotkut jopa pääasiallisena päivittäistavarakauppana. Siwaa pidetään alueelle erittäin tärkeänä ostos- ja kohauspaikkana. (Kuva 11, P1) Ruokaravintolaa alueelta ei löydy, lukuun ottamatta Pit Stop -pitsapaikkaa.

Tässä on ollut ongelma, ennen on ollut Storören, pääsee asiakkaat syömään siellä. Tai sitten tullaan TB tai Söderkulla, täällä välissä ei ole mitään. Aina (pitää) puoli tuntia etsiä.

Uimahalli on palvelu, joka haetaan Vuosaaresta tai Porvoosta. Muuten haastatellut eivät Porvoon suuntaa tarpeisiinsa juuri käytä. Tässä suhteessa ollaan siis jo oltu Helsingin seutulaisia. Myllypuron Liikuntamyllystä ja muualta Itä-Helsingistä haetaan tyypillisesti vapaa-ajan palveluja.

Alueella toimii peräti kymmenkunta hevostallia, joista Husön ja Karlvikin ratsastuskeskukset ovat merkittävimmät. (Husö kuvassa 11, kohde P7.) Haastattelujen mukaan ratsastamassa käydään laajasti kuntarajojen yli. Haastattelun hevostilayrittäjän mukaan peräti 85 % asiakaskunnasta oli helsinkiläisiä (ennen liittosta).

Kun liikkuminen kaikin puolin perustuu niin voimakkaasti autoiluun, kauppojen ja palvelujen hakeminen kaukaa on luontevaa. *”Minä en valita palvelujen puutteesta, se kuuluu tähän asumistapa- valintaan.”* Mutta samalla tilanne koetaan myös puutteeksi.



Kuva 10: Liitosalueella on useita ratsastustalleja, joista suurin on Husön ratsastuskeskus.

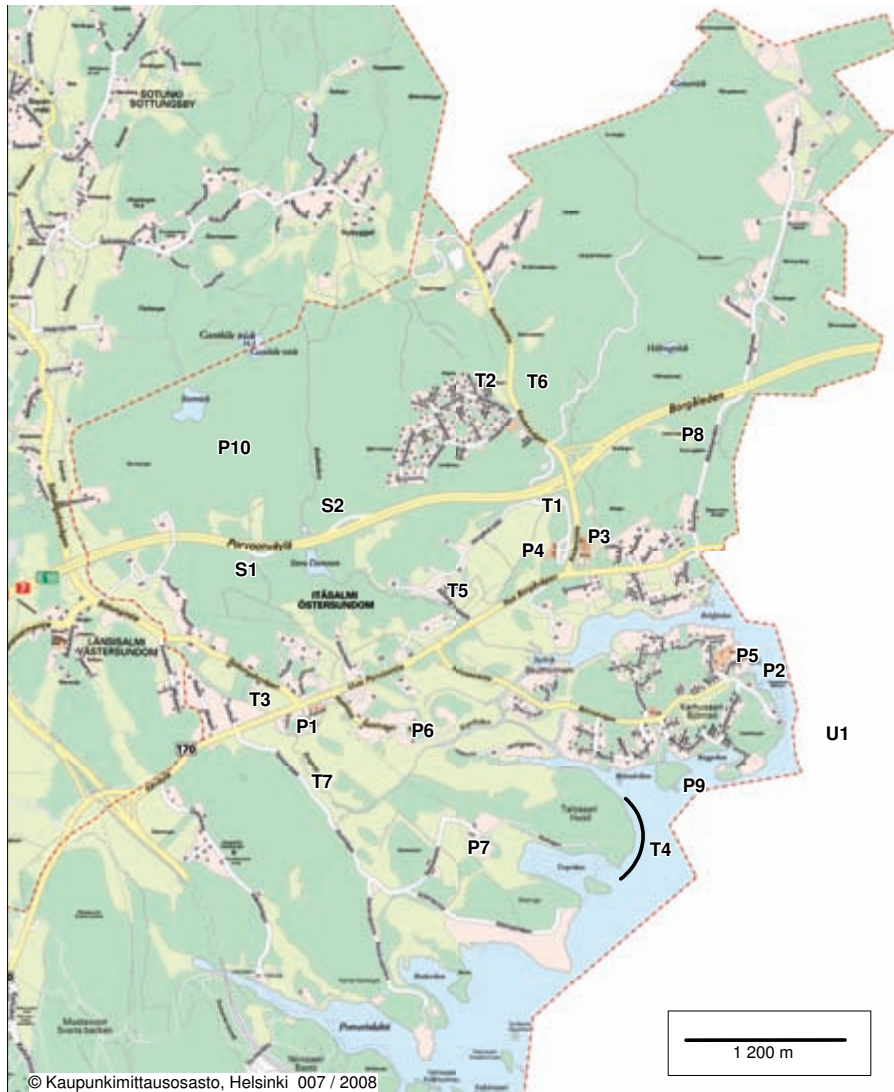
Työn vastapainona ympäristö antaa paljon, rauhoittaa ja rentouttaa. Ei tarvitse lähteä, naapurin tapaaminen jo antaa sisältöä. Mutta joskus iltaisin: mihin mä lähdän? Pitää lähteä autolla jos ei lenkille lähde. Siwaan! (ironisesti)

Luonnonläheisyyden – sen että koti-ovelta pääsee metsään ja siellä ei vastaan tule kukaan – kääntöpuolena liitosalueelta puuttuu paikkoja, jossa kokea olevansa ihmisten ilmoilla. Haastateltu aktiivisesti kertoo, että halutessaan *”mennä ihmisten ilmoille”* vaihteluna Sipoonkorvelle, hän kävelee *”kartanolonkin”* eli kiertää Kartanon puistotien. Merkittävin vapaa-ajan viettotapa haastattelujen perusteella on kuitenkin pihanhoito. Siihen liittyy yksityisen puuhastelun lisäksi sosiaalinen aspekti: pihat ovat pientaloalueilla asukkaiden näyteikkunoita, joilla viestitään omasta identiteetistä, tyylistä ja statuksesta. Pihalla voidaan myös näyttäytyä muille omassa tilassa siten, että tutuimpien naapurien kanssa voidaan välillä seurustella. Pihatyöt yhdistävät uusia ja vanhoja asukkaita.

Nykyään hoidetaan pihoja, se on suurin hobby, kivaa puuhaa. Käynyt iso rullanssi seitsemän vuoden aikana, myyty paljon (taloja) ja uutta mukavaa porukkaa tullut, hekin ovat paljon puutarhatoissa. (...) Pihavarustelu tärkeää! (naurua)

Paikallisen kansalaisyhteiskunnan kannalta keskeinen instituutio on Östersundom Gillet eli ”kilta”, johon kuuluu neljä yhdistystä (Martat, Lions, Jaktföreningen ja urheiluseura). Blå vargen -käsityöpuodilla on kevät- ja syysmarkkinat. Paikallinen erityisyys on, että vuonna 1949 perustettu urheiluseura Östersundom IF on vuodesta 1975 on ollut Suomen johtavia sulkapalloseuroja. ÖIF voitti lajin joukkue mestaruuden vuonna 2008 toisen kerran peräkkäin. Seuran kotihalli on Vantaalla.

Alueen erikoisuuksia ovat moottoritien levähdysalueiden liepeille (kuva 11, kohdet S1 ja S2) sijoittuva mustan pörssin kauppa ja homomiesten ns. ”puskaseksi”. Asukkaille nämä näyttävät häiriötekijöinä, vaikkakin ne jäävät etäälle asutuksesta ja varsinaisista kulkureiteistä.



Teemakartta: Palvelut ja tapaamispaikat

Julkiset ja yksityiset palvelut (P)

- P1 Östersundin keskus: lähikauppa, yritystilat
- P2 Karhusaaren sataman kauppa ja kahvila, Winberg&Winberg
- P3 Sakarinmäen koulu
- P4 Nuorisotalo
- P5 Kuntokallion kurssikeskus
- P6 Östersundin kappeli
- P7 Husön talli/ratsastuskeskus
- P8 Koirapuisto ja ulkoilualue
- P9 Karhusaaren uimaranta
- P10 Jousiammuntarata

Ristiriitaiset kohtauspaikat (P)

- S1 & S2 Levähdysalueen villiä elämää: mustan pörssin kauppaa, pikaseksiä

Liitosalueen ulkopuolella (U)

- U1 Storören: kanootti-/venesatama ja ravintola

Tarpeet ja kehittämissuunnitelmat (T)

- T1 Uusi keskusta?
- T2 Landbon yhteisötila?
- T3 Lisää yritystiloja?
- T4 Yleistä rantaa, venepaikkoja?
- T5 Östersundin kartanon avautuminen?
- T6 Landbon aluetta voitaisiin laajentaa itään
- T7 Husöntielle toivotaan valaistusta

Kuva 11: Haastatteluissa esiin tulleita palveluita ja tapaamispaikkoja, teemakartta.

Yksi alueen asukkaille tärkeä tapauspaikka on Storörenin satama kahviloi-
neen, joka sijaitsee Sipoon puolella, mutta
kävelyetäisyydellä (Kuva 11, kohde U1).

6.3 Kulttuurisesti merkitykselliset paikat⁷

Liitosalueen kulttuurihistoriallisesti mer-
kittävimmän alueen muodostaa Karlvi-

7 Luku perustuu tässä sosiokulttuurisessa
selvityksessä tehtyihin yksilö- ja ryhmähaastatteluihin.
- Alueen kulttuurihistoriallisista arvoista on myös
olemassa kaksi tuotetta selvitystä, Helsingin teettämä
(Puustinen 2008) ja Sipoon teettämä (Putkonen 2008),
joiden tuloksia ei tässä ole kuitenkaan käsitelty, sillä
ne eivät ehtineet valmistua ajoissa lähtöaineistoksi.

kin lahden ympäristö. Östersundin
(Karlviikin) kartanomiljö, kappelin paik-
ka ja Björkudden edustavat sen arvok-
kainta kulttuuriperintöä. Niihin voidaan
lukea myös kartanokulttuuriin kuuluva
kokonainen kulttuurimaisema viljelymai-
neen ja avarine näkymineen. Kulttuuri-
maisema on valtakunnallisesti merkittä-
vä. Siihen kuuluu myös kartanon Kors-
näsissa sijaitseva höyrylaivalaituri uima-
huoneineen sekä salmen toisella puolel-
la Karhusaarella oleva Björntorp (Kuva
13, kohde K8).

Haastateltujen suhde alueen histo-
riaan kiertyy saman maiseman ympäril-
le.

*H: Entä teidän suhde kylän historiaan,
onko sillä merkitystä? Miten se tulee
esiin?*

*V1: Se on kai sellainen tunnelmakysy-
mys. Kun nyt vaikkapa just melomme sin-
ne Björkuddeniin, niin matkan varrella
nähdään Korsnäsän laitur, toisella puolella
Björnsön torppa, niin siinä on sitä historiaa
jo kilometrin matkalla. Ei siitä varmaan ku-
kaan keskustele sillä lailla, mutta se on
päässä kun liikkuu, että tuolla on noita ja
noita, ja tuolla me tehtiin noin.*

*V2: Kartano on sellainen, jota piti ai-
na katsoa bussin ikkunasta kun meni kou-
luun. V3: Mä olen aina katsonut sitä To-
peliuksen kiveä, ja se merkitsi aina että ol-
laan puolessavälissä. Se kivi on kyllä mul-
le sellainen maamerkki ollut. Jokaisella on
oma juttunsa.*

Kappeli on rakennettu 1754 karta-
non kirkoksi ja se edustaa liitosalueen
kartanokulttuurin jatkuvuutta. Samal-

la se liittyy alueen laajempaan ruotsinkielisen rannikkoseudun kulttuuripiiriin. Kappelista tulee liitoksen myötä manner-Helsingin vanhin rakennus. Toisaalta sen hautausmaalle jää Sipoon saariston asukkaiden hautoja, mikä liittyy sitä edelleen Sipooseen ja ruotsinkielisen rannikkoseudun kulttuuriin. Kappelin miljööhön kuuluu muita kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia. (Kuva 12 ja kuva 13, kohde K1.)

Östersundomin kartanon puinen päärakennus on vuodelta 1878. Rakennusta ympäröi vanha puisto. Sen alueelta

löytyy entinen tilanhoitajan asuinrakennus, viljamakasiini, viinapolttimo ja paja, jotka ovat samalta ajalta. Kivinavetta on osin 1700-luvulta. Kartano on alueen historiallinen sydän, jonka on levittänyt mailleen viljelystä, asutusta ja kappelin. Asutukseen kuuluvat myös uusimmat alueet Karhusaari ja Landbo. (Kuva 13, kohde K2.)

