Östersundom-toimikunta

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2011:17

Östersundomin yleiskaavaluonnos

Selostus

24.2.2011

Östersundomin yleiskaavaluonnos

Selostus

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2011

Teksti:
Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto Östersundom-projekti
Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelu
Sipoon kunnan maankäytön suunnittelu

Graafinen suunnittelu ja taitto: Sari Yli-Tolppa
Julkaisusarjan graafinen suunnittelu: Timo Kaasinen

Pohjakartta: © Kaupunkimittausosasto, Helsinki 012/2011

ISSN 0787-9024

Sisältö

1. Esipuhe ... 4

Förord ... 5

2. Tiivistelmä ... 6

Sammandrag ... 7

3. Yleiskaavatyön tausta ... 12

4. Östersundomin suunnittelualue ja Helsingin seutu ... 14

5. Historia ... 16

Alueen historiasta yleisesti ... 16
Osa-alueiden historiasta ... 19

6. Nykytilanne ... 22

Luonnonympäristö ... 23
Rakennettu ympäristö ... 28
Osa-alueiden kuvauksia ... 30
Rakennetun ympäristön suojelukohteet ... 34
Väestö ... 34
Elinkeinot ... 36
Kaupalliset palvelut ... 37
Liikenne ... 39
Yhdyskuntatekninen huolto ... 40
Ympäristöhäiriöt ... 41
Maanomistus ... 41

7. Suunnittelutilanne ... 42

Maakuntakaavatilanne ... 42
Yleiskaavatilanne ... 42
Asemakaavatilanne ... 42
Suunnittelualuetta koskevia suunnitelmia ... 43
Suunnittelualuetta koskevia päätöksiä ... 43

8. Tavoitteet ... 44

Valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet ... 44
Maakuntakaavojen tavoitteita Östersundomin osalta ... 45
Kuntaliitoksen tavoitteet ... 45
Helsingin alustavat suunnitteluperiaatteet ... 46
Sipoon Majvikiä koskevat tavoitteet ... 46
Sipoon Granötä koskevat tavoitteet ... 46
Vantaan tavoitteet ... 47
Helsingin kaupungin strategiaohjelma 2009–2012:ssa asetetut tavoitteet ... 48
Helsinki -Porvoo kehyssuunnitelmassa asetetut maankäytön strategiset tavoitteet ... 48
Kaavoituksen käynnistämispäätösten teon yhteydessä annetut ponnet ... 48
Sipoonkorven kansallispuiston perustamispäätöksessä esitetyt tavoitteet ... 48
Muut suunnittelutavoitteet ... 49

9. Kehyssuunnitelma (HEPO) ... 50

Kehyssuunnitelman maankäytön strategiset tavoitteet ... 52

10. Rakennemallit ... 53

Analyysimallit ... 53
Maastosovitetut rakennemallit ... 53

11. Yleiskaavaluonnos ... 55

Kaupungin kasvusta ja suunnittelusta yleensä ... 55
Kaupunkirakenne ... 55
Mitoitus ... 56
Yleiskaavaluonnoksen kaavamerkinnät ... 57
Asuminen ... 58
Työnteko ... 58
Vapaa-aika ... 58
Palvelut ja palvelukeskittymät ... 59
Liikenne ... 60
Luonto, luonnonsuojelu ja kulttuuriperintö ... 65
Yhdyskuntatekniikka ... 68
Jätehuolto ... 71
Rakennettavuus ... 71
Ekologia ja ilmastonmuutos ... 71
Alueelliset kuvaukset ... 72
Suhde tavoitteisiin ja maakuntakaavoitukseen ... 75

12. Yleiskaavan toteuttamisen vaikutukset ... 76

13. Toteuttaminen ... 83

Pientalokaupunki ... 83
Raideliikenne ... 83
Viheralueiden taloudellinen toteutettavuus ... 84
Aikataulu ja vaiheistus ... 84

14. Osallistuminen ja vuorovaikutus ... 85

Valmisteluvaiheen osallistuminen ... 85
Ehdotusvaiheen osallistuminen ... 85
Viranomaisyhteistyö ... 85
Hyväksyminen ja vahvistaminen ... 85

15. Liiteraportit ja muut asiaan liittyvät asiakirjat ... 86

Yleiskaavatyötä varten tehdyt tai teetetyt selvitykset ... 86
Muita työssä käytettyjä selvityksiä: ... 87
Vantaan yleiskaavan 2007 laadinnan yhteydessä tehdyt yleiskaava-aluetta koskevat selvitykset: ... 88
Sipoon yleiskaavaa 2025 ja Saariston ja rannikon osayleiskaavaa varten tehdyt selvitykset: ... 89
Muita: ... 89

Kaavakartan pienennös

Kuvailulehti ... 93

1. Esipuhe

Östersundomin alueeksi kutsutaan tässä yleiskaavaselostuksessa kokonaisuutta, jossa on osia Helsingistä, Vantaasta ja Sipoosta. Merkittävät yleiskaavaratkaisut suunnitellaan yhdessä näiden kuntien kesken.

Helsingin, Sipoon ja Vantaan kaupungin- ja kunnanvaltuustot päättivät vuoden 2010 lopulla, että Östersundomin alueelle laaditaan oikeusvaikutteinen maankäyttö- ja rakennuslain 46 §:n tarkoittama kuntien yhteinen yleiskaava, Östersundomin yleiskaava. Suunnittelun lähtökuopissa Vantaalla, Sipoolla ja Helsingillä on suurista suunnittelun linjauksista yhteneväinen käsitys. Toisaalta kunnilla on myös erilainen suhde suunnittelualueeseen oman kuntansa maankäytön kannalta katsottuna.

Östersundomin yleiskaavan päätarkoitus on sijoittaa merkittävä uusien kaupunginosien rakentaminen Suomen pääkaupungin yhteyteen. Yleiskaavalla ohjataan muodostuvan uuden aluekokonaisuuden päärakennetta: kaavalla osoitetaan rakentamisen sijoittuminen ja kaupunkirakennetta palveleva pääliikenneverkko.

Östersundomin yleiskaavaluonnos on nimensä mukaisesti luonnos. Uusien kaupunginosien suunnittelu ja rakentaminen on mukana olevien kuntien kannalta paljon uusia mahdollisuuksia tuova, mutta myös pitkä ja mutkikas prosessi. Yleiskaavaluonnosta korjataan, muutetaan ja muokataan saadun palautteen pohjalta tarkennetuksi yleiskaavaluonnokseksi. Siitä kaava edelleen kehitetään yleiskaavaehdotukseksi. Sen pohjalta laaditaan aikanaan asemakaavat sekä mahdolliset osayleiskaavat. Kyseessä on vähitellen tarkentuva suunnitelmakokonaisuus. Kaikissa vaiheissa kaavasuunnitelmat ovat avoimia julkiselle keskustelulle

Maakuntakaava on periaatteessa ohjeena yhteistä yleiskaavaa laadittaessa. Nykyiset maakuntakaavat on laadittu ennen päätöksiä pääkaupunkiseudun kaupunkirakenteen laajentamisesta itään, joten ne eivät ole ajantasaisia. Maakuntakaavoja uudistetaan parhaillaan ja siksi Östersundomin yhteinen yleiskaava voidaan laatia hyvässä yhteistyössä myös maakuntakaavojen uudistamisen kanssa.

Yleiskaavatyö on tehty Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston Östersundom -projektissa ja työhön ovat osallistuneet Helsingin kaupunkisuunnittelijoiden lisäksi myös Vantaan kaupungin ja Sipoon kunnan kaupunkisuunnittelijat.

Yleiskaavatyön yhteydessä on tehty useita selvityksiä. Tässä selostuksessa on asianomaisessa kohdassa viitattu ko. selvitykseen. Myös Vantaan ja Sipoon aiempien yleiskaavatöiden yhteydessä on tehty selvityksiä, jotka ovat pääosin ajankohtaisia myös nykyisessä tilanteessa ja osaltaan käytettävissä myös Östersundomin yleiskaavan suunnittelun pohjana. Selostukseen on kirjattu selvitysten tietoja lyhennettyinä ja referoituina. Tässä selostuksessa mainitut erillisselvitykset ovat osittain saatavissa nettijulkaisuina osoitteesta:

http://ksv.hel.fi/ Ajankohtaiset alueet / Östersundom / Julkaisut ja selvitykset.

Östersundomin yleiskaavaluonnoksen selostus noudattaa osittain kaavaselostusten formaatille tuttua jaottelua alueen lähtökohtien, luonnoksen ja vaikutusten kuvauksesta. Suunnittelutehtävän erikoislaatuisuuden ja samanaikaisesti usealla kaavoitustasolla tehtävän monitasoisen suunnittelun myötä kaavaluonnoksen selostus sisältää myös tavanomaista enemmän tulevaisuuden kaupungin ilmiasua ja syntyprosessia pohtivia osioita.

Yleiskaavatyöskentelyn yhteydessä on syntynyt monenlaista käsitystä sitä, minkälainen tulevan Östersundomin pitäisi kaupunkiympäristönä olla. Luvussa "Tavoitteet" verbaalisti ilmaistut tavoitteet eivät kuitenkaan riitä kuvaamaan, minkälaista kaupunkiympäristöä Östersundom voisi olla. Siksi kaupungin luonnetta on haettu myös yleiskaavaa yksityiskohtaisempien suunnitelmien ja piirrosten kautta. Niitä on koottu erilliseen leikekirjaan. Sen piirrokset ovat illustraationomaisia asemapiirroksia, perspektiivikuvia katunäkymistä, tunnelmakuvia jne. Ne voivat olla keskenään ja yleiskaavaluonnoksen kanssa ristiriitaisia. Niiden esiintuominen tässä yhteydessä on perusteltua siksi, että Östersundom vasta hakee omaa identiteettiään kaupunkikokonaisuudessa. Leikekirja on tavallaan kaavan illustraatio. Muita kaavaluonnoksen tavoitteleman kaupunkityypin suunnitteluideologiaa kuvaavia tärkeitä liiteraportteja ovat Östersundomin kaupunkipientalo - raportti, Östersundomin kaupunkiekologinen ohjelma, Östersundomin katuliikennefilosofinen ohjelma ja Östersundom ja kauppa- raportti.

Selostukseen on liitetty suunnitelmakarttana yleiskaavaluonnoksen pienennös ja sen merkintöjen selitykset ja määräykset.

Förord

Benämningen Östersundomområdet används i den här generalplanbeskrivningen för en helhet som består av delar av Helsingfors, Vanda och Sibbo. Betydande generalplanelösningar planeras i samarbete mellan dessa kommuner.

Helsingfors, Sibbo och Vanda stads- och kommunfullmäktige beslöt i slutet av år 2010 att utarbeta för Östersundomområdet en för kommunerna gemensam generalplan med rättsverkningar, generalplanen för Östersundom, enligt 46 § i markanvändnings- och bygglagen. I planeringens inledningsskede har Vanda, Sibbo och Helsingfors en enhetlig uppfattning om de stora riktlinjerna för planeringen. Å andra sidan skiljer sig också kommunernas förhållande till planeringsområdet åt när det gäller markanvändningen i den egna kommunen.