Zachris Topeliuksen vanhuuden asuintalo Björkudden (rakennettu 1859, Topeliuksella 1879–1898) on kansallisesti merkittävä kohde. Talolla on symboliarvoa enemmän kuin käytännöllistä ar-

voa, koska se ei ole avoin kulttuuritila. (Kuva 13, kohde K6.) Husön kartano ei ole historiallisesti yhtä merkityksellinen kuin Östersundomin kartano. Sen päärakennus on 1800-luvun puolivälin empire-tyyliä (korotettu 1911) ja toiminnallisesti se kytkeytyy osaksi ratsastuskeskusta. (Kuva 13, K3) Tietävästi alueen vanhimman tilan, Rödje-Fantsin päärakennus sijoittuu näkyvälle paikalle Uuden Porvoontien varteen. Rakennus on peräisin 1700-luvun lopulta, jugend-henkinen ulkoasu 1900-luvulta. Vantaan seurakuntien omistama Kuntokallion kurssirakennus Karhusaassa on liitosalueen harvoja yleisessä käytössä olevia paikkoja uimarantoineen. (Kuva 11, kohde P5.)

Topeliuksen lisäksi alueeseen liitetään muita merkittäviä henkilöitä ja sukulajia, haastateltujen mielestä joskus haitallisestikin.

V1: Ingmanit, Fazerit, Hartwallit, täältä ne ovat lähtöisin ja vielä asustelevat. Se vääristää tilastoja, kaikki ei ole varakkaita.

H: Onko ruotsinkielinen porvariperinne se identiteettitekijä joka teitä on vetänyt tänne?

V2: Ei, eikä ole paljon sellaista porukkaa, Hesarissa leimataan. Östersundomin kartano, Borgström ja Paulig, siinä on paketti

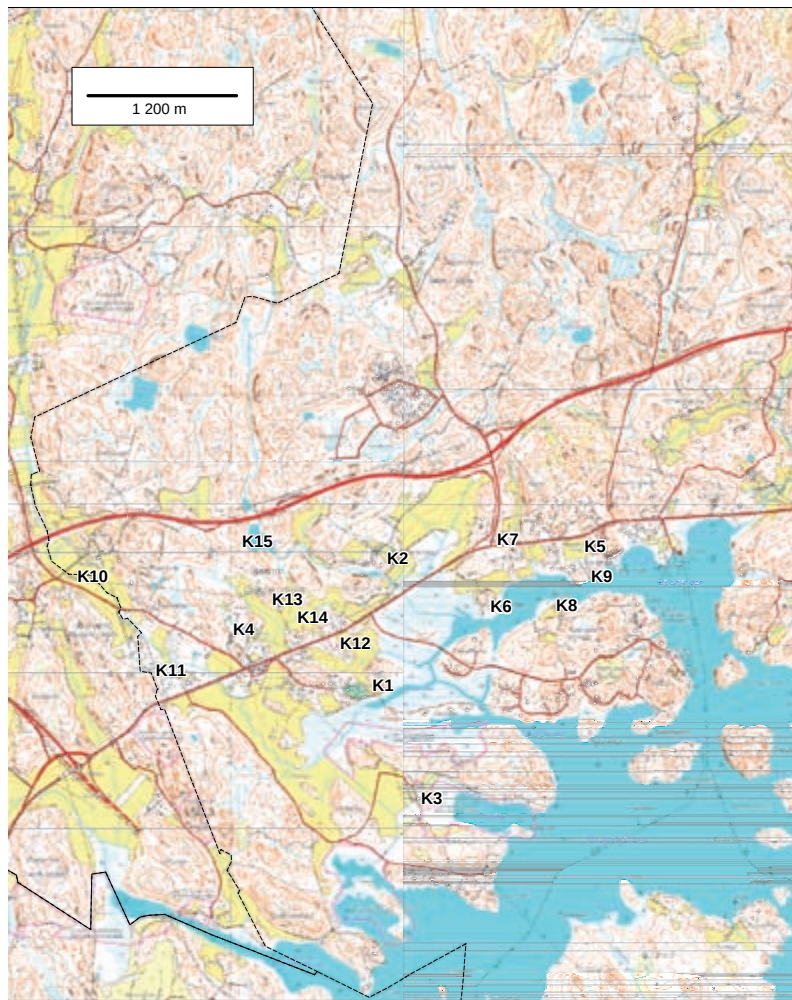
H: Mikä niiden merkitys on?

V2: Kartano ja torppareita, kai se tärkeä on. Usein kerron ihmisille että asutaan kartanon mailla (Landbossa). En tiedä miksi kerron mutta se kertoo alueen historiasta. (...) Kartanot sanelleet miljöön ja maiseman, ja saaristo.

Alueella on useita pronssikautisia muinaishautoja ("lapinraunioita", "hiidenkiukaita"), jotka on suojeltu, esimerkiksi Pirunpellot (kuva 13, kohde K14). Toiset muinaishaudat sijoittuvat Kasabergetille, joka on lintuharrastajien tuntema "staijaus-" eli tarkkailupaikka sekä yleisemmin näköalapaikkana toimiva retkikohde. Vuori on myös historiallinen vartiotalo osana rannikon vartioketjua. Ympäristökeskuksen kallioalueiden luokituksessa se on arvioitu arvoluokkaan 4. (Kuva 19, kohde M1.)



Kuva 12: Östersundomin kappeli. Manner-Helsingin vanhimpana rakennuksena kappeli luo alueelle imagoarvoa ja saattaa nousta vanhoillekin asukkaille aiempaa tärkeämmäksi identiteettitekijäksi. (Simo Karisalo/KSV)



Kuva 13: Haastatteluissa esiin tulleita historiallisesti tai kulttuurisesti merkityksellisiä paikkoja

Teemakartta: Kulttuurisesti/historiallisesti merkitykselliset paikat

- K1 Östersundomin kappeli ja hautausmaa
- K2 Östersundomin kartano - alueen vanhimpia tiloja
- K3 Husön kartano - alueen vanhimpia tiloja
- K4 Fantsin tila - alueen vanhimpia tiloja: talo 1700-luvulta, pellot 1300-luvulta
- K5 Muinaishaudat
- K6 Björkudden, Topeliuksen asuinpaikka
- K7 Topeliuksen kivi
- K8 "Kalastajatorppa"
- K9 Korsnäsin rannan uimakoppi "kreikkalainen temppeli"
- K10 Susiraja: Helsingin eli kaupungistumisen historiaa
- K11 Rajatie, Kärr: 23 tonttia vuodelta 1948, rintamamiesasutuksen aika
- K12 Krogars - ainoa rutan säästämä talonväki
- K13 Rauniot Sotilasmäentiellä
- K14 Pirunpellot - pronssikautisia hautoja
- K15 Stora Dammen, jossa presidentti Kekkonen seurue "tanssi" vierailullaan Sipoossa

Varsinaisten arvokohteiden lisäksi haastatteluissa mainittiin myös arkipäiväisiä, kuitenkin yksilöllisesti tai kollektiivisestikin merkittäviä perimätietoja tai tarinoita. Niitä myös kysyttiin erityisesti yksilöhaastatteluissa. Yksi pitkäaikainen asukas puhui paljonkin suosikkiretkikohteestaan, Stora Dammenin padolla 1700-luvulla muodostetusta järvestä. (Kuvassa 13 kohde K15). Hän kertoi nähneensä 1960-luvulla järven jäällä presidentti Kekkonen ja pari muuta miestä tanssimassa "pienien joutsenten tanssia" lämpimykseen, pudottuaan jäihin. Tuota puolta Kekkonesta ei julkisuudessa voinut nähdä. Sama henkilö mainitsi toisen tarinan paljon kauempaa, 1600-luvulta. Lähes koko kylän väki kuoli rutan kynsissä, lukuun ottamatta Krogarsin tilaa. Krogarsin isäntäväen selviytymistä hengissä mustasta surmasta on kertomusten mukaan

selitetty veren korkealla alkoholipitoisuudella. (Kuva 13, K12.)

Nimeltään kiinnostava on Susiraja-niminen tie (K10). Nimihän merkitsee monille helsinkiläisille "sivistyksen" ja "villin luonnon" rajaa, joka kulkee urbaanin legendan mukaan noin Kehä III:n tasolla – ja nyt Helsingin kaupunki itse kasvaa Susirajan yli. Tutkijoita kiinnostikin, oliko helsinkiläinen yleiskäsitys peräisin "maalle" Sipooseen muuttaneilta ja mahdollisesti jopa levinnyt Sipoosta muualle maahan. Näin ei kuitenkaan ilmeisesti ole. Nimen alkuperää kysyttiin pitkäaikaiselta asukkaalta, jonka hankkimien tietojen mukaan:

Susiraja tien nimenä on aika uusi, eli 1980-luvun alusta. Sipoon kunta halusi pikkuteille nimet, jolloin silloisen metsätien tiekunnan puheenjohtaja Arimo Tuominen ehdotti Susirajaa ja muu porukka hyväksyi ehdotuksen.

6.4 Asukkaiden käsityksiä itsestään ja toisistaan

Haastatelluilla oli monenlaisia käsityksiä liitosalueen asukkaista – itsestään ja toisistaan. Yhtäältä määriteltiin, että perinteinen sipoolainen on "agraari-ihminen, joka puhuu ruotsia ja on vanhoillinen ja muutosvastainen". Tätä voi pitää stereotyyppisenä käsityksenä, joka pätee todellisuudessa vain vähemmistöön asukkaista. Haastatteluissa oli lukuisia pitkään alueella asuneita ruotsinkielisiä, jotka puhuivat mielellään suomea, edustivat tulevaisuussuuntautunutta yrittäjähenkeä ja suhtautuivat muutokseen usein skeptisesti mutta eivät välttämättä torjuvasti. Epäluuloa aiheutti pikemmin ymmärrettävä epä tietoisuus Helsingin tulevista aikeista kuin kehityksen periaatteellinen vastustus.

Ruotsinkielisen kantaväestön – vaikkakin Karhusaaren ja Landbon rakentamisen jälkeen vähemmistöksi jääneen –

läsnäolo alueella on kuitenkin merkittävä. Pitkäaikaisina asukkaina he muodostavat yhteyden alueen historiaan sekä yhteyden Sipooseen ja laajemmin rannikon kulttuurialueeseen. He saattavat olla useamman polven asukkaita ja omaavat sukujuuret maanviljelyssä tai kalastuksessa, vaikka historiallisesti katsoen kylien suvuttainen asutus ei ole kovin pitkään juurtunut. He tuntevat lähes kaikki toisensa: *”Ankkalampi-nimitys ei ole kaukaa haettu”*. Erityinen merkitys ryhmällä on myös siksi, että he omistavat alueella maata enemmän kuin (suomenkieliset) uudisasukkaat. Maiden arvonnousu liitoksen myötä myös tehnee heistä ryhmänä sikäli kehitysmuotoisia, että menettäessään asuinalueensa maaseutumaisia arvoja he saavat taloudellista hyötyä.

Ryhmähaastatteluissa taloudellista hyödyistä ei juuri puhuttu edes kysyttäessä. Sen sijaan alueen merkittävän yksityisen maanomistajan näkemys on suorastaan tulevaisuudenuskoinen. Sama kaupunginosa, uusi Vuosaari, joka ryhmähaastatteluissa sai tuomion kaupunkirakentamisen huonona esimerkkinä, on hänen mielestään hyvä esimerkki toimivasta ja tehokkaasta tilankäytöstä. Maanomistajien kuuntelu ja maankäyttösohmukset takaavat hänen mukaansa hyvän lopputuloksen. Näyttää siltä, että ruotsinkielinen kantaväestö uhkaa *menettää kulttuurisesti* eniten, koska he ovat sitoutuneimpia alueen agraariin historiaan, mutta saattaa kuitenkin *voittaa taloudellisesti* eniten, sikäli kuin he omistavat maata alueella.

Toinen merkittävä asukasryhmä – joka määrittänyt edellisen vastinparina – ovat pääosin **suomenkieliset uudisasukkaat** etenkin Karhusaaressa ja Landbossa, ehkä myös Purontiityntiellä. Nämä edustavat jo kaupunkikehitystä 1990- ja 2000-luvulta, jolloin alueita kaavoitettiin kartanon mailta uudisasutukselle, joka oli suhteellisen hyvätuloista kaupunkiväestöä. Alue on siis jo toiminut Helsingin paisuntasäiliönä, vaikkakin pienessä mittakaavassa.

Haastateltu kanta-asukas puhuu siitä, kuinka muutama vuosikymmen sitten

alueella tapahtui mielenkiintoinen kulttuuripiirin törmäys, kun suomenruotsalaiset ja suomalaiset tulivat aiempaa enemmän tekemisiin keskenään. Paljolti tähän vaikuttivat Folkhälsan ja Östersund IF -urheiluseura (nykyään Östersund Badminton), joiden järjestämät tapahtumat olivat tärkeitä kohtaamisfoorumeita näiden kahden kulttuuripiirin edustajille.

Landbo erottuu lapsiperhevaltaisena alueena, jossa on toteutunut 2000-luvun alun taloudellisen nousukauden ja siihen liittyneen vaurastumisen elämäntyyli: oma, yksilöllinen talo isolla pihalla lähellä luontoa sekä mahdollisuus pitää kaupunki haittatekijöineen valinnanvaraisena lyhyehkön automatkan päässä. Jotkut haastatelluista kokevat leimautuneensa liikaakin hyvätuloiseksi pientaloasukkaaksi, joka asuu arkkitehtien mielestä huonoa makua osoittavalla asuinalueella. Uudisasukkaiden lapsiperhevaltaisuus – ja suomenkielisyys – näkyy Sakarimäen koulun rakentamisena ja sen muodostumisena yhdeksi alueen keskukseksi.

Yksi haastatelluista lajittelee: *”Östersundomin muodostavat vanhat sipoolaiset. Landbo ja Björnsö (Karhusaari) ovat uusia alueita, joiden asukkaat ovat erillään östersundomilaisista. Björnsöläiset ovat rikkaimpia. Näiden alueiden asukkaat haluavat metroa. Ribbingön asukkaat ja Fazerin suku eivät metroa halua.”*

6.5 Liitosalueen asukkaiden identiteetti

Alueen asukkaiden paikallinen identiteetti on vahva, muttei yksilöllinen. Sitä leimaa voimakas yhteisöllisyys, joka liittää alueen maalaisuuteen. Maalaisuus tai sosiaalinen kylämyisyys on tärkeä identiteettitekijä siksi, että sillä tehdään eroa kaupunkiin. Tämä pätee sekä vanhassa, enemmistöltään ruotsinkielisessä väestössä, että uudessa, enemmistöltään suomenkielisessä väessä Landbossa ja Karhusaaressa. Alueliitos ja siihen liittynyt kiista lienevät korostaneet yhteisöllisyyttä ja identifioitumista alueeseen entisestään.

H: Mikä alueella on omaleimaista? Mistä syntyy alueen identiteetti?

V: Kaksikielinen, sekä uusia että vanhoja asukkaita, se yhteisöllisyys. Yhdessä tehdään, ei ole kerhoja ja harrastuksia, itse järjestetään ja tehdään. Jos lapsi juoksee tielle, sille ei vaan soiteta torvea vaan pysähdytään ja puututaan asiaan. Se on sellaista ystävällistä välittämistä. Yhteisöllisyys syntyy myös eri ikäluokkien välille, meillä on lähiyhteisöllisyys. Tervehditään kaupassa ja muualla vaikei tunneta, se on hieno tapa.

Yhteisöllisyyden piirteet

Yhteisöllisyyteen kuuluu ensinnäkin omaisuuden perinne. Alueella vallitsevaan uudisraivaajajenkeeni kuuluu pärjääminen omillaan – mitä sinänsä voisi



Kuva 14. Yksityisalue-merkeillä suojataan erityisesti omia rantoja. Toisinaan viestiä on tehostettu venäjänkielisin tekstein.

pitää itsellisyttä ja erillisyyttä aiheuttavana piirteenä. Yhdistystoimintakin on ollut historiallisesti muuta Sipoota vähäisempää. Omatoimisuus voidaan myös liittää suomalaisen asumisen suvereenisuuspyrkimykseen, josta viimeaikaisessa tutkimuksessa on keskusteltu (ks. Kortteinen 2008; Lapintie 2008; Mäenpää 2008). Haastatteluissa korostettiin mahdollisuutta hallinnoida omaa tonttia, esimerkiksi mahdollisuutta lohkoa tontteja omille lapsille. Myös havainnoinnissa tuli esiin asukkaiden vahva pyrkimys suojata omaa reviiriä muilta yksityisteiden varsien kieltokylteillä.

Suvereenisuuspyrkimys on luonteeltaan eksklusiivista, ulossulkevaa. Mutta toisaalta uudisraivaajajenkehen voidaan liittää myös itse tekeminen ja organisoituminen yhteisten asioiden hyväksi. Näin mieltävät haastatellut uudisasukkaat, jotka kertovat omatoimisesti järjestäneensä lasten harrastustoimintaa koululle ja luistelukentän metsään, kun kunnan puolelta ei palveluja ole ollut. Vapaa-ajan palvelut varsinkin lapsille ovat yksi mahdollisuus Helsingin tuoda asukkaille kaupunkikehityksen lisäarvoa.

Ketkä asukkaista sitten toimivat yhteistoiminnan moottorina? Yhteiset intressit ovat yleensä tärkeitä. Yhteistä harrastustoimintaa ovat järjestäneet erityisesti Landbon asukkaat, jotka ovat paljolti samankaltaisessa elämäntilanteessa olevia lapsiperheitä. Vaikuttaneeko myös kulttuurinen tausta? Kiinnostava on erään haastatellun tulkinta, että Östersundomin kylämäinen talkoohenki elpyi, kun 1980-luvulla sinne muutti uusia asukkaita Savosta.

Toinen yhteisöllisyyden ulottuvuus on välittämisen tunne. Ihmiset kokevat turvallisuutta voidessaan luottaa naapureihin. Turvallisuuden tunne liittyy etenkin lapsiin ja kokemukseen heidän huolehtimisestaan. Yhteisöllisyyden tunnus on tapa tervehtiä toisia, myös tuntemattomia kaupassa ja teillä. On kuitenkin todennäköistä, että yhteisöllisyys on tärkeämpää tunteena kuin arjen käytäntönä. Sen ei tarvitse realisoitua jokapäiväisessä elämässä eikä aina olla edes tosi-pohjaista. Tunteena yhteisöllisyys liittyy vähäiseen väestömäärään ja sen mukaiseen sosiaaliseen maalaisuuteen, joka on jotain enemmän kuin peltomaisema tai harva asutus.

Bysamhället är viktigt, inte bara de gamla byarna, också Landbo och Björn-

sö. Den sociala sidan är viktig, man känner sina grannar.

Maalaisuus muodostaa kulttuurisen jatkumon, joka yhdistää väestöä yli kyllä-, kieli-, sosiaaliryhmä- ja asumisajan rajojen. Näistä rajoista ollaan kyllä tietoisia: esimerkiksi puhutaan siitä, miten Sipooseen muuttanut ”saa hännän” eli muuttuu kunnan symbolin suden kaltaiseksi vasta seitsemän vuotta siellä asuttuaan. Östersundomin nimi ja siihen liittyvä identiteetti kuuluu kaikille – vaikka osalle Landbon ja Karhusaaren uudisasukkaista Östersundom onkin vähemmän merkityksellinen kuin oma kylä. Vastaavasti osa kutsuu östersundomilaisiksi vain muita kuin Karhusaaren ja Landbon asukkaita.

V1: Kyllä me puhutaan landbolaisista ja karhusaarelaisista.

V2: Ne on olleet niin vähän aikaa, ne ei ole vielä päässeet östersundomilaisiksi.

V1: Riippuu tietenkin millä tarkkuudella puhuu.

Yleistä östersundomilaisuutta kuitenkin vahvistaa se, että Sipoon kunta on haastateltujen mielestä kehittänyt aluetta kovin vähän ja kohdellut sitä reuna-alueena Nikkilän ja Söderkullan keskus-alueiden ulkopuolella. Myös arkielämän yhteys kunnan keskuksiin on ollut vähäistä. Tässä suhteessa Sipoon kuntaa ei jäädä kaipaamaan. Östersundom on ollut lapsipuolen asemassa ja nousee nyt – vaikkakin ei-toivotulla tavalla – kehittämisen kohteeksi. Epäluulon takana on kuitenkin vuosikautisia kehitymisodotuksia, joita Helsingillä on mahdollisuus hyödyntää. Liitosalue ei haastateltujen identiteettipuheissa ole niin vahvoin sitein Sipoota kuin se on julkisen pakkoliitoskeskustelun yhteydessä ollut. Hallinnolliset rajat eivät ole tässäkään tapauksessa olleet samat kuin asukkaiden identiteetin rajat – eivätkä ne ole todennäköisesti tulevaisuudessakaan.

V1: Landbon ja Karhusaaren kaavoitus on oikeastaan ainoa iso asia mitä on tapahtunut moneen vuoteen, sekin on paikallista.

V2: Sehän on vaan siksi että täällä Sipossa on aina ja iankaikkisesti keskitytty Nikkilään ja Söderkullaan, nehan naureskelee että ”joku Östersundom...”. Senhän takia tänne on ollut niin vaikea rakentaa, ja lapset on joutuneet muuttamaan pois.

Tässä mielessä kartalla satunnaiselta Sipoon palalta vaikuttava alue näyttäytyykin yllättävän omana ja jopa yhtenä-

senä alueena. Sillä on jo paikalliseen kulttuuriin – eikä vain hallinnollisiin päätöksiin – pohjaava nimi Östersundom, sen sijaan että olisi vain anonyymi termi ”liitosalue” tai menneeseen pohjaava ”Lounais-Sipoo”. Alueen nimi ja sen takana oleva paikallinen identiteetti ovat vahvuuksia, jonka pohjalle alueen identiteettiä ja imagoa voi kehittää edelleen. Suunnittelun haasteeksi östersundomilaisuus muodostuu siinä mielessä, että se myös ehdollistaa ja ohjaa kehittämisen suuntaa ja mahdollisuuksia. Puhdasta pöytää tai tyhjää taulua suunnittelulle ei ole.

Mikä sitten on asukkaiden suhde kaupunkiin, jos he kokevat olevansa maalaisia ja rakentavat identiteettinsä tekemällä eroa vanhan rajan tuonpuoleiseen todellisuuteen? Tilanne vaikuttaa täydelliseltä konfliktilta, kun kaupunki nyt väijäämättä tulee. Osittain näin onkin. Asukkaiden mielestä pahimmat uhkakuvat tulevaisuudesta löytyvät heti vanhan rajan takaa uudesta Vuosaaresta (lukuun ottamatta Aurinkolahtea), jota kuvataan ”slummiksi” ja ”Mogadishu Avenueksi”. Kaupunki on heille paikka, jossa on rumia kerrostaloja eikä yhteisöllisyyttä ole. Synkin tulevaisuuskuva on, että ”Östersundom finns inte mera, om det kommer metro och höghus”. Tai vaikka Landbo, Karhusaari ja kappelin alue säilyttäisivät olemuksensa, pienempien kylien identiteetin ja tulevaisuuden nähdään olevan vaarassa. Osa ruotsinkielisestä kantaväestöstä on huolissaan siitä, että jääminen pieneksi kielivähemmistöksi lopettaa palvelujen saamisen äidinkielellä ja samalla heikentää omaa (paikka)identiteettiä.

Toisaalta haastatellut nauttivat kaupungin palveluista kauppakeskuksineen ja uimahalleineen eri puolilla kaupunkiseutua. Monet myös mieltävät asuneensa jo pitkään vain väliaikaisessa välitilassa nauttien maalaismiljööstä ja luonnonrauhasta kaupungin vieressä. Yleinen henki haastatteluissa tuntui olevan, että ajatuksen kaupungin tulemisesta on sopeuduttu ja siinä mielessä kaupunkilaisuus jo on osa identiteettiä. Kyse on siitä, miten ja millainen kaupunki alueelle tulee – ja ennen kaikkea milloin mitäkin tapahtuu. Samalla kun östersundomilaiset ovat ei-kaupunkilaisia, he ovat myös *melkein-kaupunkilaisia* ja *kohta-kaupunkilaisia*.

Melkein-kaupunkilaisuus

Melkein-kaupunkilaisuus on maalaisidentiteetin kääntöpuoli. Uhkakuva asukkai-

den identiteetin kannalta ei ole niinkään Sipoon ja sipoolaisuuden menettäminen kuin maalaisuuden ja ei-helsinkiläisyyden menettäminen. Eräs haastateltu toteaa maalaisuudesta kysyttäessä: *”Kun sanoo että on sipoolainen, niin se on enemmän vitsinä. Kyllähän mä olen enemmän urbaani, kun katsoo missä käyn töissä”*.

Maalaisuus on tärkeä identiteettitekijä, joka kuvastaa elämäntyyliä arvostuksineen. Mutta elämäntapa jokapäiväisinä toimina sitoutuu suurelta osin kaupunkiin. Tällaista liikkuvuuteen, sosiaaliin suhteisiin ja arjen toimiin sitoutuvaa elämäntapaa voi pitää kaupunkilaisena, vaikka kotipaikka olisikin maalaisympäristössä. Identiteetti voi siis olla maalainen, vaikka elämäntapa olisi kaupunkilainen. Suomalaisessa kaupunkikulttuurissa tämä ei ole erikoista, sillä maaseutu ja luonto ovat tärkeitä identiteettitekijöitä useimmille suomalaisille, kun taas urbaaniksi identifioituvia on vähän (ks. Mäenpää 2008).