Huvudsyftet med generalplanen för Östersundom är att placera ett betydande byggande av nya stadsdelar i närheten av Finlands huvudstad. Generalplanen styr huvudstrukturen i den nya områdeshelheten: i planen anvisas placeringen av byggandet samt huvudtrafiknätet som betjänar stadsstrukturen.

Utkastet till generalplanen för Östersundom är, precis som namnet antyder, ett utkast. För de deltagande kommunerna ger planeringen och byggandet av de nya stadsdelarna många nya möjligheter, men är också en lång och komplicerad process. Generalplanutkastet kommer att rättas, ändras och bearbetas till ett preciserat generalplanutkast utgående från den erhållna responsen. Efter det kommer planen att vidarebearbetas till ett generalplaneförslag. Utgående från förslaget kommer man senare att utarbeta detaljplaner och eventuella delgeneralplaner. Det är fråga om en planeringshelhet som blir allt mer precis allt eftersom arbetet framskrider. Planförslagen är i alla skeden öppna för offentlig debatt.

I princip är landskapsplanen en anvisning för arbetet med den gemensamma generalplanen. De nuvarande landskapsplanerna har upprättats före besluten om att utvidga huvudstadsregionens stadsstruktur österut och är således inte aktuella. Landskapsplanerna förnyas för närvarande och därför kan den gemensamma generalplanen för Östersundom upprättas i gott samarbete med omarbetningen av landskapsplanerna.

Generalplanearbetet har gjorts inom ramen för Östersundomprojektet vid Helsingfors stadsplaneringskontors översiktsplaneringsavdelning, och förutom stadsplanerarna i Helsingfors har också stadsplanerarna i Vanda stad och Sibbo kommun deltagit i arbetet.

I samband med generalplanearbetet har flera utredningar gjorts och till vidkommande utredningar hänvisas i olika avsnitt i denna beskrivning. Också i samband med tidigare generalplanearbeten i Vanda och Sibbo har man gjort utredningar som mestadels fortfarande är aktuella också i den nuvarande situationen och för sin del användbara som underlag i planeringen av generalplanen för Östersundom. I beskrivningen har man sammanfattat och refererat uppgifter från dessa utredningar. Särskilda utredningar somnämns i denna beskrivning är delvis tillgängliga som nätpublikationer på adressen: http://ksv.hel.fi/ Ajankohtaiset alueet / Östersundom / Julkaisut ja selvitykset.

I samband med generalplanearbetet har det uppstått många olika uppfattningar om hurdan det blivande Östersundom borde vara som stadsmiljö. De verbalt utformade målsättningarna i kapitlet ”Målsättningar” räcker dock inte till att beskriva hurdan stadsmiljö Östersundom skulle kunna vara. Därför har man också sökt stadens karaktär genom mer detaljerade planer och ritningar än bara generalplanen. De har samlats i en separat urklippsbok. Ritningarna i boken är illustrationslika planritningar, perspektivbilder av gatuvyer, stämningsbilder o.s.v. De kan vara i strid med varandra och med generalplanutkastet. Att lyfta fram dem i detta sammanhang är motiverat eftersom Östersundom först söker sin identitet i stadshelheten. Urklippsboken är på sätt och vis en illustration av planen. Andra viktiga rapportbilagor som beskriver den planeringsideologi som eftersträvas i planutkastet är rapporten om stadssmåhus i Östersundom, det stadsekologiska programmet för Östersundom, det trafikfilosofiska programmet för Östersundom och rapporten om Östersundom och handel.

En förminskning av generalplanutkastet som utgör en planeringskarta och förklaringar och bestämmelser av kartans beteckningar finns bifogade till beskrivningen.

2. Tiivistelmä

Viime vuosikymmeninä Helsingin seutu on kasvanut länteen ja pohjoiseen. Jotta tasapainoinen kehitys olisi turvattu myös tulevaisuudessa, valtioneuvosto päätti 28.6.2007 liittää Helsinkiin Sipoon lounaisosan ja Vantaan ns. Västerkullan kiilan. Kuntaliitos virallistettiin 1.1.2009.

Liitetty alue siihen rajoittuvine Vantaan ja Sipoon osineen on tarkoituksenmukaista suunnitella yhtenä kokonaisuutena kuntien yhteisenä yleiskaavana. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 45 km^2, josta kuuluu Helsinkiin 30 km^2, Vantaaseen 6 km^2 ja Sipooseen 9 km^2. Pinta-alasta noin 5,7 km^2 on vesialuetta, sekä n. +0- tasossa olevaa vetistä ruovikkoa n. 1,8 km^2. Asukkaita kaava-alueella on n. 6000, joista n. 4000 Vantaan Länsimäen kerrostaloalueella.

Suunnittelualue muodostuu useasta kaupunginosasta: Helsingin alueen Östersundomista, Salmenkalliosta, Talosaaresta, Karhusaaresta ja Ultunasta. Helsinkiin kuuluvaa aluetta kutsutaan kokonaisuudessaan Östersundomiksi. Vantaan kaupunkiin kuuluvat Länsisalmi, osa Länsimäkeä, Vaaralaa ja Ojankoa. Sipoon kuntaan kuuluvat Granö ja Majvik. Koko tätä kokonaisuutta koskevaa yleiskaavaa kutsutaan Östersundomin yhteiseksi yleiskaavaksi.

Maisemaltaan ja maastoltaan alue on poikkeuksellisen vaihtelevaa mäkineen ja laaksoineen. Pohjoisosaa leimaa Sipoonkorven läheisyys ja eteläosaa rannikon Natura 2000- lintulahdet. Alueella on joitakin vanhempia kartanomiljöitä ja rakennussuojelukohteita, mm. Helsingin vanhin rakennus Östersundomin kirkko. Pääosin alue on rakennuskannaltaan nuorta harvahkoa omakotiasutusta.

Alueen tärkeimmät tieyhteydet ovat Porvoonväylä (vt7) ja Uusi Porvoontie (mt170), jotka toimivat yhteyksinä Helsingin keskustan ja Porvoon suuntiin. Vantaan suuntaan alueen liikennettä välittää Kehä III. Östersundomin rakennetun ympäristön kyljessä on Vuosaaren uusi suursatama. Alue ei ole Helsingin veden- ja sähkönjakelun piirissä.

Östersundomin alueen maanomistus poikkeaa huomattavasti muiden Helsingin kaupungin projektialueiden maanomistuksista, joissa maan omistaa pääasiassa kaupunki. Yksityinen maanomistus on keskeisillä alueilla vallitsevaa. Sipoon ja Vantaan kannalta alueiden yksityinen maanomistus on tavanomainen lähtökohta kaavoitustilanteelle.

Maakuntakaavaa ollaan uudistamassa samassa aikataulussa kuin Östersundomin yleiskaavaa. Tiiviin kaupunkirakenteen laajentuessa itään Vantaan ja Sipoon yleiskaavat eivät rajapinnoissa ole enää ajantasaisia. Suurin osa suunnittelualueesta on asemakaavoittamatonta.

Alueen suunnittelutavoitteita sisältyy valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, Helsingin Östersundomin osalta alueliitoksen perusteluihin, maakuntakaavan valmistelumateriaaliin, vuonna 2008 määriteltyihin Helsinkiin liitetyn alueen suunnitteluperiaatteisiin, Sipoon Majvikin ja Granön osalta päättämiin suunnittelutavoitteisiin, Vantaan valtuuston yhteisen yleiskaavan päättämisen yhteydessä esitettyihin tavoitteisiin, Helsinki-Porvoo- kehyssuunnitelmaan sekä muihin strategiatason tavoitteisiin. Lisäksi työn kuluessa alueen suunnittelutavoitteet ovat täsmentyneet. Suunnitelman kannalta oleellinen tavoite on suunnitella pientalokaupunki, jonne on rakennettavissa metro.

Kaupunkirakenne määrittyy kolmelle osalliskunnalle lähtökohtaisesti eri tavalla. Helsingille kysymys on itäisestä laajennuksesta, mahdollisesti ja todennäköisesti metroa jatkaen. Helsingin näkökulmasta alue tarjoaa uutta laajenemismahdollisuutta. Vantaalla tämä tarkoittaa kunnan kaakkoiskulman muuttamista rakentamisen alueeksi, maiseman- ym. suojelualueen sijasta. Sipoon suunnasta Östersundom tuo Helsingin lähelle kunnan ydinalueita.

Kaupunkirakenteen lähtökohdat ovat alueen seudullisessa sijainnissa. Kyse on seudun rannikon suuntaisesta kasvukäytävästä. Tärkeät ympäröivät tekijät ovat Helsingin keskusta, Porvoonväylä, Kehä III, Vuosaaren satama, Helsinki-Vantaan lentokenttä, rannikko ja Sipoonkorpi. Lähtökohtaisesti valtaosa rakennusalueista tulee olemaan asumispainotteista.

Kaupunkirakenteen näkökulmasta merkittävimmät kysymykset Östersundomin suunnittelussa ovat rakennettavan alueen rajaus, raideliikennejärjestelmä ja mitoitus (asukas- ja työpaikkamäärä). Rakentamisen rajaukselle asettavat reunaehtoja alueen pohjoisosan Sipoonkorpi ja rannikon Natura 2000–alueet sekä julkisen rantaviivan vähäinen määrä.

Sammandrag

Under de senaste årtiondena har Helsingforsregionen vuxit västerut och norrut. För att säkerställa en balanserad utveckling också i framtiden beslutade statsrådet 28.6.2007 att ansluta den sydvästra delen av Sibbo och den s.k. Västerkullakilen i Vanda till Helsingfors. Kommunsammanslagningen blev officiell 1.1.2009.

Det är ändamålsenligt att det inkorporerade området samt de angränsande områdena i Sibbo och Vanda planeras som en helhet i kommunernas gemensamma generalplan. Planeringsområdets areal är cirka 45 km2, varav cirka 30 km2 hör till Helsingfors, 6 km2 till Vanda och 9 km2 till Sibbo. Av arealen är 5,7 km2 vattenområden samt cirka 1,8 km2 våtmark ungefär på 0-nivå. Planområdet har cirka 6 000 invånare, varav cirka 4 000 bor i höghusområdet Västerkulla i Vanda.

Planeringsområdet består av flera stadsdelar: Östersundom, Sundberg, Husö, Björnsö och Ultuna. Dessa stadsdelar som ligger på Helsingfors område och hör till Helsingfors kallas i sin helhet Östersundom. Till Vanda stad hör Västersundom, delar av Västerkulla, Fagersta och Gjutan. Till Sibbo kommun hör Granö och Majvik. För generalplanen som avser hela detta område används benämningen gemensam generalplan för Östersundom.

Landskaps- och terrängmässigt är området med sina backar och dalar ovanligt varierande. Den norra delen präglas av närheten av Sibbo storskog och den södra delen av fågelvikarna i Natura 2000-området. I området finns några äldre herrgårdsmiljöer och byggnadsskyddsobjekt, bl.a. Helsingfors äldsta byggnad, Östersundom kyrka. Områdets byggnadsbestånd är i huvudsak ny och relativt gles egnahemshusbebyggelse.