Suomalaisessa kaupunkitutkimuksessa on 2000-luvulla alettu kansainvälisen mallin mukaan puhua uudenaikaisesta ”jälkiesikaupungillisesta” elämäntavasta kaupungin reuna-alueilla (ks. esim. Ratvio 2005; Ilmonen 2005). Mäenpää (2008) on kutsunut tätä urbaanisuuden tyyppiä seutu-urbaanisuudeksi. Sille on tyypillistä asuminen väljässä, luonnonläheisessä miljöössä, josta sukkuloidaan autolla eri suunnilla (pää)kaupunkiseutua työn, palvelujen ja harrastusten perässä. Omaa elämää ja itseä ei mielletä kaupunkilaisiksi, koska kaupunkilaisuus liitetään keskuskaupungin eli Helsingin keskustaan. Teoreettisessa mielessä tällainen ”verkostourbaanisuus” ei siis tukeudu tiiviyyteen, saati ydinkaupunkiajatteluun, vaan liikkuvuuteen ja asioiden saavutettavuuteen (verkostourbanismista ks. esim. Yhdyskuntasuunnittelu 2007:2).

Mäenpää (2008) nimittää ”avaraksi urbanismiksi” sellaista ajattelutapaa, joka pitää myös pientaloelämää kaupunkirakenteen ulkopuolella urbaanina. On järkevämpää mieltää kaupungista riippuvainen, liikkuva ja sosiaalisilta kontakteilta monipuolinen elämäntapa kaupunkilaiseksi kuin maalaiseksi, vaikka asuminen ulkoiset olot ja asukkaan identiteetti olisivat piirteiltään epäurbaanit. Uusi ajattelutapa, jossa vanha, suomalaishansallinen, laajasti maalaisuuteen ja luontoon kiinnittyvä identiteetinmuodostus käänetään ympäri laajasti elämäntavan ym-

märtämiseksi kaupunkilaisena, tarjoaa myös kaupunkisuunnittelulle positiivisemmän lähtökohdan.

Sipoolaista maalaisuuteen kiinnittyvää mutta kaupunkiseudun tarjoumia laajasti hyödyntävää melkein-kaupunkilaisuutta voi pitää avaran urbanismin osoittamana seutukaupunkilaisuutena. Suhde kaupunkiin on kaksijakoinen: kaupungissa käydään ja sitä käytetään, mutta sen reunan tuolla puolen asuminen tekee identiteetistä epäurbaanin. Kyse on tilanteesta, jossa maalaisuus määrittyy vahvasti kaupunkilaisuuden vastakohtaksi juuri siksi, että raja niiden välillä on niin korostunut. Rajaseudun asukas on maalaisempi kuin syvimmän maaseudun asukas, koska hänelle eronteko kaupunkiin on niin tärkeä. Elämäntavan toiminnalliset urbaanit piirteet peittyvät maalaisen identiteettitarpeen alle. Toiminnan suuntautuminen hajautuneeseen kaupunkirakenteeseen ydinkaupungin sijasta korostaa käsitystä omasta epäurbaanisuudesta.

Kohta-kaupunkilaisuus

Kohta-kaupunkilaisuus on syntynyt pitkään jatkuneesta välitulassa olosta, elämän väliaikaisuuden tunteesta. Alue on haastateltujen mielissä ollut kaupunkirakenteen kehitysreservissä jo vähintään liitoskeskustelun ajan. Sitä edelsi Sipoon kunnan suunnitelma suuren kauppakeskuksen rakentamisesta kartanon pelloille. Tilanteen väliaikaisuutta on kestänyt erään haastatellun mukaan kymmenen tai jopa 30 vuotta. Ja sen tiedetään jatkuvan vielä pitkään, koska suunnittelu ja sen toteuttaminen vievät aikaa. Aluetta leimaa eräänlainen pysyvä uudisasukuuden henki, joka syntyy sen reuna-alueuonteesta.

Området har ett bra läge. Det är frågan om ett nybyggarområde där folk är li-tet galna och har nybyggaranda.

Maalaisuus näkyy myös kehitysmyynteisyytenä siinä, miten tärkeitä asukkaille ovat kunnallistekniset asiat ja liikennehyteydet. Suomalainen modernisaatio on perinteisesti perustunut kehitysmyynteisyydelle infrastruktuurin suhteen. Huono vesijohtovesi, katkeilevat sähkötkä, vähäinen julkinen liikenne ja varsinkin kevyen liikenteen väylien puuttuminen puhuttavat liitosalueen ihmisiä ja osoittavat alueen takapajuisuutta. Takapajuisuuden kokemus edustaa samalla positiivista odotushorisonttia, että asiat voivat kaupungistumisen myötä parantua.

Haastatellut eivät edusta liitospää-töksen jälkeen vastustavaa tai kaunaista asennetta kaupungistumiseen sinänsä. Heille pahinta on kehitysnäkymien utuisuus ja parasta selvenevä kuva siitä, mitä, missä, ja milloin tapahtuu. Liittyminen Helsinkiin ei vaikuta identiteettiongelmalta sinänsä. Asukkailla ei ole kulttuurisessa mielessä mitään Helsinkiä vastaan. Helsinki hallinnollisena tahona sen sijaan on liitospäättöksen ja -toteutuksen välissä aiheuttanut pettymystä, koska haastatellut kokevat olleensa pimennossa aluetta koskevien suunnitelmien suhteen. Erityisesti tämä koskee palvelujen ja joukko-liikenteen järjestämistä liitoksen alkuvaiheessa. Tämän selvityksen ajoittuminen saattoi olla ongelmallinen siinä mielessä, että juuri ennen liitosta palveluasioiden järjestäminen oli pahiten asukkaiden mielessä. Se näkyi haastatteluissa eräänlaisena verhona, jonka taakse pitkäjänteyden kaupunkisuunnittelun teemoihin oli vaikeampi nähdä, koska päällimmäisenä mielissä oli se, mitä tapahtuu arjelle aivan kohta.

Reuna-alueuonteeseen, uudisasukashengen ja kehitysodotusten näkökulmasta muutos maalaissipoolaisesta helsinkiläis-kaupunkilaiseksi ei ole niin iso kuin mitä hallinnollinen rajasiirto antaa ymmärtää. Alue on jo ollut muutosalue. Muutoksen ydin onkin siinä, miten maalaiseen miljööhön ja yhteisöllisyyteen identifioitua sosiaalinen yhteisö sopeutuu kaupunkimaiseen ympäristöön siten, että alueen sosiaalinen jatkuvuus säilyy.

Kaupunkilaiseksi muuttumisen suhteen kyse on siitä, miten kaupunki tulee ja millainen siitä tulee. Sikäli kuin yhteisöllisyyden, luonnon ja maisemat voi säilyttää, Östersundomin maalaisista tulee ongelmitta kaupunkilaisia. Voiko näin käytännössä käydä? Ei kaikille, koska nykyväestö jää vähemmistöksi ja isossa yhteisössä pätevät ison yhteisön lait. Näitä ovat anonymit sosiaaliset suhteet ja toisten rauhaan jättämisen normi. Kaupungissa ei voi tuntea kaikkia kohtaamiinsa ihmisiä eikä kadulla kulkiessaan voi olettaa saavansa muiden huolenpitoa ja välittämistä vaan päinvastoin välittämättömyyttä ja väistävää suhtautumista. Nykyväestö voi tuki ylläpitää omia suhteitaan, yhteisöjään ja organisaatioitaan, mutta niiden asema alueen sosiaalisessa miljöössä tietysti muuttuu. Luonnonympäristöstä taas suuri osa katoaa rakentamisen myötä, samoin maisematiloista.

Jääkö riittävästi, jotta alueen identiteetin jatkuvuus säilyy, on tärkeä kysymys.

Toisaalta taas paikallisyhteisöllisyys liittyy paikkaan kiinnittymiseen ja syntyy siitä, että tuntee riittävän monia alueen ihmisiä eivätkä loputkaan tunnu vierailta. Nämä voivat säilyä, jos suunnitella ja asukkaiden oma toiminta sen sallivat. Tärkeimmät luontopaikat ja osa maisematiloista on myös mahdollista säilyttää. Paikkojen, reittien ja maisemien menetystä voidaan kompensoida avaamalla uusia esimerkiksi merelle tai ulommas varsinaiseen Sipoonkorpeen, jolloin paikallisyhteisölle voidaan tarjota sen omiin tarpeisiin liittyvää lisäarvoa.

6.6 Virkistys ja luonto

Det viktigaste för mig är naturen. Vill inte sätta mig i bilen och vara tvungen att köra en stund för att sedan kunna gå i skogen. Hellre naturen utanför dörren.

Sipoonkorpi

Luonnossa liikkuminen oli haastatelluille hyvin tärkeää. Joillekuille se, että metsään ei tarvitse matkustaa, oli jopa asumisen ydinasia. Kaikkialle muualle kyllä sopii matkustaa – töihin, kauppaan jne. – mutta metsään pitää päästä kotiovelta. Asumisen tutkimukset toistavat yhä uudestaan, miten tärkeää luontoon pääseminen ja siellä liikkuminen suomalaiselle asumiselle on. Niinpä liitosalueen asukkaat eivät ehkä eroa muista helsinkiläisistä niinkään luonnon tärkeyden kuin sen määrän ja saavutettavuuden suhteen. Sipoonkorpi ja metsät lankeavat sikäli yhteen, että haastatellut olivat taipuvaisia määrittelemään kaiken moottoritien tai Landbon pohjoispuolisen alueen Sipoonkorveksi ja puhuessaan metsien merkityksestä he puhuivat yleensä samasta alueesta.

Tärkeimmiksi luontokohteiksi haastatelluissa nousevat liitosalueen pohjoisosan monet metsälammet, varsinkin Hältingträsk. Se sijaitsee Landbon ja Puroniityntien välissä keskellä metsää polku-yhteyksien päässä.

V1: Hältingträskiin ei saa koskea! Ne lampi ja ne kalliot, sinne ei saa tulla! (...)

V2: Mutta jos tulis ulkoilureittejä, lapsetkin voisivat käyttää (...)

H: Miksi se on kiva paikka?

V1: Se on musta suolampi ja korkeat kalliot

V3: Niitä on täällä paljon kyllä

V3: Rakentamisessa tehdään se suuri virhe aina, että pyritään rakentamaan kaikkein kauneimpaan ja hienoimpaan paikkaan. Siihen ei koskaan saisi rakentaa, että se voitaisiin edes jättää jälkipolville. Rakennetaan siihen toiseksi parhaaseen paikkaan, jätetään maisemat ja hienot kohdat.

V1: Täällä on aivan upeita kallioita ja soita. Mutta sitten on oikeasti sellaista ryteikköä mihin voi rakentaa.

Lampi on tummavetinen ja suomainen. Siellä on ollut laituri, jolta saattoi käydä uimassa. Muuten sen rannalla kaikei pidetä piknikkiä, uitetaan veneitä, marjastetaan ja sienestetään ja vain viihdytään luonnon keskellä. Lampien viehätyn syy lieenee siinä, että ne ovat suhteellisen vaikeapääsyisiä ja eristyneitä paikkoja mutta kuitenkin saavutettavissa pieniin retkiin.

H: Mitä harrastatte ja missä?

V: Tämä on yksi syy (partio)lippukunnan perustamiseen: Lapsilta puuttui harrastuksia. Hevoset on kyllä yksi harrastus. Retkeily ja ulkoilumaastothan täällä on ihan huippuluokkaa. Merelle pääsee tai metsään. Ei tällaisia metsiä Helsingissä ole muualla.

Ranta-alueet

On ehkä yllättävää, että haastatelluissa metsä ja Sipoonkorpi painottuvat virkistysalueina ja luontokohteina enemmän kuin meri ja saaristo. Tämä selittyy osittain sillä, että alueen rannat ovat niin asutut tai ainakin yksityistetyt, että luontevaa yhteyttä mereen lähiluontona ei uudisasukkailla yleensä ole. Uimaranta alueelta puuttuu kokonaan. Viime talvena ei ole ollut jääteitä ja -latuja, jotka ennen avasivat merta kulkea. Metsät ovat toiminnallisia paikkoja, kun taas merenranta merkitsee enemmän visuaalisesti ja muuten aistimellisesti. Jos meri ei mistään eteen avaudu, se jää arkielämässä etäiseksi. Merta pidetään kyllä sinänsä tärkeänä ja saaristoa hienona, mutta merellä liikkuminen keskittyy muutamille aktiiveille.

H: Käyttekö saaristoa, käyttekö saaristossa?

V1: Kanootti veneenä, veneilen paljon.

V2: Turhan vähän tulee käytyä.

V3: Meidän perhe kävi tosi paljon ennen kuin ruvettiin maanviljelijöiksi. Nyt ei

vain ole aikaa. Mutta saaristo on tärkeä.

V4: Olen pyörinyt Karhusaaren ympäri tänä kesänä, siihen se on jäänyt.

H: Millä lailla saaristo on tärkeä? Miten sinne menoa voisi helpottaa, tai että olisi mukavampaa, ilman omaa venettäkin?

V5: Se on kaunis. Siellä on muutama kunnan omistama uimaranta, joilla tuli paljon käytyä kun lapset oli pieniä. Missä käydään usein, on Simsalössä, usein syö-mässä ja viihtymässä. Se jää Sipoon puolelle, mutta on tosi tärkeä yhteys.