De viktigaste vägförbindelserna i området är Borgåleden (rv 7) och Nya Borgåvägen (lv 170), som utgör förbindelserna mot Helsingfors centrum och Borgå. Ring III förmedlar trafiken i riktning mot Vanda. Intill den bebyggda miljön i Östersundom finns den nya storhamnen i Nordsjö. Området omfattas inte av Helsingfors vatten- och eldistributionsnät.

Markägarförhållandena i Östersundoms område avviker avsevärt från markägarförhållandena i Helsingfors stads övriga projektområden där marken huvudsakligen ägs av staden. I de centrala områdena dominerar privat markägande. I fråga om Sibbo och Vanda är det privata markägandet i områdena en vanligutgångspunkt för planläggningen.

Landskapsplanen förnyas enligt samma tidtabell som generalplanen för Östersundom upprättas. Till följd av att den täta stadsstrukturen utvidgas österut är generalplanerna för Vanda och Sibbo inte längre aktuella vid gränsytorna. För största delen av planeringsområdet finns ingen detaljplan.

En del av de för området uppställda planeringsmålen ingår i de riksomfattande målen för områdesanvändning. Målen för den del av Östersundom som hör till Helsingfors finns med i grunderna för inkorporeringen, beredningsmaterialet för landskapsplanen, i de år 2008 definierade planeringsprinciperna för området som inkorporerats med Helsingfors, i planeringsmålen som Sibbo fastställt för Majvik och Granö, i målen som framförts i samband med fullmäktigebeslut om den gemensamma generalplanen i Vanda, i ramprogrammet för Helsingfors-Borgå och i andra mål på strateginivå. Planeringsmålen för området har också preciserats under arbetets gång. En väsentlig målsättning för planen är att planera en småhusstad där man kan bygga en metro.

De tre inblandade kommunerna definierar stadsstrukturen ur olika utgångspunkter. Fö Helsingfors är det fråga om en utvidgning österut med en eventuell och sannolik förlängning av metron. Ur Helsingfors synvinkel erbjuder området nya möjligheter för utbredning. För Vanda betyder det hela att kommunens sydöstra hörn omvandlas till ett byggnadsområde i stället för att bevaras som ett område för skydd av landskapet m.m. Från Sibbos håll för Östersundom med sig Helsingfors närmare kommunens kärnområden.

Områdets regionala läge utgör premisserna för stadsstrukturen. Det är fråga om en tillväxtkorridor som följer kusten. Viktiga omgivande faktorer är Helsingfors centrum, Borgåleden, Ring III, Nordsjö hamn, Helsingfors-Vanda flygplats, kusten och Sibbo storskog. Utgångspunkten är att största delen av byggnadsområdet kommer att vara bostadsbetonat.

Ur stadsstrukturens synpunkt är de viktigaste frågorna i planeringen av Östersundom avgränsningen av området som byggs, spårtrafiksystemet och dimensioneringen (antalet invånare och arbetsplatser). Randvillkoren för avgränsningen av byggandet ställs av Sibbo storskog i norra delen av området och Natura 2000-områdena vid kusten samt den korta offentliga strandlinjen.

Vuonna 2009 yleiskaavatyötä pohjustettiin selvittämällä alueen liikennejärjestelmää sekä metroon että pikaraitiotiehen perustuen. Alueesta laadittiin useampia rakennemalleja. Niissä raideliikenne on joukkoliikenteen perusrunkona, joko metron tai pikaraitiotien muodossa. Rakentamisalueiden painopisteet vaihtelevat malleissa. Kaikille kolmelle osalliskunnalle maankäytön tavoitteet toteutuvat parhaiten mallissa "Rannikko 1", jossa rakentamisen määrä ja laatu ovat tulevaisuutta ajatellen joustavimmat. Siinä rakennettavia alueita on metsässä pohjoisessa ja rannoilla etelässä, painopisteen sijaitessa moottoritien ja Uuden Porvoontien välillä. "Rannikko1"-mallissa uuden kaupunkialueen runkona on Mellunkylästä jatkuva metro. Metron valintaan vaikutti suuresti sen seudullisuus. Sen valinta lisää myös jo olevan metroverkon käyttökelpoisuutta.

Kaavaluonnos on laadittu perustuen "Rannikko 1" - rakennemalliin. Lähtökohtaisesti aluetta suunnitellaan pientalokaupunkina, metron varaan. Tämä yhtälö on antanut suunnittelulle omat reunaehtonsa. Luonnoksessa on osoitettu rakentamisalueiden rajaus ja suhde viheralueisiin. Viheralueiden sisäistä jakoa eri toiminnoille on osoitettu vain viitteellisesti. Sipoonkorven eteläreuna on merkitty kaavaluonnokseen.

Kaavaluonnoksessa on suurin rakentamispotentiaali osoitettu Porvoonväylän eteläpuolelle Uuden Porvoontien molemmin puolin. Myös metro on suunnattu palvelemaan tätä vyöhykettä. Metroasemia esitetään alueelle yhteensä kuusi: kolme Helsinkiin, kaksi Vantaalle ja yksi Sipooseen. Metro voi myöhemmin laajentua edelleen itään. Keskeisten alueiden ympärillä on laajat alueet osoitettu kaupunkimaisten pientaloalueiden vyöhykkeeksi. Kauimpana metroasemista ja pääkaduista on tavanomaisempaa pientaloasutusta.

Yleiskaavaluonnoksen mukaiset rakentamisalueet mahdollistavat jossain tarkastelussa asuntoja n. 65 000–70 000 ihmiselle sekä noin 10 000–15 000 työpaikkaa. Asukasmääristä n. 45 000 sijoittuisi Helsingin alueelle, n. 12 000 Sipoon alueelle ja n. 15 000 Vantaan alueelle. Luvut eivät ole staattisia, koska aluetta tullaan rakentamaan pitkällä aikavälillä. Lukuihin sisältyy alueen n. 6000 asukasta.

Östersundomin suunnittelualue sijaitsee rannan tuntumassa ja sillä tulee olla kiinteä suhde mereen. Natura 2000-verkoston lintulahdet sijaitsevat keskeisesti alueella ja varsinaista julkista rantaviivaa on vain vähän. Sipoon ja Helsingin yhteinen raja on keskellä Bölsfjärdeniä Majvikin ja Karhusaaren välillä. Tämä pieni selkä on luonteva koko alueen merellinen keskus joka rakentunee Helsingin ja Sipoon yhteisin toimin.

Julkiset rannat, rantakadut ja venesatamat ovat yleiskaavassa merkittävässä roolissa. Veneily painottuu myös Granöön saareen. Kaavaluonnoksessa Granön saarelle on siltayhteys Ribbingöstä, jonka kautta Granön rannat avautuvat julkiseen käyttöön. Granön käyttöä aktivoimalla Natura 2000 -alueisiin kohdistuu vähemmän painetta.

Yleiskaavaluonnoksessa kuvataan viheralueiden ja rakennetun ympäristön suhdetta karkealla tasolla. Yleiskaavaluonnoksessa määritellään Sipoonkorven laajuus, korttelialueiden ja katujen rajautuminen Natura 2000-alueisiin ja muihin suojelualueisiin sekä tärkeimmät viherkäytävät. Östersundomin yleiskaava-alueen mittakaavassa viheryhteydet palvelevat pääasiassa ihmisten siirtymistä ulkoillessaan paikasta toiseen. Luontaisia paikkoja tällaisille viheryhteyksille ovat pohjois-etelä suuntaiset puronvarsilaaksot, joilla on myös merkitystä ekologisina yhteyksinä.

Sipoonkorpi on seudullisesti merkittävä luonto- ja retkeilyalue, joka sisältää suuren potentiaalin kehittyä reitistöltään ja toiminnoiltaan monipuoliseksi ja houkuttelevaksi Nuuksion kaltaiseksi ulkoilualueeksi. Paranevat liikenneyhteydet ja kaupungin kasvu itään korostavat sen merkitystä vapaa-ajan vietossa. Sipoonkorvessa vaalitaan luontoarvoja ja alueen yhtenäisyyttä sekä kehitetään virkistyskäyttöä.

Östersundomin yhdyskuntarakenteen kannalta keskeiset alueet (Östersundomin ja Sakarinmäen metroasemien ympäristöt) ovat tärkeitä myös kaupallisesti, mutta niiden lisäksi oleellinen on myös Kehä III:n ja Uuden Porvoontien liittymä. Se on liikenteellinen portti sekä Helsingin ja että Vantaan suuntaan. Nämä kolme paikkaa muodostavat liiketoiminnan ja julkisten palveluiden kannalta merkittävät alueet.

Huomattava asukasmäärän kasvu aiheuttaa tehokkaasta joukkoliikenteestä huolimatta suuren kasvun myös alueen autoliikenteeseen. Suunniteltu maankäytön kasvu edellyttää alueen tie- ja katuverkon kehittämistä hallitusti vastaamaan kasvavaa autoliikennettä. Aluetta suunnitellaan jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkina, jossa pyöräily toteutetaan tasavertaisena autoliikenteen kanssa. Liikenneturvallisuus kasvaa eri käyttäjäryhmien tasavertaisuuden kautta.

År 2009 förbereddes generalplanearbetet genom att utreda områdets trafiksystem med både metro och snabbspårvagn som utgångspunkter. För området utarbetades flera strukturmodeller. I dem utgör spårtrafiken, antingen genom metron eller en snabbspårväg, grundstommen för kollektivtrafiken. Tyngdpunkterna för byggnadsområdena varierar i modellerna. För alla tre inblandade kommuner uppnås målen för markanvändning på bästa sättet i modellen ”Kust 1”, i vilken kvantiteten och kvaliteten av byggandet är flexiblast med tanke på framtiden. I denna modell ligger områdena som ska bebyggas i skogen i norr och vid kusten i söder och tyngdpunkten mellan motorvägen och Nya Borgåvägen. I ”Kust1”-modellen utgör metron som fortsätter från Mellungsby stommen för det nya stadsområdet. Valet av metron påverkades i hög grad av dess regionalitet. Att välja metron ökar också användbarheten av det befintliga metronätet.

Planutkastet upprättades på basis av ”Kust 1”-strukturmodellen. Utgångspunkten är att området planeras som en småhusstad som är beroende av metron. Denna ekvation har gett planeringen sina randvillkor. I utkastet visas avgränsningen av byggnadsområdena och deras förhållande till grönområden. Grönområdenas inre fördelning mellan olika funktioner har bara angetts riktgivande. Den södra kanten av Sibbo storskog har märkts ut i planutkastet.

I planutkastet har den största byggnadspotentialen placerats söder om Borgåleden på båda sidorna av Nya Borgåvägen. Även metron har riktats att tjäna denna zon. För området föreslås sammanlagt sex metrostationer: tre i Helsingfors, två i Vanda och en i Sibbo. Metron kan senare ytterligare byggas ut österut. Stora områden kring centrum har anvisats som en zon med urbana småhusområden. Längst bort från metrostationerna och huvudgatorna finns mer sedvanlig småhusbebyggelse.