Ruotsinkielisellä kantaväestöllä yhteyksiä saaristoon on enemmän mutta sekin on satunnaista pikemmin kuin yleis-tä. Meren merkityksestä enemmän puhuvat haastatellut ovat veneenomistajia tai melontaharrastajia. Melonta onkin merkittävä ulkoiluharrastus, vaikka Sibbo Kanotklubbenin sekä vastavalmistuneen Bear & Waterin melontakeskuksen tilat sijaitsevatkin Storörenissä juuri liitosalueen itärajan takana. Paikasta on tulossa yksi pääkaupunkiseudun melonnan keskuksista.

Mikä sitten on peltojen eli kultivoidun luonnon merkitys luonnonympäristönä? Maalaismaiset näkymät peltoineen ja niittyineen on alueen kaupungista erottava ominaisuus, joka luo sille tunnusomaisen pastoraalisen piirteen. Siitä puhutaan osin samassa yhteydessä kuin muusta luonnonympäristöstä, mutta on tärkeää tehdä erottelu niiden kesken. Metsä näyttää olevan peltoja tärkeämpää, ainakin uudisasukkailla. Tässä suhteessa aluetta voi oikeastaan pitää jo kaupungistuneena: maatalousmaiseman voi väittää viittaavan maalaisuuteen (tuotanto) kun taas metsissä samoilua voi pitää kaupunkilaisena elämysretkeilynä (kulutus). Tulkinta poikkeaa yleisestä ajattelutavasta ja vaatii hieman selittämistä.

Luonnonläheisyyttä eri muodoissaan pidetään yleensä suomalaisen kulttuurin erityispiirteenä, joka selitetään seuraukseksi kansan vähäisestä kaupungistumisesta ja elävistä juurista maaseudulla. Jos lähestytään asiaa luonnonympäristön hyödyntämisen ja toiminnan kautta, tulkinta voidaan kiistää ja väittää, että todellisuudessa luonnonläheisyys on päinvastoin seurausta kaupunkilaisuudesta. Metsissä kiertely huvin vuoksi, melominen ja muut luontoharrastukset ovat modernin kaupungistuneen yhteiskunnan ilmiö. Eivät ne suinkaan kuuluneet sitä edeltäneeseen maanviljelyskulttuuriin.



Kuva 15: Avarat maisemat, pellot ja laiduntavat hevoset edustavat alueen perinteisiä arvoja. (Leena Liipola)

Puutarhanhoito ja mökkeily – joita pidetään suomalaisen kulttuurin maalaisen kytkennän osoittimina – ovat puolestaan perua eurooppalaisen kaupungin säätyläiskulttuurista. Eivät ne kuuluneet suomalaiseen maalauskulttuuriin 1800-luvulla, vaan yleistyivät kaupunkiporvariston kautta koko kansalle yhtä jalkaa kaupungistumisen kanssa. (Mäenpää 2008)

Toisin kuin totutusti ajatellaan, sekä asumispreferensseissä esiintyvä luonnonläheisyyden toive että ulkoiluun ja virkistykseen liittyvät luontokokemukset heijastavat pikemmin urbaania kuin maalaista kulttuuria. Tätä tukee se, että asumistutkimus on tunnistanut luonnonläheisyyden arvostuksen yleiseksi suomalaiseksi ilmiöksi, joka pätee sekä tiiviissä kaupungissa, väljillä esikaupunkialueilla että maaseudulla asuviin (Mäenpää 2008). Kruunuhakalaiset arvostavat luontoalueitaan, puistoja ja merenrantaa siinä missä östersundomilaiset omia metsiään, rantojaan ja peltojaan.

Tällä tavoin tulkittuna mahdollisuudet liitosalueen luonnonympäristön kehittämiseen näyttävät paljon positiivisemmilta, kuin jos metsien ja meren tarjoamat luontokokemukset sidotaan alueen menetettävään maalaisuuteen. Tämä ei kuitenkaan tarkoita luonnon kultivointia kaupunkimaisemmaksi, vaan sen ymmärtämistä, että *alueella on jo luontointensiivinen kaupunkikulttuuri*. Aluetta ja sen asukkaita ei siis tässä mielessä tarvitse urbanisoida. Sen sijaan kannattaisi ehkä tutkia vielä tarkemmin, miten nykyiset asukkaat käyttävät alueen luontoa. Todennäköistä on, että *tulevat* asuk-

kaat arvostaisivat todennäköisesti myös vähäisempiä ja kultivoidumpia luonnonlementtejä, kuten esimerkiksi kruunuhakalaiset arvostavat. Tässä selvityksessä pyritään kuitenkin paikantamaan liitosalueen vahvuuksia ja ominaispiirteitä, ja siksi on syytä korostaa juuri olemassa olevaa luonnonympäristöä ja sen attraktiivisuutta.

Huomionarvoista on myös, että puhuessaan luonnonympäristöstä haastatellut eivät juuri puhuneet floorasta tai faunasta



Kuva 16: Asukkaat korostivat Sipoonkorven merkitystä virkistysalueena. (Leena Liipola)

Kuva 17: Sipoon Kanoottiklubin perhemelontatoimintaa. (Jan von Haartman)





Kuva 18: Asukkaiden ja partiolippukuntien järjestämät luontoretket edustavat lounaissipolaista yhteisöllisyyttä tyypillisimmillään. (Jan von Haartman)

Kuva 19: Hältingträsk oli haastateltujen keskuudessa alueen suosituimpia retkikohteita.

sinänsä. Heidän luontokokemuksensa ei vaikuta kiinnostukselta eliöstöön ja kasveihin vaan rauhallisuuden, elämyksellisyyden ja estetiikan kannalta erityisiin paikkoihin. Natura 2000 -alueista ei puhuttu lainkaan. Asukkaiden luonto ja luonnonsuojelualueiden luonto eivät käy yksiin. Jos siis asukkaiden näkökulmasta katsotaan, luonnon säilyttämisen ei pitäisi perustua vain ekosysteemin näkökulmaan biodiversiteetteineen, Natura-alueineen ja ekokäytävineen. Tärkeämpiä ovat ihmisten (ja hevosten) kulkureitit ja niiden varrella oleva koettava luonto.

Luonto on asukasnäkökulmasta katsoen liitosalueen tärkein vahvuus. Siihen kuuluvat metsät, meri, maaseutumaiset kulttuurimaisemat, erityiset luontokohteet, polut ja muut reitit. Luonnonläheisyyttä pidetään suomalaisen kaupunkiympäristön erityispiirteinä, joka näkyy sekä suomalaisten asumistoiveissa että kansainvälisenä erottumistekijänä (ks. esim. Greater Helsinki Vision 2050 -ideakilpailun palkitut ehdotukset ja palkitsemisen perustelut). Luonnonympäristön suhteen alueen kaupungistuminen tuo tietysti suuren muutoksen. Luonto lakkaa olemasta kaikkialla ympäröivä elementti metsien ja peltojen vuorotteluna maaseutumaisessa maisemassa. Sen sijaan se, mikä asukkaille on tärkeintä, väliön pääsy luontoon, lienee mahdollista pitkälti säilyttää. Luontopaikkoja avaa-



malla ja reitittämällä pääsyä voidaan jopa parantaa, varsinkin meren rannan ja saariston suhteen. Samalla kuitenkin menetetään osa luontopaikkojen viehätystettä, joka liittyy niiden tiettyyn pyhyyteen syrjäisinä ja koskemattomina paikkoina.

6.7 Reitit ja suunnat: autoilijan ja retkeilijän näkökulma

Ryhmähaastattelujen perusteella liitosalueen ihmisten *liikenne* perustui henkilöautoon ja vain paikoin (Uusi Porvoontie) riittävään joukkoliikenteeseen. Asiointi- ja työmatkaliikenne toimi sujuvasti yleensä vain autolla. Kunnollisia

Teemakartta asukkaille tärkeistä luontokohteista ja maisemista
Vesistöjä (V)

- V1 Storträsk
V2 Gumböle träsk
V3 Stora Dammen
V4 Hältingträsk; erityisen tärkeä landbolaisille
V5 Ländelaakso
V6 Alueella monta pientä lähettä

Virkistys- ja luontokohteita (L)

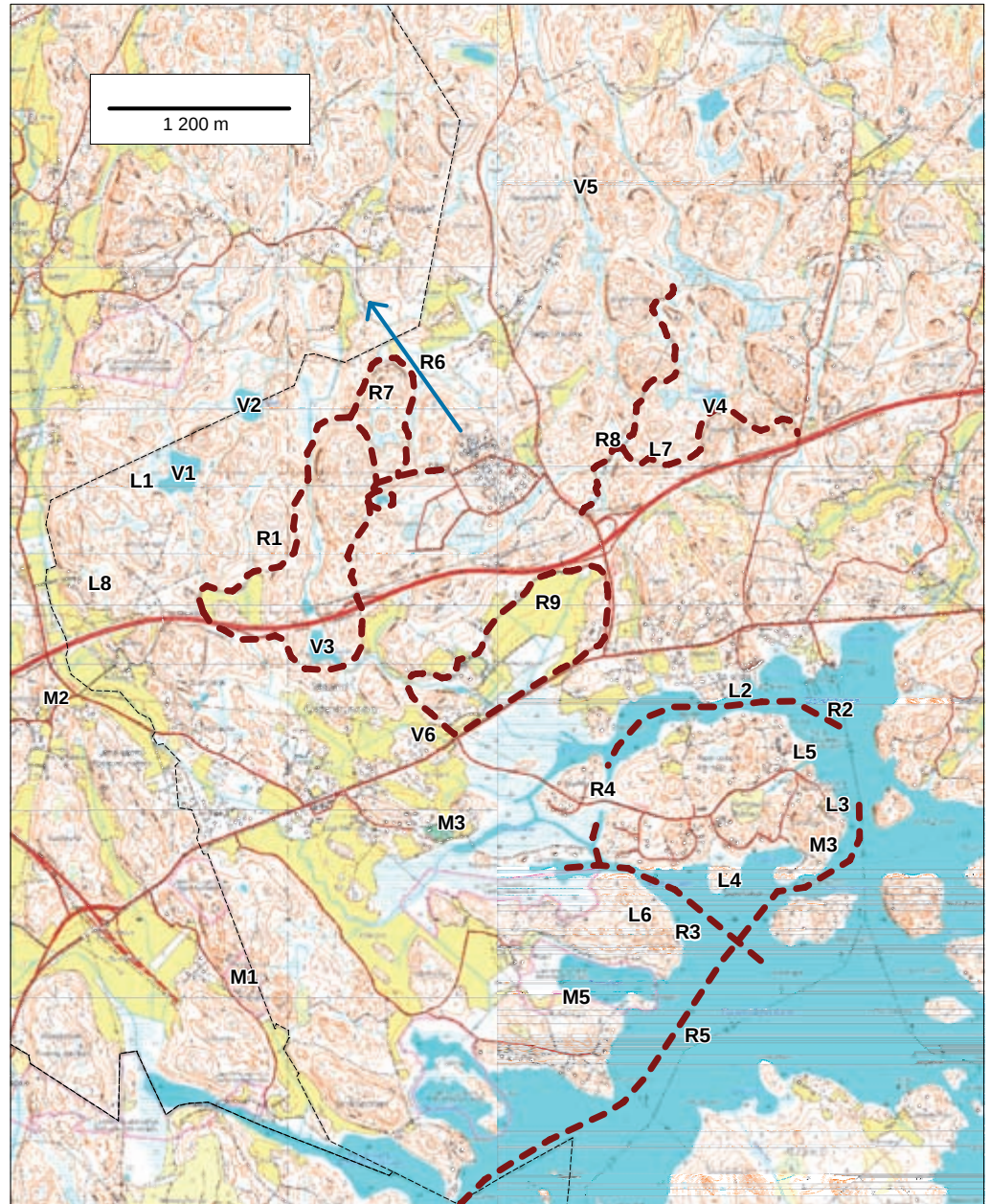
- L1 Hienoja kallioita; lasten leikkipaikkoja/nuorten oleskelupaikkoja
L2 Uimakoppi Korsnäsin rannassa
L3 Karhusaaren satama; tärkeä lähtöpaikka saaristoretkille
L4 Asukasyhdistyksen uimaranta
L5 Kurssikeskuksen ranta; julkista rantaa
L6 Husön ranta; julkista rantaa
L7 Suositettu luontoreitti herkässä maastossa
L8 Hyviä kiipeilymaastoja – metsä ollut aikaisemmin hakkuu-uhan alla

Reittejä alueen sisällä (R)

- R1 Ratsastusreitti; tarve erilliselle kevyen liikenteen reitille viereen
R2 Melontareitti
R3 Melontareitti
R4 Reittitarve salmen läpi
R5 Latuyhteys Sipoosta Vuosaareen
R6 Yhteys Sipoonkorpeen
R7 Luonto-/kävelyreitti
R8 Luonto-/kävelyreitti
R9 Kävelyreitti Östersundomin kartanon kulttuurimaisemassa

Kauniita ja tärkeitä maisemia (M)

- M1 Pronssikauden haudat
M2 Susirajalta lounaaseen avautuva laakso
M3 Maisema kappeliilta Kapellvikenille
M4 Maisema Kasabergetin rannasta merelle
M5 Vanhat kiviaidat



Kuva 20: Haastatteluissa esiin tulleita luonnon ja maiseman kohokohtia.

joukkoliikenneyhteyksiä toivottiin toisaalta alueen reunoille (Puroniityntie) ja toisaalta työpaikka-alueille erityisesti Vantaan Kehä III:n suuntaan.