Bebyggelseområden enligt generalplanutkastet möjliggör enligt en granskning bostäder för ca 65 000–70 000 människor samt ca 10 000–15 000 arbetsplatser. Av invånarna skulle ca 45 000 placera sig i Helsingforsområdet, ca 12 000 i Sibboområdet och ca 15 000 i Vandaområdet. Siffrorna är inte statiska eftersom området kommer att bebyggas under en lång tidperiod. I siffrorna ingår områdets nuvarande invånare, vars antal är ca 6 000.

Östersundoms planeringsområde ligger i närheten av stranden och det bör ha ett fast förhållande till havet. Fågelvikarna inom Natura 2000-nätverket utgör en central del av området och den egentliga offentliga strandlinjen är kort. Den gemensamma gränsenmellan Sibbo och Helsingfors går mitt på Bölsfjärden mellan Björnsö och Majvik. Denna lilla fjärd är ett naturligt maritimt centrum för hela området som lär utformas i samarbete mellan Helsingfors och Sibbo.

Offentliga stränder, strandgator och båthamnar har en betydande roll i generalplanen. Också Granö är en centralort för båtlivet. I planutkastet finns en broförbindelse från Ribbingö till Granö, tack vare vilken stränderna i Granö öppnar sig för offentligt bruk. Genom att aktivera användningen av Granö minskar man belastningen på Natura 2000-områdena.

I generalplanutkastet beskrivs förhållandet mellan grönområden och den bebyggda omgivningen på en grov nivå. I generalplanutkastet definieras omfattningen av Sibbo storskog, avgränsningen av kvartersområdena och gatorna mot Natura 2000-områdena och andra skyddsområden samt de viktigaste grönkorridorerna. Efter måttstocken för Östersundom generalplaneområde tjänar grönförbindelserna människors rörlighet från plats till plats under deras friluftsaktiviteter. Naturliga platser för denna typ av grönförbindelser är dalarna längs bäcken i nord-syd-riktning. De har också betydelse som ekologiska förbindelser.

Sibbo storskog är regionalt sett ett viktigt natur- och utflyktsområde med en stor potential att i fråga om vandringsleder och funktioner utveckla sig till ett mångsidigt och lockande friluftsområde i likhet med Noux. Områdets betydelse för fritidsaktiviteter blir större i och med att trafikförbindelserna förbättras och staden växer österut. I Sibbo storskog värnar man om naturvärden och områdets enhetlighet samt utvecklar rekreationsbruket.

Områdena som är centrala för samhällsstrukturen i Östersundom (omgivningarna runt Östersundoms och Zachrisbackens metrostationer) är viktiga också kommersiellt, men förutom dem är även anslutningen mellan Ring III och Nya Borgåleden viktig. Den utgör en trafikmässig port både i riktning mot Helsingfors och Vanda. Dessa tre ställen bildar viktiga områden i fråga om affärsverksamhet och offentliga tjänster.

I och med den ansenliga ökningen i invånarantalet kommer också biltrafiken i området att öka trots en effektiv kollektivtrafik. Den ökade markanvändningen som planeras förutsätter kontrollerade insatser för utveckling av områdets väg- och gatunät så att det ska kunna motsvara den ökade biltrafiken. Området planeras till en stad med gång- och kollektivtrafik, där cykeltrafiken genomförs likställt med biltrafiken. I och med att de olika användargrupperna behandlas som likvärdiga ökar trafiksäkerheten.

Yhdyskuntatekniikan osalta alue on Helsingin kannalta vaativa, koska sitä ei ympäröi muiden Helsingin projektialueiden tapaan jo oleva verkosto. Sekä sähkö- että vesihuolto ovat myös muiden kuin Helsingin omien laitosten omistamia, joten teknisten järjestelyjen lisäksi on hoidettava myös monia organisatorisia järjestelyjä. Alueelle rakennetaan normaalit yhdyskuntateknisen huollon verkostot. Nykyiset verkostot eivät palvele tulevaisuuden kaupunkirakennetta. Yhdyskuntatekniikka on rakennettava pääosin uudelleen.

Östersundomissa kestävän kehityksen kysymysten painopistealueeksi on suunniteltu aurinkosähköön liittyviä tutkimuksia ja selvityksiä. Tarkoituksena on, että Östersundomin alue profiloituu aurinkosähkön tuotannon ja sen hyödyntämisen koe- ja testialueeksi. Aurinkosähkön tuotanto-, varastointi- ja käyttötapoja pyritään selvittämään monipuolisesti.

Yleiskaavan vaikutukset nykyiseen ja tulevaan ympäristöön ovat suuret. Yleiskaava-alue on nyt pääosin haja-asuttua maaseutumiljöötä ja se tulee kaavan toteuttamisen myötä muuttumaan maaseudusta kaupunkialueeksi. Siksi yleiskaavan välittömät ja välilliset vaikutukset ihmisten elinympäristöön, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä kaupunkikuvaan ovat merkittävät. Vaikutusten arviointia täydennetään kaavoitusprosessin myötä; esimerkiksi Natura-arvioinnit on aikataulutettu käynnistettäviksi vuonna 2011. Kaavaluonnoksesta saatavaa palautetta käytetään myös arvioinneissa.

Yleiskaava-alueen joukkoliikenneratkaisut, tiivis kaupunkirakenne, katuverkon verkkomainen rakenne (kts. leikekirjan illustraatiot), energiatehokas rakentaminen, uusiutuvien energiamuotojen käyttö ja tuotanto sekä alueen liittäminen kaukolämpöverkkoon alentavat hiilijalanjälkeä ja tukevat ilmastonmuutoksen torjunnan tavoitteita. Metro joukkoliikenteen runkona on ilmastomuutoksen kannalta hyvin toimiva ratkaisu. Raideliikenteen energiankulutus ja päästöt ovat vähäisempiä kuin autoliikenteellä.

Suunnittelualueen koko ja tuleva asukasmäärä merkitsee keskisuuren suomalaisen kaupungin kokoisen uuden yhdyskunnan rakentamista lähelle pääkaupungin keskustaa. Käytännössä tämä tarkoittaa vuosikymmenten mittaista toteutusta, jonka aikana tullaan näkemään vaihtelevia kysyntään ja rahoitukseen vaikuttavia trendejä ja talouden syklejä. Tässä mielessä yleiskaavalta edellytetään kykyä joustaa tulevaisuudessa eteen tulevien tilanteiden mukaan. Yleiskaavan linjausten on kestettävä ajan hammasta pitkälle tulevaisuuteen.

Kaavaluonnoksen ja siitä saadun palautteen pohjalta laaditaan yleiskaavaehdotus. Tavoitteena on, että kaavaehdotus on nähtävillä vuoden 2012 lopulla. Kaavaluonnoksen ollessa nähtävillä järjestetään keskustelutilaisuuksia ja ehdotuksesta voi jättää muistutuksia ja lausuntoja.

När det gäller samhällstekniken är området krävande för Helsingfors, eftersom det inte omges av ett befintligt nätverk såsom Helsingfors övriga projektområden. Både el- och vattenförsörjningen ägs av andra aktörer än Helsingfors egna verk och därför krävs förutom de tekniska arrangemangen också många organisatoriska arrangemang. I området byggs normala nätverk för den samhällstekniska servicen. De nuvarande nätverken betjänar inte den framtida stadsstrukturen. Samhällstekniken måste huvudsakligen byggas om.

I Östersundom har man planerat att göra undersökningar och utredningar om solenergi till ett tyngdpunktsområde inom frågorna kring hållbar utveckling. Avsikten är att Östersundoms område profilerar sig som ett försöks- och testområde för produktion och utnyttjande av solenergi. Man strävar efter att mångsidigt utreda sätten att producera, lagra och använda solenergi.

Generalplanen har omfattande konsekvenser för den nuvarande och framtida miljön. I dagsläget består generalplaneområdet i huvudsak av glest bebyggd landsbygdsmiljö. Därför har generalplanen betydande direkta och indirekta följder på människornas livsmiljö, den regionala och samhälleliga strukturen, samhälls- och energiekonomin samt stadsbilden . Konsekvensbedömningen kommer att kompletteras i takt med planläggningsprocessens framskridande; till exempel ska Natura-bedömningarna enligt schemat inledas år 2011. Också responsen på planutkastet kommer att användas i bedömningarna.

Generalplaneområdets kollektivtrafiklösningar, täta stadsstruktur, gatunätets nätliknande struktur (se illustrationerna i urklippsboken), det energieffektiva byggandet, användningen och produktionen av förnybara energiformer i området samt att området ansluts till fjärrvärmenätet minskar kolfotavtrycket och stöder målsättningarna inom arbetet för att avvärja klimatförändringen. Med tanke på klimatförändringen är metron som stommen för kollektivtrafiken en mycket välfungerande lösning. Spårtrafikens energiförbrukning och utsläpp är mindre än biltrafikens.

Planeringsområdets storlek och blivande invånarantal innebär att man i närheten av huvudstadens centrum ska bygga ett nytt samhälle som till storleken motsvarar en mellanstor finländsk stad. I praktiken är detta ett flera årtionden långt projekt, under vilket man kommer att se varierande trender och ekonomiska cykler som påverkar efterfrågan och finansieringen. I detta avseende förutsätts generalplanen ha förmågan att anpassa sig till framtida situationer. Riktlinjerna i generalplanen måste hålla för tidens tand långt in i framtiden.