Joukkoliikenne liitettiin usein lapsuuteen. Harmiteltiin lasten puolentoista tunnin koulumatkaa ja muisteltiin kuinka Östersundomin kartanoa katsottiin lapsena bussin ikkunasta.

Autoilijan (vähäisiä) ongelmia alueella olivat asiointipysäköinti ja metron liityntäpysäköinti (Itäkeskuksessa tai Puotilasassa). Myös tulevaisuuden joukkoliikennekysymyksiin liitettiin juuri liityntäpysäköinti. Enemminkin haastateltujen puheissa korostuivat kohteet ja saavutettavuus. Liikkuminen alueelta ulospäin suuntautui yleisimmin jossain pääkau-

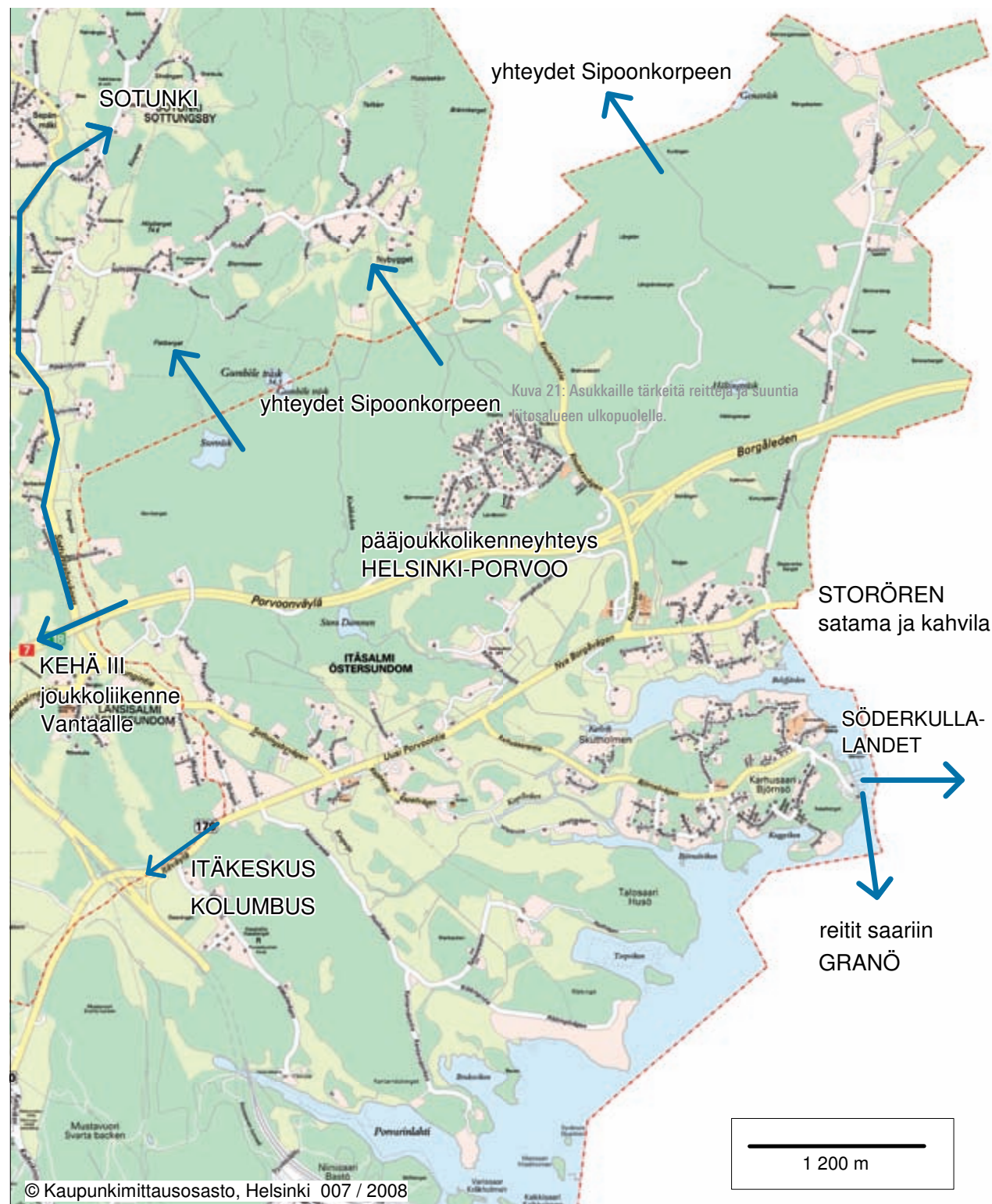
punkiseudulla sijaitsevalle työpaikalle sekä harrastuksiin ympäri seutua. Helsingin keskustassa asioimisen ja käyntien määrä sekä merkitys vaihtelivat erittäin paljon elämäntilanteen mukaan. Jotkut, erityisesti iäkkäät haastatellut kertoivat viet-

tävänsä hyvinkin paikallista ja tässä mielessä "maalaiskylämaista" elämää. Helsingin ydinkeskustassa tai Pasilassa työsäkäyvät taas käyttivät luonnollisesti pääkaupungin palveluita paljon enemmän.

Virkistysretkien kohteena oli erityi-

sesti Sipoonkorpi. Vene- ja kanoottiretkillä kohteena olivat paitsi merenselät itessään, myös saaret kuten Söderkulalandet tai Granö. Jalan tai autolla käytiin usein myös Storörenissä sijaitsevasa kahvila-ravintolassa.

Kuva 21: Asukkaille tärkeitä reittejä ja suuntia liitosalueen ulkopuolelle.



7 Johtopäätöksiä alueen ominaispiirteiden huomioimisesta sen kehittämisessä

Työssä etsittiin Lounais-Sipoon liitosalueen ominaispiirteitä ja vahvuuksia. Tässä johtopäätösluvussa esitetään käsiteltyjen aineistojen – erityisesti haastatteluaikeistojen – pohjalta sellaisia alueen, asukkaiden ja yhteisöjen piirteitä, joilla voi olla erityistä merkitystä alueen kehittämisessä ja suunnittelussa. Työn yhteydessä käydyissä keskusteluissa ja tehdyissä haastatteluisia tuli esiin runsaasti puutteita, toiveita ja kehittämisohdotuksia. Tässä ne on esitetty mahdollisimman uskollisesti alkuperäiselle aineistolle. Siten tässä ei oteta kantaa siihen, mitkä asiat ovat realistisesti toteutettavissa ja toisiinsa yhdisteltävissä.

7.1 Yleisiä johtopäätöksiä alueesta

Liitosalue on kehittynyt tähän saakka aalloissa ja vähitellen. Sotien jälkeen tuli muuttoaalto, sitten elettiin hitaan kasvun aikaa, kunnes Karhusaari ja Landbo rakennettiin. Kehitys ei ole ollut erityisen suunnitelmallista. Se on perustunut alueen maanomistajien ja asukkaiden omaan toimintaan sekä – yleiskaavan puuttuessa – paljolti poikkeusluvalla rakentamiseen. Nyt tapahtuva muutos on historiallinen sikäläkin, että **julkinen valta** ottaa ensimmäistä kertaa vahvan kehittämisohjat käsiinsä. Östersundom modernisoidaan kaupungiksi.

Tähän liittyy asioita, jotka muodostavat alueelle sosiaalisia ja symbolisia ominaispiirteitä. Alueen asukkaat ovat tottumattomia kaupunkisuunnitteluun. Alueliitos on herättänyt paljon huomiota ja Helsingin on tulkittu kokeneen imagotappion liitosprosessissa (Mattila 2008). Alueliitosmenettely lienee vielä pitkään osa alueen identiteettiä ja imagoa. Liitosmenettelyn poikkeuksellisuus, alueen laajuus sekä odotukset pientalovaltaisesta

kaupunginosasta tekevät alueesta Helsingin uuden **esikaupunkisuunnittelun näyteikkunan**, jonka prosessia ja lopputulosta seurattaneen julkisuudessa intensiivisesti.

Alue on luonteeltaan kahtalainen. Väestöltään se on valtaosin osa seutu-kaupungistumisen 2000-luvun vaihteessa synnyttämän pientaloelämäntavan aluetta. Toisaalta se on Helsingin ainoa paikka, jossa on säilynyt **ruotsinkielinen uusmaalainen rannikkokulttuuri** kartanoineen, viljelymaineen, metsineen ja saaristoyhteyksineen. Siihen kiinnittyy alueen koettu identiteetti, johon myös suomenkieliset uudisasukkaat haluavat liittyä. Nykypäivänä alueen perinteinen **kaksikielisyys on myönteinen identiteetti- ja imagotekijä**. Se on jo vetänyt puoleensa helsinkiläisiä, muualta rannikolta muuttaneita sekä ulkomailta palaneita.

Alueen vanhoilla asutusalueilla asuu suhteellisen paljon vanhenevaa väestöä, jolle perinteinen pientaloasuminen alkaa käydä työlääksi. Yksi hyvä lähtökohata asuinrakentamisen suunnitteluun voisi olla laadukkaiden **senioriasuntojen tuottaminen alueelle**.

7.2 Alueen vahvuuksia, ominaispiirteitä ja mahdollisuuksia

Östersundomin kartanomiljö on helsinkiläisittäin harvinainen. Sinänsä ei ole uutta, että Helsinki rakentaa kartanoiden (Munkkiniemi, Puotila) maille, mutta nykyinen kiinnostus historiallisiin elämyksiin asettaa vaativia odotuksia kartanon ja kappelin miljöön kehittämiselle. On mahdollista sekä säilyttää niiden autenttisuus kokemuksellisuina paikkoina että toisaalta avata niitä toimivaksi osaksi kaupunkimiljöötä.

Östersundomin kirkko eli kappeli ympäristöineen on erityisen herkkä sekä fyysisenä miljöönä että mentaalisenä paikkana. Myös kartanon, kappelin ja Björkuddenin historiallinen ja maantieteellinen **yhteys** Karlvikin lahden rannoilla on suunnittelussa huomioitava asia, vaikka se on pitkälti maisemasta kadonnut. Onko mahdollista palauttaa ruovikoinen lahti osittain avoimeksi merenlahdeksi, Karlvikiksi, joka miljöönä hallitsee jälleen Östersundomin maisemaa? Onko kartanon omistajilla, toimijoilla ja rakennuksilla mahdollisuuksia kehittyä alueen yhteiseksi historialliseksi sydämeiksi julkisen käytön ja ”elämyselinkeinojen” varassa?

Topeliuksen asuintalo **Björkudden** on kansallisesti merkittävä symbolinen paikka, jolla on paljon potentiaalista merkitystä alueen identiteetille ja imagolle. Sen nostaminen esiin kaupunkisuunnittelun keinoin voi tuoda paikalle lisäarvoa. Topelius voitaisiin huomioida myös nimistön suunnittelussa.

Sipoonkorpi ja siihen liittyvät metsät ovat alueen nykyisille asukkaille tärkeää virkistysympäristöä ja siinä mielessä merkittävin vahvuus. Sipoonkorven hallinnollinen rajaaminen ja rakennettavan asutuksen pohjoisreunan rajaaminen sekä metsälampien kohtelu on merkittävä suunnittelutehtävä, jossa on mahdollista hyödyntää asukkaiden kokemuksia.

Merennannat ja saaristo ovat alueella vajaakäytössä ollut luonnon ja kulttuurin ympäristö. Julkinen uimapaikka, yhteys saaristoon, merellinen virkistysalue ja näköalapaikat merelle sekä merelliset harrastukset ovat kaupunkisuunnittelun mahdollisuuksia tuoda sekä lisäarvoa alueen asukkaille että kehittää attraktiivista ja omintakeista kaupunkiympäristöä. Alueen asukkaiden **uima-**



Kuvat 22 ja 23. Vantaan Kartanonkosken ja toisaalta Helsingin Vuosaaren julkisia paikkoja vertailtiin sekä keskusteluissa että asukkaiden toimittamissa kuvissa. (Marina Elf)

rannat nähtiin tärkeänä elämänlaatutekijänä.

Melonta on kasvava, ekologinen harrastus ja puitteiltaan enimmäkseen seurapohjaista toimintaa, joka yhdistää eri ikäluokkia ja sosiaaliryhmiä. Sellaisena se sopii Helsingin suunnittelutavoitteeseen avata rantaa ja merta yleiseen käyttöön. Kanoottiharrastus tuli esiin myös paikallisesti tärkeänä yhteisöllisyyttä rakentavana ilmiönä. Sipoon Kanoottiklubi järjestää kursseja ja yhteisiä melontaretkiä. Kanoottiklubi ja Storörenissä sijaitseva melonta- ja retkeilyliike Bear and Water voisivat toimia alkuna monipuolisemmalakin vene- ja melontaklusterille.

Hevostilat ja -tallit ovat sekä maisemallisesti että toiminnallisesti liitosalueen (ja toki muutenkin tämän vyöhykkeen) tyypillinen piirre. Hevosharrastus nähtiin leimallisena koko Lounais-Sipoolle. Hevostaloudesta on mahdollista kehittää tulevaa kaupunginosaa profiloiva, luonnonläheinen ja elämyksellinen imagotekijä ja paikallinen elinkeino. Hevostalous voisi hyödyntää laidunmaina, ratsastuskenttinä, -maneeseina ja tallipaikkoina rakentamiseen liian alavia peltoniittyjä esimerkiksi Talosaarentien varressa. Hevoset näkyisivät maisematilassa kauas ja laiduntaminen olisi ekologista maisemanhoitoa. Esitettiin,

että maankäytön suunnitelmissa pitäisi suunnitella ratsastusväylästä Sipoonkorpeen. Seudun kuntia yhdistävä Ratsukehä -suunnitelma on ollut haastattelujen mukaan vireillä myös Lounais-Sipoossa mm. Helsingin kaupungin liikuntaviraston kanssa. Tähän liittyvä haaste on **ratsastajien** sovittaminen esikaupungistuvaan liikkumisympäristöön. Ryhmähaastattelussa ehdotettiin, että kevyen liikenteen raiteille rakennettaisiin metrin sora-pintainen levennys hevosia varten.

Haastateltujen mukaan kiireisimpiä kuntoon saatettavia asioita ovat **kevyen liikenteen yhteydet**. Kevyen liikenteen väylä Karhusaareen mainittiin ryhmähaastatteluissa monta kertaa. Karhusaarelaisia kiinnosti myös lenkin muodostamisen mahdollisuus muodostamalla toinen ylityskohta – kevyen liikenteen silta – saaren pohjoisrantaan, jolloin saataisiin lyhyempi ja turvallisempi koulureitti. Reitit ja kävely-ympäristön elämyksellisyys koettiin myös tärkeänä ja esitettiin että missä mahdollista, olisi säilytettävä/rakennettava mahdollisimman ”luonnollisia” polkuja. Erityisesti asfaltoituja kävelyteitä pidettiin tälle alueelle vieraina.

Reittien suunnittelua ja viitoitusta pidettiin tärkeänä. Hyvänä esimerkkinä olivat tilanteet, joissa metsänlaidan tonttien asukkaat kertoivat: retkeilijät etsivät

toisinaan reittejä Sipoonkorpeen asuintonttien läpi.

Alueen keskeisiä suunnittelukysymyksiä pidemmällä aikavälillä ovat tulevat **joukkoliikenneyhteydet**. Haastatteluissa monet asukkaat suhtautuivat skeptisesti metroon mutta toivoivat sen, jos se tulee, sijoittamista pääväylien (Porvoon moottoritie, mahdollinen tuleva Heli-rata) yhteyteen. Kuitenkin niiden varrelle on vaikea sijoittaa metroasemien edellyttämää taajaa lähiasutusta. Pikaraitiotie voisi käytettyjen aineistojen perusteella paremmin soveltua nykyisten asukkaiden kuvaan ihmis- ja luonnonläheisestä rannikkokaupunginosasta.

Keskeisiä suunnittelukysymyksiä olivat rakentamisen **vaiheittaisuus/aikataulu ja rakentamisen tapa**. Asukkaat toivoivat aluetta rakennettavan vähittäin ja palveluiden kehittyvän vaiheittain. Lisäksi pidettiin tärkeänä yhtenäisten luontoalueiden säilyttämistä, keskittämällä rakentaminen ehyiksi kokonaisuuksiksi. Vantaan Kartanonkosken korttelirakennetta pidettiin hyvänä esimerkkinä. Toisaalta perinteinen maisemarakenne haluttiin säilyttää mahdollisimman eheänä. Tärkeitä ovat viherkäytävät, sillä luontoon haluttiin päästä mahdollisimman suoraan kotiovelta ja jalan.

Konkreettisten suunnitteluhaasteiden ohella voisi haastatteluaineiston perusteella eritellä myös **kommunikointiin ja tiedottamiseen** liittyviä haasteita. Kuten edellä on käynyt ilmi, asukkaiden mielestä vaikeaa kuntarajan muutoksessa on ollut epävarmuus samanaikaisesti monista asioista: *”ihmiset jättävät pensasaidan tekemättä, mansikkamaan hoitamatta ja vaahteran istuttamatta.”* Asukkaat kertoivat odottavansa, miten Helsingin kaupunki rakentaa molemminpuolisen luotamuksen. Tiedontarvetta uskottiin olevan paljon, ja varmaankin molemminpuolista. Vaikka esimerkiksi tiedettiin että suurimuotoista rakentamista ei tapahdu lähivuosina, niin tapahtuuko yhtään mitään, esim. ensi vuonna tai seuraavana?

Ryhmähaastattelujen päätteeksi kysyttiin myös hyviä ja huonoja esimerkkejä alueen kaupunkikuvan suunnitteluun. Osallistujat nostivat **Vantaan Kartanonkosken** esikuvaksi jokaisessa ryhmässä. Sitä kuvattiin innostuneesti idylliseksi, värikkääksi, inhimilliseksi ja keskieuropalaiseksi. Huonoksi esimerkiksi nimettiin lähes yhtä yksimielisesti uusi Vuosaari, jota pidettiin liian tiiviinä ja kovana – pois lukien Aurinkolahti, jota pidettiin hienona.

7.3 Ehdotuksia erityisiin kohteisiin

Tehdyissä haastatteluissa tuli esiin, että alueelta puuttuu ”luonnollinen keskus” ja sen myötä kaupunkimaisia tapaamisen ja satunnaisen kohtaamisen paikkoja. Alueelle aikanaan suunniteltavat julkiset tilat sekä yhteis- tai monitoimitilat tulevat siten tarpeeseen myös vanhojen asukkaiden kannalta. Östersundomin keskus lähikaupan ympärillä on alueen historiallinen kaupallinen keskuspaikka, jonka symbolinen merkitys on käytäntöä suurempi. Pienen kauppapaikan kehittäminen nykyisellä paikallaan on historiallisesti perusteltua. Esimerkiksi ”kauppa-asuintalo” voisi toimia lähtökohtana.⁸ Kauppa avautuisi kaduille ja aukioille sekä yhdistäisi kauppaa, asumista ja muita toimintoja. Toisen, uudemman keskuspaikan muodostaa Sakarinmäen koulu ja Östiksen nuorisotalo sekä niiden ympärille syntynyt toiminta.

⁸ Kauppa-asuintalosta ks. Mäenpää 2008, 45–46; Norvasuo 2008, 345–346.

Kasabergetiä on mahdollista kehittää näköala- ja lintujen tarkkailupaikkana osana ulkoiluverkostoa.

Liitosalueen, Östersundomin vahvuudet ovat sen **kartanokulttuuriin ja luontoon kiinnittyvässä historiassa** ja niistä ammentavassa paikallisessa identiteetissä ja yhteisöllisessä kulttuurissa. Liitosalue jakautuu etelän merenrantavyöhykkeeseen ja pohjoisen metsävyöhykkeeseen. Eteläosa on monesta syystä haastavampi suunnittelukohde suuria volyymeja ajatellen (kulttuurimaisemat, asutus, Natura-alueet, matalat alueet). Pohjoisosan asuinrakentamista on mahdollista kehittää Sipoonkorven muodostaman merkittävän luontoattraktion pohjalta. Suunnittelun haasteeksi muodostuu luonnon ja kaupunkirakenteen rajaaminen. Tärkeitä ovat näkymät ja merkityt reitit ”erämaahan” helpottamaan metsien virkistyskäyttöä.

Haastattelujen perusteella pohjoinen ja eteläinen vyöhyke tulisi yhdistää **viherkäytävillä ja kevyen liikenteen reiteillä**. Näiden hyvällä suunnittelulla voisi pyrkiä takaamaan luonto- ja kulttuurimaisemalle riittävän historiallisen jatkuvuuden. Reitit voisivat olla ”kotiseutopolkuja”, jotka antavat asukkaille mahdollisuuden löytää ja retkeillä alueensa merkittäviin paikkoihin.⁹ Suunnitteluideana tämä voisi osaltaan auttaa alueen haastavassa kehittämisilanteessa. Monet identiteettiä ja arvoa muodostavat teki- jät kiinnittyvät maalaismiljööhön, joka ei tule säilymään sellaisenaan. Kylämäinen yhteisöllisyys muuttuu kaupunkilaiseksi, samoin luonto siirtyy etäämmälle voimakkaan rakentamisen takia.

Lopuksi yksi kirjoittajien oma idea. Voitaisiin tutkia, onko Karlvikin lahdelta luonnon- ja rakentamisolosuhteiden kannalta mahdollista rakentaa hollantilais-tyyppinen, meren ja purojen äärelle sijoittuva **kanavien kaupunginosa**, jonka attraktiivisuus perustuisi veden läheisyyteen ja vesiliikkumisen mahdollisuuksiin. Kanavajärjestelmä toimisi myös vesienhallintajärjestelmänä tulvia ja veden nousemista vastaan.

⁹ Termi on Suomen Kotiseutuliiton samannimisestä projektista. ”Kotiseutupolut ovat kiinnostavista paikallisista kohteista koottuja kävelyreittejä, joissa esitellään alueen luontoa, historiaa, kulttuuria, arkkitehtuuria, nykypäivän toiminnallisuuksia ja tulevaisuudennäkymiä.” (Tuusulan kotiseutupolut 2006)

Haastattelut

6 yksilöhaastattelua:

- Paikallislehden toimittaja, ei asu alueella
- Paikallisaktiivi, asunut alueella pitkään
- Hevostilayrittäjä, asunut alueella kymmenisen vuotta
- Alueen paikallishistorian asiantuntija, asunut alueella useita vuosikymmeniä
- Paikallinen maanomistaja
- Kaupan ja kahvilan pitäjä

3 ryhmähaastattelua:

- RH 1 Suomenkielinen ryhmä, 7 henkeä, joista 4 lapsiperheiden vanhempia, painotus Landbossa, Karhusaarella ja Östersundomissa
- RH 2 Ruotsinkielinen ryhmä, 6 henkeä, keski-ikäisiä ja vanhempia ihmisiä, useimmat asuneet useita vuosikymmeniä
- RH 3 Yritysten ja yhdistysten ryhmä, 8 henkeä, joista kolme asunut yli 40 vuotta alueella, kaksi asunut 30–40 vuotta alueella, kaksi asunut kymmenisen vuotta Landbossa, yksi asuu Vuosaarella ja työskentelee Östersundomissa; useat ruotsinkielisiä, haastattelu tehtiin suomeksi

Kirjallisuus

Befolkningsutvecklingen i Sibbo åren 1975–2004. Sibbo kommun/ Förvaltningsavdelningen/ rlo 5.9.2005. <http://www.sipoo.fi/easydata/customers/sipoo/files/arkiv/statrap2004.pdf>

Gardberg, Carl Jacob (1989): *Finländska herrgårdar*. Schildts, Helsingfors.

Halla-Seppälä, Hannu & Teckenberg Carl-Petter (1993): *Harmaakivistä punatiileen*. Sipoon seurakunta vuoteen 1965. Sipoon seurakuntayhtymä, Sipoo.

Ilmonen, M. (2005). *Urbaani ihanne ja asumisurat*. *Teoksessa* Knuuti L. (toim.). *Asumiset monetkasvot*, 49–56. *Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja* C60.

Kopomaa, Timo & Manninen, Rikhard (2002): *Malmi - No logo?* Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu, 2002;13. Helsingin kaupunki.

Kortteinen, Matti (2008): *Elämme laantuvien ristiriitojen ja hyvän hallinnan aikaa?* Toistaiseksi julkaisematon käsikirjoitus.

Kuvaja, Christer & Rantanen, Arja (1994): *Sibbo socknens historia I–II*. Gummerus, Jyväskylä.

Kyttä, Marketta & Lainevuori, Ari & Päivänen, Jani (2000): *Turvallisen matkan päässä kaupungista*. *Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja* B79, Espoo.

Lapintie, Kimmo (2008): *Ilmastomuutos ja elämänvirta*. *Kestävä kehitys vastaan asumispreferenssit*. *Yhdyskuntasuunnittelu* 2008:1.

Lönnqvist, Bo (1995): *Gamla gårdar i Helsingforstrakten*. Schildts, Vasa

Mattila, Ari (2008): *Osana metropolia vai maaseutua?* Helsingin ja Sipoon kamppailu Lounais-Sipoon alueesta. Pro gradu -tutkielma. Joensuun yliopisto.

Mäenpää, Pasi (2008): *Avara urbanismi*. Yritys ymmärtää suomalainen kaupunki toisin. YTK/TKK Espoo.