Planutkastet och responsen som erhålls på den kommer att utgöra underlaget för generalplaneförslaget. Målsättningen är att planförslaget finns framlagt till påseende vid slutet av 2012. Under tiden då planförslaget är framlagt till påseende ordnas diskussionsmöten där man kan ge anmärkningar och utlåtanden om förslaget

3. Yleiskaavatyön tausta

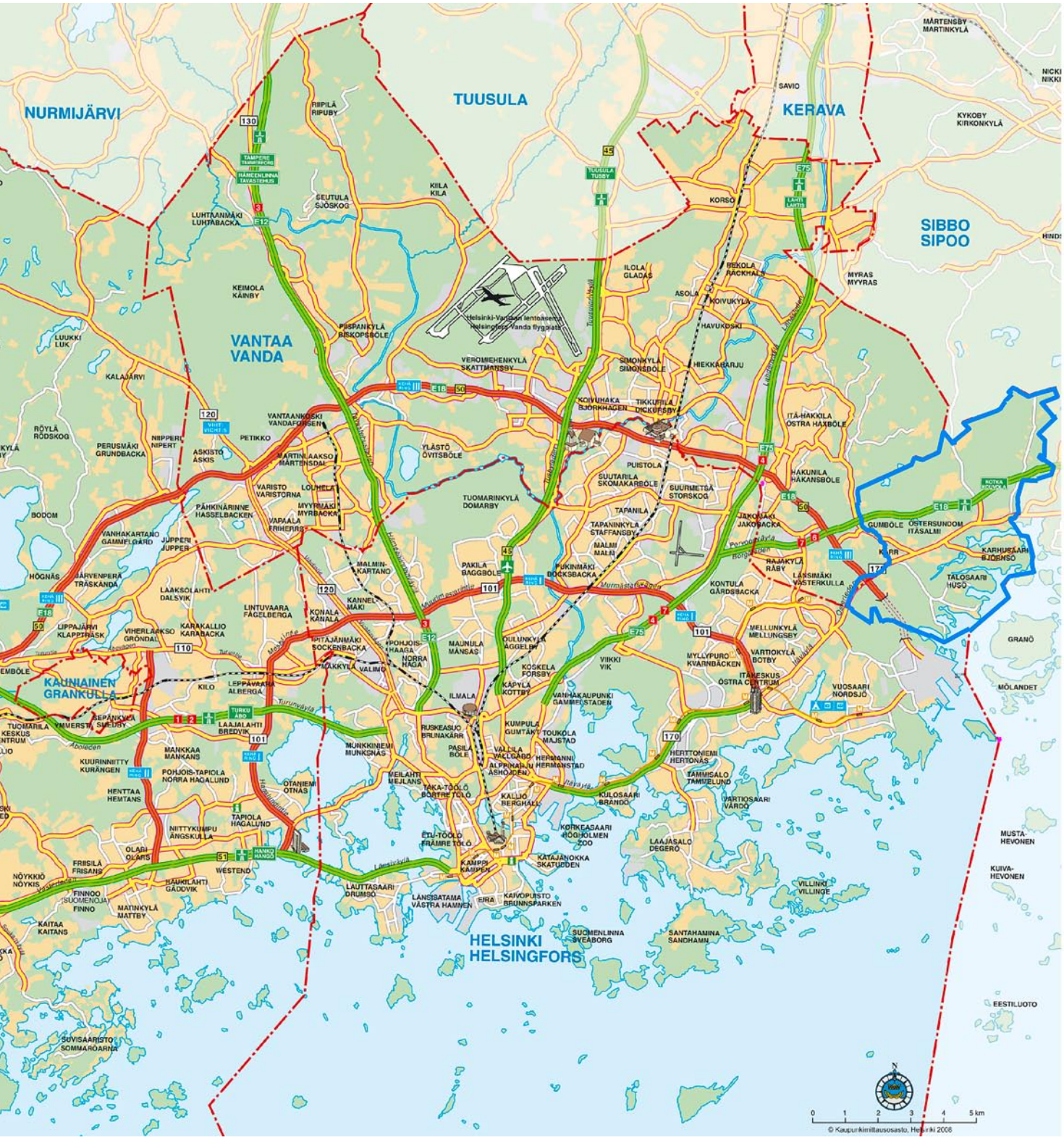
Helsingin seutu on kasvanut väestöltään ja merkitykseltään jatkuvasti. Helsingin seudusta pyritään rakentamaan metropoli. Espoo, Helsinki, Kauniainen, Sipoo ja Vantaa kirjasivat tämän ajatuksen mm. näiden kuntien yhteiseen maankäytön kehityskuvaan (12.1.2001).

Viime vuosikymmeninä kasvu on suuntautunut länteen ja pohjoiseen. Kasvupaine myös idän suuntaan on jatkuvasti suurentunut. Pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen laajeneminen itään edellyttää tiivistä seudullista yhteistyötä maankäytön ja liikenteen ratkaisujen yhteensovittamiseksi. Idänsuunnan kasvupaineiden helpottamiseksi valtioneuvosto päätti 28.6.2007 liittää Sipoon lounaisosan ja Vantaan ns. Västerkullan kiilan Helsinkiin. Alue liitettiin Helsinkiin 1.1.2009. Aloite kuntaliitokseen tuli Helsingin taholta.

Useissa seudullisissa ja Helsingin kaupungin strategisissa suunnitelmissa esitetään Helsingin seudun kehittämistä koskevia tavoitteita ja painotuksia, jotka koskevat välittömästi tai välillisesti Östersundomin alueen kehittämistä. Alue on laajuudeltaan ja rakentamispotentiaaliltaan merkittävä koko seudun näkökulmasta. Östersundom toimii Helsingin seudun strategisesti tärkeän itä-länsi-akselin uutena päänavaajana itäiseen kasvusuuntaan. Tästä syystä on tärkeää, että alueen suunnittelu sitoutuu kaupunkirakennetta, asumista ja elinkeinotoimintaa koskeviin hyväksyttyihin tavoitteisiin. Nyt esillä oleva yleiskaavaluonnos toteuttaa omalta osaltaan tarkemmalla suunnittelutasolla näitä tavoitteita.

Yleiskaavatyön yhtenä taustana on vuonna 2009 laadittu kehyssuunnitelma Helsinki- Porvoo- välille. Siinä ideoitiin Helsingistä Porvooseen ulottuvan rannikkovyöhykkeen aluerakenteen kehitystä, vaihtoehtoja ja maankäyttöä pitkällä tähtäimellä. Työssä tarkasteltiin alueen vahvuuksia, muutostekijöitä ja kehittämispotentiaalia, laadittiin vaihtoehtoja ja arvioitiin niiden vaikutuksia.

Alueliitos on muuttanut suunnittelutilannetta Helsingin itäpuolella. Tätä kuvastaa osaltaan Sipoon uusi yleiskaava. Sipoo on uuteen kasvustrategiaansa perustuen muun muassa käynnistämässä uuden Sibbesborgin kestävän yhdyskunnan suunnittelua kansainvälisen kilpailun muodossa. Vantaa on saamassa myös uuden kehittämiskohteen kaupungin kaakkoiskulmalla. Metroverkon laajentaminen on saanut uuden realistisen painopistealueen. Pääkaupunkiseudun kuntien yhteistyö konkretisoituu kaavoituksen osalta Östersundomissa ja saattaa antaa eväitä myös yhteistyömuotojen jatkokehittelyyn.


NURMIJÄRVI
TUUSULA
KERAVA
SIBBO
SIPOO
VANTAA
VANDA
KAUNIAINEN
GRANKULLA
HELSINKI
HELSINGFORS
Helsinki-Vantaan lentoasema
Helsingfors-Vanda flygplats
0 1 2 3 4 5 km
© Kaupunkimittausosasto, Helsinki 2006

4. Östersundomin suunnittelualue ja Helsingin seutu

Viitteet:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 2011.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan työohjelma, 2010.

Helsinki- Porvoo- kehyssuunnitelma. Helsinki, Porvoo, Sipoo, Vantaa, 2009.

Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki: Helsingin maankäytön kehityskuva. Timo Vuolanto, Rikhard Manninen, 2008. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2008: 4.

Östersundomin yleiskaava-alue sijaitsee pääkaupunkirakenteen itäreunassa, valtakunnallisesti tärkeiden liikenneyhteyksien äärellä. Aluerakenteellisesti suunnittelualue, tässä yhteydessä yleisnimeltään Östersundom, on Helsingin ja Vantaan tiiviin kaupunkirakenteen kyljessä sijaitseva alue, joka pääosin on haja-asutettua maaseutua. Kun kaupunkirakenne on pääkaupunkiseudulla tiivistynyt ja levinnyt yhä laajemmille alueille Helsingin seudun länsi- ja pohjoisosiin, Östersundomin alueella ja Helsinki-Porvoo -välillä kaupunkirakenteen muutokset ovat olleet koko seutuun suhteutettuna vähäisiä.

Muun muassa Helsingin maankäytön kehityskuvassa (2008) on otettu esiin Suomenlahden rannikon suuntainen kaupunkikehitys tärkeänä osana yhtenäisen metropolialueen rakennetta. Helsingin suunnitteluhistorian aikaisemmissa vaiheissa rannikon suuntainen kehitys ja rannikolta sisämaahan suuntautuva kehitys on usein nähty vastakkaisina periaatteina. Ongelmallisena on pidetty keskustan sijaintia ahtaalla niemellä ja kasvusuunta sisämaahan päin on tuntunut helpolta. Vastakkaisen käsityksen mukaan lähisaaret tarjosivat mahdollisuuden tuolloisen kaupungin laajentamiselle Helsingin niemeltä rannikon suuntaisesti. Nyt sama asetelma kaupungin kasvusuunnasta ilmenee metropolin kasvusuuntina laajemmassa mittakaavassa Helsingin seudulla. Kyseisessä maankäytön kehityskuvassa Suomenlahden rannikon suuntainen kehityskäytävä on yhtenä strategisena teesinä: Seudun kehittämisen tasapainottaminen edellyttää, että rannikon suuntaista kehitystä voimistetaan rakentamalla uusi kansainvälinen raideyhteys Helsingistä itään.

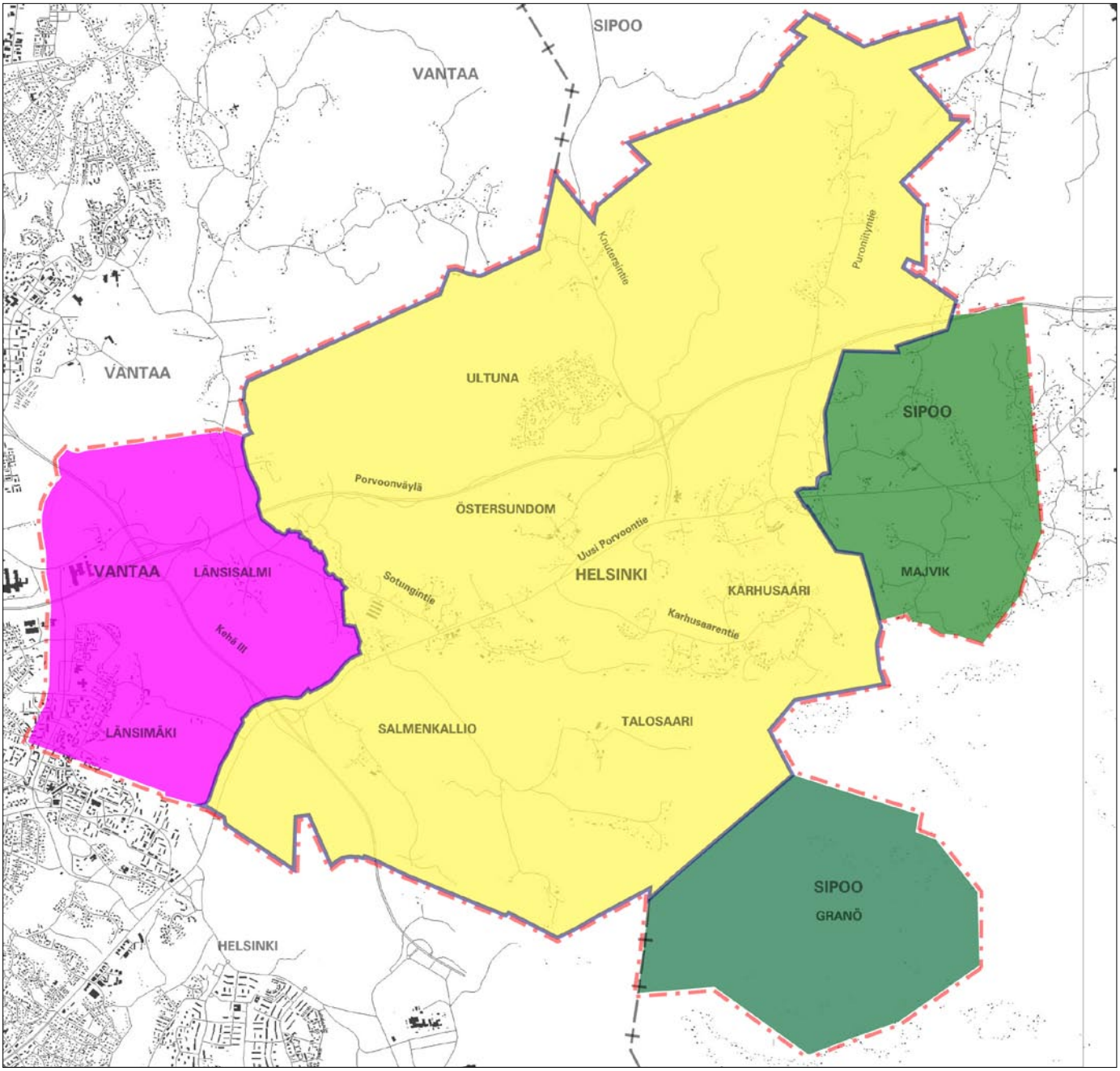
Mikäli pääkaupunkiseudun rannikon suuntainen kasvukäytävä toteutuu, sijaitsee Östersundom tärkeällä paikalla, koska se rajoittuu jo rakennetun Helsingin itärajaan. Helsinki-Vantaan lentokenttä ja Vuosaaren satama vaikuttavat suuresti Östersundomin tulevaan asemaan pääkaupunkiseudulla. Esitetty Sibbesborgin kaupunki Östersundomin itäpuolella tulee antamaan merkittäviä mahdollisuuksia aluerakenteen kehittämisessä myös jatkossa. Porvoon osalta Sköldvikin turva-alue rajoittaa asutuksen leviämistä pitkin rannikkoa Porvoon suunnassa, mutta työpaikkojen kehittymisen suhteen Sköldvik on tärkeässä roolissa.

Osittain yleiskaava-alueelle sijoittuva Sipoonkorven tuleva kansallispuisto tulee olemaan kaikkien pääkaupunkiseutulaisten käytössä.

Yleiskaavan suunnittelualue käsittää Helsingin kaupunkiin vuoden 2009 alusta liitetyn Östersundomin alueen sekä Vantaan kaupunkiin kuuluvan Länsisalmen kaupunginosan, osia Vantaan Länsimäen, Vaaralan ja Ojangon kaupunginosista sekä Sipoon kunnan Granön saaren ja Majvikin alueen. Granö kuuluu kokonaisuudessaan Granön kylään ja Majvik Östersundomin kylään ja pieneltä osin Immersbyn kylään. Helsingin alueeseen kuuluvat Ultunan, Östersundomin, Karhusaaren, Talosaaren ja Salmenkallion kaupunginosat.

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 45 km^2, josta kuuluu Helsinkiin 30 km^2, Vantaaseen 6 km^2 ja Sipooseen 9 km^2 (Granö 5 km^2 ja Majvik 4 km^2). Pinta-alasta noin 5,7 km^2 on vesialuetta sekä n. +0-tasossa olevaa vetistä ruovikkoa on lisäksi n. 1,8 km^2.

Myös yleiskaava-alueen ulkopuolella on tarvetta kuntien yhteiseen suunnitteluun. Erityisen tarpeen yhteissuunnittelulle muodostavat liikennekysymykset. Suunnittelualue liittyy ja liitetään saumattomasti länteen, pohjoiseen ja itään.


SIPOO
VANTAA
VANTAA
ULTUNA
SIPOO
Porvoonväylä
ÖSTERSUNDOM
Uusi Porvoontie
VANTAA
LÄNSISALMI
HELSINKI
MAJVIK
Sotungintie
KARHUSAARI
Karhusaarentie
Kehä III
LÄNSIMÄKI
SALMENKALLIO
TALOSAARI
SIPOO
GRANÖ
HELSINKI

5. Historia

Viitteet:

Sipoosta ja Vantaalta Helsinkiin liitettävän alueen suunnittelun lähtökohtia. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Seppo Laakso, Kaupunkitutkimus TA Oy, 2008.

Liitosalueen rakennettu kulttuuriympäristö. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2008:3.

Sipoon pitäjän historia. Vuoteen 1868. Arja Rantanen & Kuvaja Christer, 1994. Gummerus Kirjapaino Oy. ISBN 952- 90-5959-0,Jyväskylä 1994.

Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama OY, Ympäristötoimisto Oy. 2006

Lounais-Sipoosta Helsinkiä - Maaseudusta kaupunkia. Sosiokulttuurinen selvitys liitosalueesta. WSP Finland Oy, 2009. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston julkaisuja 2009:1.

Vantaan keskiaikaisten kylätonttien inventointi vuonna 2005. V.-P. Suhonen, 2005. Museovirasto/RHO.

Kulttuurimaisemaselvitys. Laura Muukka, Anne Mäkynen, 22.3.2005.

Kaupunkisuunnittelu C7:2005; Kaupsu 4/2005.

Sipoon historiallisen ajan muinaisjäännösten inventointi vuonna 2007. V-P Suhonen 2007, Museovirasto/RHO.

Manneralueen esihistoriallisen ajan ja saariston esihistoriallisen sekä historiallisen ajan muinaisjäännösten inventoinnit.Satu Koivisto 2007, Sipoo, Museovirasto.

Alueen historiasta yleisesti

Alueiden nykytilanne rakentuu aina oman historiansa pohjalle.. Kunkin ajanjakson elämäntapa elinkeinoineen ja hallintojärjestelmineen jättää jälkensä ympäristöön. Niin myös nyt tapahtunut suunnittelun aktivoituminen tulee lisäämään oman kerroksensa Östersundomin historiaan.

Tämä Suomenlahden pohjoisrannikolla sijaitseva alue on ollut tavalla tai toisella asuttua yhtä kauan kuin Suomi muutenkin. Tiedossa olevia kivikautisia asuinpaikkoja ei Östersundomissa ole. Östersundomin varhaisimmat merkit ihmistoiminnasta löytyvät rannan läheisyydestä ja saarilta. Pronssikautisia hautaröykkiöitä (1300–500 eaa) on löytynyt Storörsbottnetin läheisyydestä sekä Kasabergetiltä. Kiviröykkiöhaudat eli hiidenkiukaat sijaitsevat maiseman korkeilla kohdilla ja niiltä on aikoinaan ollut hyvä näköyhteys merelle. Östersundomin seitsemän röykkiötä (Skoggyddan, Massängen ja Röhäll) sijaitsevat rannalla niemekkeellä, joka on ollut kahden lahden erottama niemi suojassa Karhusaaren takana.

Siitepölytutkimusten avulla on saatu tietoa esihistoriallisen ajan ihmistoiminnasta. Sipoon rannikolle ilmestyi siitepölytutkimusten mukaan maanviljelyä harrastavaa väestöä esiroomalaisella rautakaudella (500 - 0 eKr). Tämä esiroomalaisen rautakauden kaskiviljelyjakso oli lyhyt, eikä arkeologisia todisteita asutuksesta rautakauden alkupuolelta ole löydetty. Siitepölyanalyysien avulla maanviljelyn alkua on ajoitettu viikinkiajan alkuun (750–850), jolta ajalta löytyy siitepölyaineistosta merkkejä vakituisesta asutuksesta, peltoviljelystä ja laidunnuksesta.

Asutuksen leviäminen on kiinteästi yhteydessä maantieteelliseen sijaintiin: viljelykelpoinen maa ja suotuisa ilmasto ovat perusedellytyksiä maanviljelylle. Uudenmaan rannikolla ei vallalla olleen käsityksen mukaan viikinkiaikana (800–1050) vakituisesti asuttu. Syinä on pidetty mm. maanviljelyskaluston alkeellisuutta, maan liika kosteutta ja sitä että rannikko on saattanut olla virolaisten nautinta-aluetta. Itäinen Uusimaa kuului vielä 1300-luvun alussa hämäläisten nautinta-alueeseen.

Itä-Uusimaa oli vielä 1200-luvun alussakin melko asumaton. Siellä oli harvakseltaan suomenkielistä väestöä. Suomenkielisen asutuksen olemassa oloon viittaavat sekä siitepölyanalyysit että paikannimet. Suomenkieliset asuivat luultavasti Sipoon itä-, koillis- sekä lounaisosissa. Luultavasti hämäläisperäinen väestö harjoitti kaskiviljelyä ja asettui sen vuoksi Sipoon metsäisille seuduille.

Alueen nykyisiinkin olosuhteisiin heijastuu 1200-luvun lopun ja 1300-luvun ruotsalaisten maahanmuutto. Heitä asettui useita ryhmiä itäiselle Uudellemaalle rannikon tuntumaan. Yksi houkutin alueelle muuttamiselle lienee ollut tuottoisa silakanpyynti. Maahanmuuttajien talouden tärkeä osa oli karjanhoito, mikä osaltaan saattoi vaikuttaa ruotsalaisasutuksen keskittymiseen rannikon tuntumaan, missä karjalle oli rantaniityillä saatavilla rehua enemmän kuin muualla. Luultavasti maahanmuutto alkoi Porvoonjokilaaksosta. Jäänteenä asutuksen historiasta on esim. se, että nykyisen Helsinkiin liitetyn Östersundomin väestöstä on edelleen ruotsinkielisiä n. 21 %. Alun perin rannikolla Helsingistä itään olivat kalastelleet hämäläiset Hauholta ja Hattulasta. Vuonna 1347 on tiedossa määräys, jonka mukaan kalastusoikeus siirrettiin näiltä hämäläisiltä uusille tulokkaille, rannikon ruotsalaisille. Samoihin aikoihin maakuntaan muutettiin jossain määrin myös Virosta.

Sipoon pitäjän asema rannikolla oli edullinen - matka hansakaupunki Rääveliin (Tallinna) ei ollut pitkä ja sipoolaiset kävivät kauppaa myös Porvoossa. Maakunnan itäosan keskus oli pitkään Porvoo. Keskiaikaisesta Porvoon kaupungista lohkesi ajan kuluessa uusia asutus- ja hallintokeskuksia (pitäjiä), kuten Sipoo,

Helsingin pitäjä, Pernaja ja Pyhtää. Sipoon keskiaikaiseen kirkkopitäjään kuuluivat myös nykyinen Vantaa, Tuusula ja osia Nurmijärvestä. Kirkko- ja hallintopitäjän rajat kävivät harvoin yhteen 1500 - ja 1600-luvuilla. Kirkkopitäjä oli tärkeämpi. Sipoon kirkkopitäjän perustamisajankohdasta ei ole tarkkaa tietoa. itsenäinen seurakunta Sipoo oli jo 1300-luvun jälkipuolella. Sipoon pitäjään kuului tällöin todennäköisesti Sipoo, Helsingin ja Tuusulan pitäjä sekä suuriosa Nurmijärvestä. Helsingin maaseurakunta perustettiin luultavasti 1300-luvun lopussa, mutta siitä huolimatta osa Helsingin pitäjän kaakkoisosan kylistä kuului edelleen Sipoon hallintopitäjään. Vuosisatojen myötä Sipoon pitäjän raja muuttui useasti. Sipoon hallintopitäjä oli keskiajalta aina pitkälti 1800-luvulle huomattavasti suurempi kuin kirkkopitäjä.