Mäntysalo, Raine (2008): *PARAS-hanke ja luomannilainen alueidentiteetti?* Luento Maunulan kesäseminaarissa 9.6.2008. http://www.kaupungin-osat.net/maunula/seminaarit/kesaseminaari_2008/mantysalo_sem_2008.pdf

Norvasuo, Markku (2008): *Asuttaisiinko toisin?* Kaupunkiasumisen uusia konsepteja kartoittamassa. *Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja* B95.

Nyberg, Paul (1954): *Östersundom kapell*. Sipoo.

Perec, Georges (2002): *Tiloja/avaruuksia*. Loki-kirjat, Helsinki.

Putkonen, Lauri (2008): *Yhteenvedo Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava-alueen kulttuurihistoriallisista arvoista*. 2.3.2008. www.sipoo.fi/easydata/customers/sipoo/files/2007_tekymp/01Saaristo_Rakennuskulttuuri.pdf

Puustinen, Tuulia (2008): *Liitosalueen rakennettu kulttuuriympäristö*, Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisusarjat, Yleissuunnitteluosaston selvityksiä, 2008:3. http://www.hel.fi/wps/portal/Kaupunkisuunnitteluvirasto/Artikkeli?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/ksv/fi/Julkaisut+ja+aaineistot/Julkaisusarjat

Päivänen, Jani & Leppänen, Paula & Pastinen, Virpi (2008): *Kaupungin osien sosiokulttuurinen profilointi*. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2006:11. Helsingin kaupunki. http://www.hel.fi/static/public/hel/kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2008/Ksv_2008-01-24_Kslk_03_EI/2D920D39-3E05-4458-9D55-43D4A1F77A18/Sosiokulttuurin_profilointi.pdf

Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt 1993 -luettelo. <http://www.nba.fi/rky1993/kohde312.htm>

Ratvio, Rami (2005): *Elämää metropolin reunoilla – Sundsberg ja Landbo hajautuvassa kaupunkirakenteessa*. Kaupunkimaantieteen pro gradu -tutkielma, Maantieteen laitos, Helsingin yliopisto. <https://oa.doria.fi/bitstream/handle/10024/2807/elamaame.pdf?sequence=1>

Schulman, Harry & Hirvonen, Jukka & Hurme, Esko & Lehtonen, Hilikka (1995): *Asumisen ja työn muuttuvat kytkennät*. Pääkaupunkiseudun pen- delialue ja ulkomaisia kokemuksia. YTK:n julkaisuja B 71.

Kartat ja tilastot

- Sibbo Hembygdsforskningsförening (ei vuosilukua): Skeden i Sibbos historia. Sipoon puolesta ry. – För Sibbo r.f. <http://www.slapmedia.com/sipoonpuolesta/>
- Sjöholm, Odin (2006a): Ortnamn i Sibbo: Husö, Kärr och Granö. Sibbo.
- Sjöholm: Ortnamn i Sibbo (2006b): Östersundom och Gumböle. Sibbo.
- SHF XI (2000). Skrifter utgivna av Sibbo Hembygdsforskningsförening r.f. XI: 1900-talets Sibbo – med tonvikt på förkrigstiden.
- SHF XII (2001). Skrifter utgivna av Sibbo Hembygdsforskningsförening r.f. XII: Handel och handelsmän i Sibbo.
- SHF XIV (2003) Skrifter utgivna av Sibbo Hembygdsforskningsförening r.f. XIV: Sibbo skärgård. Villor. Liv. Folk. (Packalén Eva, Malmberg Thure, Schybergson Per, Lindqvist Yrsa, red. Jern Hans). WS Bookwell, Borgå.
- SHF XV (2004) Skrifter utgivna av Sibbo Hembygdsforskningsförening r.f. XV: Från flydda tider till dagens verklighet. Skeden i Sibbos historia. Tallinn.
- Tuusulan kotiseutupolut.* Suomen kotiseutuliitto. 2006. <http://www.suomenkotiseutuliitto.fi/kotiseutuliitto/sivut/polut/tuusula.htm>
- Vaattovaara, M. & J. Vuolteenaho (2005). Asumisen uudet onnelat – Tapaustutkimuksia asumismielityksistä Espoossa ja sen lähikunnissa. 66 s. *Raportteja Espoosta* 2/2005.
- Virtanen, Anne (2000): Tilasta paikkaan, estetiikasta ekologiaan. Maantieteellisiä tulkintoja eletystä kaupungista. Turun yliopiston julkaisuja C: 155, Turku 2000.
- Westman Ulla-Stina (1995): Västersundom skola 120 år. Vanda.
- Sipoon pitäjäkartat 1933 ja 1964
Befolkningsutvecklingen i Sibbo åren 1975–2004.
Sibbo kommun/ Förvaltningsavdelningen/ rlö 5.9.2005:
<http://www.sipoo.fi/easydata/customers/sipoo/files/arkiv/statrap2004.pdf>

Liite: Ryhmähaastattelun kysymysrunko

Käynnistely:

Haastateltujen vähitellen kokoontuessa heitä pyydetään täyttämään taustatietolomake ja tekemään itselleen nimilappu.

* Tutkimuksen esittely

* Esittelykierros (nimi, asuinpaikka, kauanko asunut alueella)

Kysymykset:

* Asuinpaikka ja arkielämä

- Millainen on asuinpaikkasi?
- Kylä, lähiympäristö?
- Miten päädyit alueelle asumaan?
- Onko teillä juuria, sukua ym. alueella?
- Mitkä muut paikat alueella ovat arkielämässäsi tärkeitä?
- Onko alueella jokin keskus tai useita keskuksia?

* Liikenne ja liikkuvuus, liikunta

- Missä ja miten käyt töissä?
- Missä käyt ostoksilla?
- Mistä saat kunnalliset palvelut? (terveys, lastenhoito, koulut, kirjasto jne.)
- Joukko- ja autoliikenteen yhteydet ja toimivuus
- kevyt liikenne ja jalankulku
- Missä käyt usein vapaa-aikanasi – alueella tai sen ulkopuolella?
- Venerannat, venereitit, saaristoyhteys – onko merkitystä? (Gateway?)
- Sipoonkorpi – liikunta, reitit?
- Mitkä paikat Helsingissä ovat tärkeitä? (esim. keskusta, Itäkeskus tms.)
- (Missä suhteessa yrityksen sijainti on tärkeää?)

* Asuminen ja väestö

- Millaisia ihmisiä alueella asuu? millainen ihminen on "lounaissipoolainen"? Entä landbolainen jne?
- Yhdenmukaisuutta vai monimuotoisuutta?

- Miten alue sopii lapsiperheille?
- Minkälaista sosiaalista toimintaa alueella on? (yhdistykset, harrastukset jne.)
- Suhde lähialueiden asukkaisiin? (muut kylät, muu Sipoo, Vantaa, Helsinki)
- (Millaisia sosiaalisia verkostoja alueella on yhdistys- ja yritystoiminnan kannalta? Miten tärkeitä ne ovat?)

* Paikallinen identiteetti ja yhteisöllisyys

- Tunnetko naapureita ja muita alueen asukkaita?
- Onko yhteisiä tapaamisia ja toimintaa?
- Mikä on alueella omaleimaista? (identiteettitekijät)
- kuinka voimakas paikallinen identiteetti on verrattuna aiempiin asuinpaikkoihisi?
- Minkä kylien asukkaat ovat keskenään tekemisissä? Mistä sinä tunnet ihmisiä?

* Mielikuvat, imago, historia

- Millainen mielikuva sinulla on lounaissipoosta?
- Millainen imago tai maine alueella on mielestäsi muualla?
- Voiko alueella asumisesta olla ylpeä?
- Millainen historia alueella/kylälläsi on? Mitä se sinulle merkitsee?

* Miljö ja kaupunkikuva

- Näkymät ja maisemat
- Tiiviys ja väljyys
- Julkiset ja yhteiset tilat?
- Luontokohteet, ulkoilupaikat: mitkä ovat tärkeimmät? mitä ne merkitsevät sinulle?
- Missä on keskus? missä kohtaavat naapureita ja muita ihmisiä?
- Mitä meri ja merellisyys merkitsevät? (saaristo)
- Parhaat paikat – itselle tärkeät paikat
- ongelmakohtat, pelon aiheet?

- Millaiset/mitkä alueen ominaispiirteet haluaisit ehdottomasti säilyttää?
- Millaisia merkityksiä maisemalla ja luonnonympäristöllä on edustamallasi taholle?
- Alueen toteutumattomat yhteys- ja liikkumistarpeet?

* Menneisyys – tulevaisuus

- Mikä on mielestäsi muuttunut eniten viime vuosina/vuosikymmeninä?
- Miten luulet alueen kehittyvän jatkossa?
- Miten toivoisit sen kehittyvän?
- Näetkö erityisiä uhkia liitoksen myötä?
- Entä mahdollisuuksia?
- Mitä lisäarvoa alueen kehittäminen voisi tuoda (esim. palvelut)?
- Mitkä ovat mielestäsi alueesi vahvuuksia, jotka pitäisi ottaa huomioon suunnittelussa?
- Osaatko mainita jonkun esimerkki-kohteen, josta ottaa mallia – tai jonkun jonka virheitä välttää?
- Mitä alueen suunnittelussa pitäisi mielestäsi erityisesti huomioida?

* Yrityskysymykset:

- Alueen nykyisten yritysten toimialat?
- Alueelle sopivia toimialoja?
- Parhaita paikkoja toimitiloille?
- Millaisia ovat/pitäisi olla yritystonttien ja asuntojen yhteydet ja etäisyydet, onko esim. toimitila asunnon yhteydessä tälle alueelle hyvä ratkaisu?
- Liikenneyhteyksien merkitys, vain auto vai myös muu?
- Liikekeskusten ja metroasemien vetovoimaisuus yritysten sijaintitekijänä?
- Sataman vaikutukset liitosalueen vetovoimaisuuteen ja toimivuuteen yritysten kannalta?

* Mitä jäi kysymättä?

Tekijät

Rikhard Manninen ja WSP Finland Oy

Nimike

LOUNAIS-SIPOOSTA HELSINKIÄ – MAASEUDUSTA KAUPUNKIA
SOSIOKULTTUURINEN SELVITYS LIITOSALUEESTA

Sarjan nimike

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2009:1

Sarjanumero	2009:1	Julkaisuaika	14.4.2009
Sivuja	48	Liitteitä	0
ISBN	978-952-223-407-0 (nid) 978-952-223-408-7 (PDF)	ISSN	1458-9664
Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN

Tiivistelmä

Kaupunkisuunnitteluvirasto on teettänyt konsultilla (WSP Finland Oy) selvityksen, jossa on tutkittu liitosalueen asukkaiden ja muiden toimijoiden näkemyksiä Helsingin uuden liitosalueen sosiokulttuurisesta luonteesta, vahvuuksista ja paikallisidentiteetistä.

Alueen hyvä suunnittelu lähtee aina sen historiallisen kehityksen pohjalta. Raportissa kuvataan tätä liitosalueen historiallista kehitystä ja nostetaan esille sellaisia sosiaalisia ja kulttuurisia tekijöitä, joita voidaan korostaa alueen suunnitteluratkaisujen perustana. Näitä ovat esimerkiksi alueella vireän hevoselinkeinojen toimintaedellytysten varmistaminen, merenrantaan liittyvien aktiviteettien kehittäminen sekä vanhan ruotsinkielisen rannikkokulttuurin piirteiden korostaminen. Samoin alueen historiallinen perinne on osin katkennut ja sen ilmentämistä on tutkittava suunnittelun yhteydessä ja ehkä jopa rekonstruoitava uudelleen.

Erityisesti on haluttu selvittää, onko koko liitosalueella erotettavissa omaa paikallisidentiteettiä, vai onko identifioitumisen kannalta merkittävämpää esimerkiksi "landbo-laisuus" tai "karhusaarelaisuus". Aluetta on tarkasteltu myös osana laajempaa Uudenmaan rannikon kulttuurialuetta asukkaiden ja toimijoiden alueellisen suuntautumisen ja yhteyksien kautta. Vastauksia on haettu seuraaviin kysymyksiin:

- miten liitosalueen asukkaat identifioivat itsensä alueen "kyliin" (Östersundom, Kärr, Husö, Karhusaari ja Landbo)
- millaisia ovat kielirajojen paikalliset merkitykset (suomenkieliset, ruotsinkieliset)
- onko historiallisella tilajaolla merkitystä paikallisidentiteetin kannalta
- millaisia traditioita, toimintatapoja ja yhteisöllisyyden muotoja on havaittavissa
- millaiset elinkeinot ovat alueelle tyypillisiä

Asiasanat

HELSINKI, SIPOO, LIITOSALUE, KAUPUNKISUUNNITTELU, ALUEIDENTITEETTI, SOSIAALINEN, KEHITYSKUVA

ISSN 1458-9664
ISBN 978-952-223-407-0 (nid.)
ISBN 978-952-223-408-7 (PDF)