Turku-Viipuri- maantie (Suuri rantatie, Kuninkaantie) on ollut etelärannikkoamme yhdistävä päätie, joka jo keskiajalla kulki Sipoon pitäjän halki. Siitä on erkaantunut paikallisia teitä. Keskiaikaisia kivikirkkoja on rakennettu tien varteen n. 30 km:n välein. Näiden uusien keskusten verkosto oli lähinnä kirkon luomus 1300- ja 1400-luvulta. Nikkilän Sipoon kirkko oli östersundomilaisten kirkko aina 1600-luvun lopulle asti, jolloin östersundomilaiset rakensivat oman pienen kappelinsa.

Vuonna 1550 perustettu Helsinki vaikutti ajan mittaan merkittävästi Sipooseen. 1600-luvulla sipoolaiset kävivät vilkasta kauppaa Helsingin kanssa. 1748 alkaneet Suomenlinnan linnoitustyöt vaikuttivat Helsingin ja sen naapuripitäjien talouskasvuun. Maataloustuotteiden, polttopuun, rakennusmateriaalien kysyntä kasvoi ja pitäjiin perustettiin tehdaslaitoksia, jotka möivät tuotteensa Suomenlinnaan. Sipooseen perustettiin mm. kalkki- ja tiilitehtaita. Helsingin pääkaupunkiasema kasvatti kaupunkia ja uudisrakentaminen paransi ympäröivien maaseutualueiden toimeentuloa. Sipoon sijainti lähellä Helsinkiä houkutteli kaupungin porvareita ja virkamiehiä ostamaan tiloja ja kartanoita - kaupunkilaisten kiinteistökaupat yleistyivät 1700-luvun puolivälissä.

Hiidenkiuas

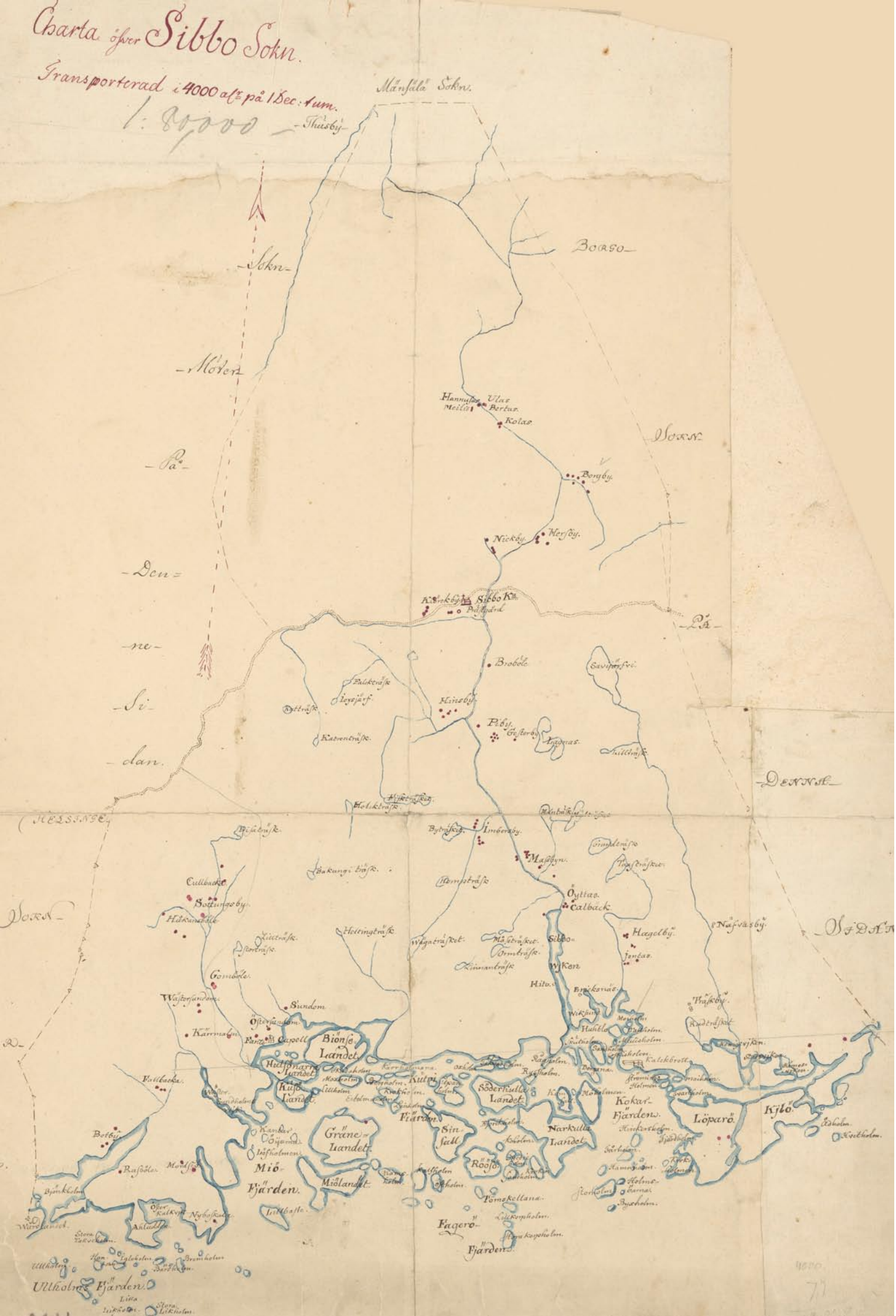
Useat Sipoon tilat olivat autioina jossain vaiheessa 1500–1600-luvuilla. Varsinkin pohjoisten kylien tilat olivat pitkään autioita. Eteläisissä kylissä useat autiotilat annettiin aatelisille. 1700- luvulla isonvihan johdosta alue autioitui lähes kokonaan. Uudelleenrakentaminen kesti kauan.

Sipoon ja koko Suomen voimakas väestökasvu 1700-luvun loppupuolella ja 1800-luvulla johtui ennen kaikkea kruunun maatalouspolitiikasta: Kruunu antoi 1700-luvun puolivälissä talonpojille luvan jakaa tiloja: syntyi paljon uusia talouksia. Talonpojat raivasivat kruunun kehotuksesta paljon uutta viljelysmaata, mikä lisäsi työvoiman tarvetta. Myös kalastajatorppien perustaminen Sipoon saaristoon 1700-luvun loppupuolelta alkaen kasvatti väkilukua.

Charta öfver Sibbo Sokn.

Transporterad i 4000 alnar på 1 Dec. tum.

1 : 80,000


Mänsälä Sokn.
Thusby
Borgo
Sokn
Möten
På
Den=
ne=
Si=
dan.
Sokn
Hannuslas
Ulas
Meilas
Bertas
Kolas
Borgby.
Nickby.
Mersby.
Sibbo K.
Brobole
Savisjärfvi
Hinsby
Pibby
Gesterby
Ingmas
Hullbäck
Denna
Hessinge
Bjäbäck
Bybäck
Imberby
Masbyn
Gimmelbäck
Topsbäck
Bakungi bäck
Stampbäck
Öyllas
Calback
Näfvelsby
Sjöda
Cullbäck
Sottungaby
Hökunäsäll
Hettingbäck
Wägatäcket
Mädbäcket
Sibbo
Hagelby
Jantas
Kiccbäck
Sporebäck
Gombole
Wästersundom
Sundom
Österfjärdom
Kärrmalm
Capell
Bionäs Landet
Hulpharu Landet
Kulo Landet
Kulmi
Fiärden
Söderhulla Landet
Narkulla Landet
Kokar-Fjärden
Löparö
Kyllo
Wiken
Hito
Brickenäs
Wikbyn
Huhlo
Kalckbrott
Träsby
Kudtäcket
Fullbäcka
Botby
Rasböle
Mossböle
Grane=Landet
Sinsall
Roosö
Mio-Fjärden
Miölandet
Tömokellana
Fagerö-Fjärden
Ullholms Fjärden
Ahlaudde
Nyboskär
Bromholm
Lilla
Stora Lilkholm
Lilkholm
Björkholm
Wiro Landet
Kandar
Öjarna
Löskholmen
Kallholm
Ryggholm
Bergna
Kämnäsholm
Kämnäsholm
Kämnäsholm

Kaupunkilaiset löysivät Sipoon saariston kesänviettopaikakseen 1800-luvun jälkipuolella. Huviloita alettiin rakentaa herrasväelle 1900- luvun alkupuolella pitkin rannikkoa. 1900-luvun alussa huvila-tonttien kysyntä kasvoi siinä määrin, että kartanot tai muut maanomistajat antoivat palstoittaa kokonaisia saaria. Huviloiden ja kesämökkien määrä lähti 1920-luvulla jyrkkään nousuun ja tänä päivänä Sipoon saaristo on eräs Suomen tiheimmin rakennetuista huvila-asutuksen alueista. Suunnittelualueella merkittävä osa rantaviivasta on yksityisen huvilatoiminnan ja omakotiasumisen käytössä.

Meri ja vesistöt ovat olleet keskeisiä liikkumisväyliä Östersundomin historiassa. Sipoonjoella on ollut tärkeä merkitys Sipoon pitäjän valtasuonena. Kauppalaivat pääsivät vielä 1700-luvulla jokea pitkin Norrkullaan. Östersundomin saaristorantavyöhykkeellä kulkuyhteydet meritse olivat pitkään maantieyhteyksiä paremmat. Kesäisin oli mahdollista matkustaa höyrylaivalla Helsinkiin. Höyrylaivalaitureita ovat olleet ainakin Korsnäsin ja Husön laiturit. Höyrylaivaliikenne Sipoon edustalla jatkui tärkeänä 1930-luvulle asti. Maankohoamisen seurauksena monet vesireiteistä ovat sittemmin kadonneet. Jäätyneinä vesistöt toimivat tien kaltaisina kulkureitteinä ja käytössä on ollut talviteitä. Nykyisin mm. Karhusaaren itärannalta, satamasta, otetaan jäätie kohti saaristoa käyttöön olosuhteiden salliessa.

Alueella on monia vähintään 1800- luvulta peräisin olevia, yhä käytössä olevia tielinjauksia, vaikka ainoa inventoitu historiallinen tie on Vikkullantie. Vanhoista kartta-aineistoista on päätelty nykyisen Sotungintien linjauksen olevan suurin piirtein sama kuin yli kolmesataa vuotta sitten. Nykyinen Kappelitie sekä monet Uuden Porvoontien pohjoispuolella olevista vanhoista tiloille ja kartanolle johtavista tielinjauksista olivat olemassa jo Sipoon pitäjänkartan julkaisemisen aikaan vuonna 1841. Todennäköisesti osa linjauksista (esimerkiksi Kappelitie) on vielä huomattavasti vanhempia. Kartat osoittavat myös Talosaarentien ja Kantarnäsintien linjausten olevan vähintään toistasataa vuotta vanhoja. Tie Degermossaan kiersi tuolloin Vantaan puolelta.

Merkittävimmät maantieliikenneyhteydet alueelle on rakennettu 1900-luvulla. Uusi Porvoontie (seututie 170) rakennettiin rannikon suuntaista liikennettä palvelemaan 1920-luvulla. Sitä ennen tie Helsingistä Porvooseen kulki Sipoon keskustaajaman Nikkilän kautta linjautuen Östersundomin ja Sipoonkorven pohjoispuolelta. Moottoritie Helsingistä Porvooseen - Porvoonväylä - on rakennettu 1970-luvulla. Tie korvasi valmistuessaan "Uuden Porvoontien" pääasiallisena tieliikenneyhteytenä Helsingin ja Porvoon välillä.

Maankohoamisesta huolimatta saaristomaisuus alueella säilyi pitkään; esimerkiksi Karhusaareen rakennettiin maantieyhteys Uudelta Porvoontieltä vasta 1970-luvulla. Suunnittelualueen länttiseen osaan, Helsingin, Vantaan ja Sipoon entisille raja-alueille on rakennettu merkittäviä liikenneyhteyksiä. Kehä III rakennettiin Helsingin ohikulkutieksi 1960-luvulla. Vuosaaren sataman rakentamiseen 2000-luvulla kuului myös suuria liikenneväylärakenteita: kehä III:n jatke, Västersundomin eritasoliittymä, satamarata ja liikennetunneli läpi Mustavuoren.

Kun Östersundomin yleiskaava-alueen muilla osa-alueilla kuvastuu vielä nykyäänkin melko hyvin talonpoikais- ja maatalouskulttuurin Suomi, Vantaaseen kuuluvilla osa-alueilla näkyvät enemmän muihin alueisiin verrattuna modernimman teollistuneen Suomen piirteet. Vantaalla Kehä III:n ja Porvoonväylän liikenneväylien varret on sanottu muodostavan reunakaupunkivyöhykettä. Vantaan Länsimäessä näkyy esimerkki kaupungistuneen Suomen kerrostalolähiörakentamisesta

Osa-alueiden historiasta

Östersundom

Östersundomin kylä mainitaan asiakirjoissa jo 1300-luvulla muodossa Heldersby. Se on Sipoon ensimmäinen asiakirjalähteissä mainittu paikannimi. Kylän oletetaan olevan yksi Sipoon vanhimmista kylistä. Poikkeuksena muiden vanhimpien kylien joukossa, Östersundom ei sijainnut Sipoonjoen varrella, mutta alueen hyviä kalavesiä pidetään yhtenä syynä asutuksen muodostumiselle. Kustaa Vaasan aikana 1500-luvulla kylän 15 tilasta useimmat sijaitsivat Karlviken -lahden lähellä. Venäläiset tataarit hävittivät kylää 1500-luvulla ja tilat autioituivat. Kylä lahjoitettiin 1624 Henrik von Hofvenille. Yhdeksän tilaa yhdistettiin ja ne muodostivat alun Östersundomin kartanolle. Kylässä oli 1700-luvulle tultaessa Östersundomin kartano ja talonpoikaistilat Fants, Krogars, Lassbegts, Malmas ja Skräddars (Skeppars). Kylän tilat ja torpat olivat osa Östersundomin kartanoa monta sataa vuotta, useimmat 1920-luvulle saakka, jolloin torpparilaki astui voimaan.

Östersundomin eli Karlvikin kartanosta tuli 1700 - ja 1800-luvuilla yksi Sipoon merkittävimmistä kartanoista. Isonvihan jälkeen huonokuntoinen kartano meni omistajan kuoltua velkojalle, helsinkiläiselle kauppiaalle Hans Sundille. 1700-luvulla kartanon omistajina oli virkamiehiä ja kauppiaita. Tuohon aikaan monet Sipoon kartanoiden omistajista olivat aatelittomia ja varsinkin helsinkiläiset kauppiaat ja porvarit ostivat kartanoita Sipoosta. Kartanonomistajat vaikuttivat monin tavoin ympäristöönsä, varsinkin uusia aatteita ja vaikutteita levittämällä. Sipoossa esimerkiksi vain kartanonomistajat perustivat teollisuuslaitoksia. Vaikka kartanonomistajat pystyivät vaikuttamaan talonpoikien mielipiteisiin, eivät he kuitenkaan voineet ajaa ehdotuksiaan läpi ilman talonpoikien tukea.

Esimerkkinä kartanonomistajien toimeliaisuudesta mainittakoon Östersundomin kartanossa Suomenlinnan rakentamisen aikana 1800-luvun alussa toiminut pelikorttitehdas. Tehdas perustettiin 1781 Viaporissa linnoituksen upseerien kasvaneen pelikorttitarpeen tyydyttämiseksi.

Agronomi Georg Borgström osti kartanon 1870. Kartanon pellonraivaustöiden tuloksena vuoteen 1873 mennessä kartanon viereinen laakso oli raivattu rannikon suurimmaksi yhtenäiseksi peltoalueeksi. Tilan pinta-ala oli aikanaan n. 1500 hehtaaria ja sen alaisuuteen kuului 13 torppaa. Borgström kehitti kartanosta maanviljelyn mallitilan. Kartano oli edelläkävijä useiden lajikkeiden viljelyksessä Suomessa. Kaikki viljalajit eivät sovellu viljelykseen alueen epätasaisilla pelloilla; ehkä tästäkin syystä kartano siirtyi jo Georg Borgströmin aikana maanviljelyksestä enemmän karjanhoitoon. Maatalouden lisäksi kalastus on ollut kartanolle tärkeä elinkeino. Kartanon nykyinen uusrenessanssityylinen päärakennus on valmistunut 1878. Östersundomin kartanon kaakkoispuolella meren rannassa sijaitsee Sakari Topeliuksen kotina tunnettu Villa Björkudden, rakennettu v. 1856–58. Topelius osti huvilan vuonna 1879 ja vietti siellä viimeiset elinvuotensa 1879–1898.

Östersundomin kappeli

Östersundomin kappeli on rakennettu 1750 -luvulla. Sen paikalla on ollut rukoushuone jo 1600-luvun jälkipuolella. Kappeli raunioitui isonvihan aikana. Uusi kirkko valmistui entisen paikalle 1754. Tämä kirkko on tällä hetkellä Helsingin vanhin rakennus. Kirkko rakennettiin uudestaan vanhoille perustuksilleen vuonna 1754. Kappeli korjattiin nykyasuunsa 1895.

Talosaari

Husö on alueen ensimmäinen tunnettu tila, mainitaan jo 1300- luvulta. Husön kartanon nykyinen päärakennus on rakennettu 1800-luvun puolivälissä. Kartanon päärakennus, pihapiiri, peltoaukea, hevosaitaukset ja Husön lahti muodostavat Natura-alueiden väliin jäävän kulttuurihistoriallisesti ehjän kokonaisuuden. Kartanoon johtava tie on 1860-luvulta. Ennen tieyhteyttä kartanoon kuljettiin veneellä ja lautalla.

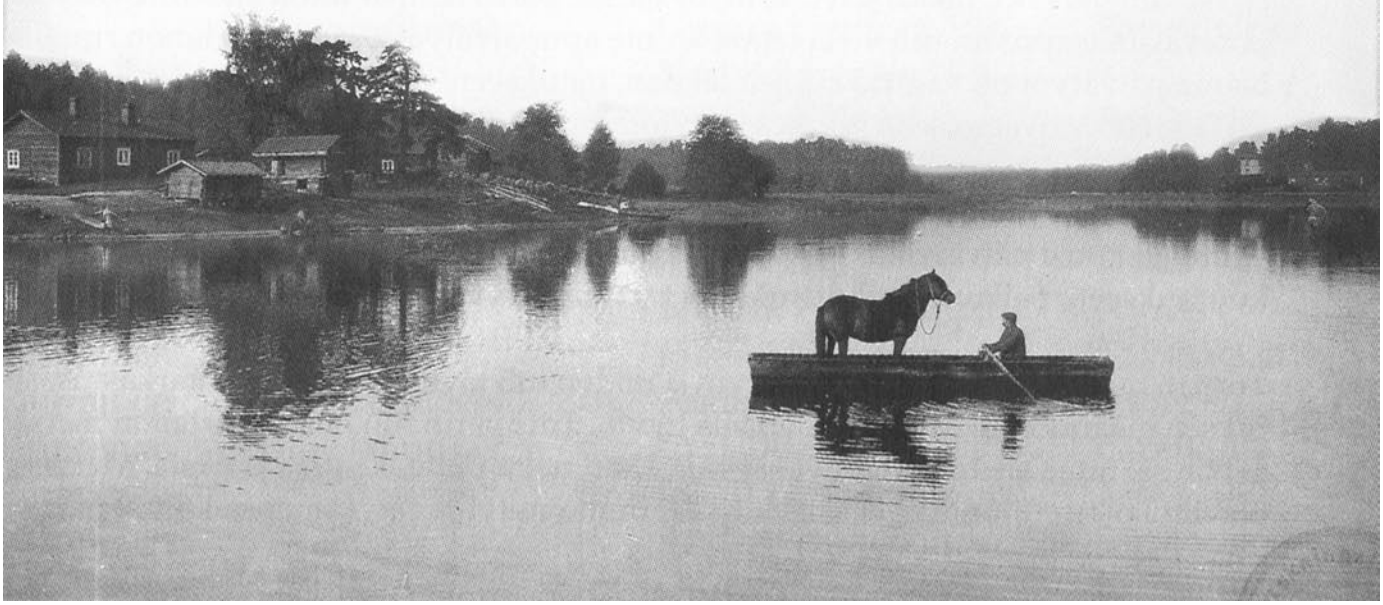
Karhusaari

Historiallisesti Sipoossa merkittävä osuus saarista oli alun perin yhteisomistuksessa - vain muutamat saaret olivat yksityisten hallussa. 1500-luvun Sipoossa Karhusaari oli yksi niistä kolmesta saaresta, jotka olivat yksityisomistuksessa (Karhusaari, Busö ja Husö). Karhusaaressa oli Östersundomin kyläläisten niittyjä. Karhusaari kuului pitkään 1600-luvun alussa perustettuun Östersundomin kartanoon (Karlvik). Sipoon pitäjän historian mukaan Karhusaareen on muodostunut asutusta noin v. 1750–1800. Tällöin Karhusaareen on perustettu kalastajatorpp(i)a ja varhaisin asuinpaikka onkin kalastajatorppa Björntorp saaren pohjoisrannalla. Björntorpin alueella lienee ollut kaksi torppaa: nk. Nyströmin torppa ja Fallströmin torppa. Saarelaiset soutivat Karhusaaresta Östersundomin kirkolle ja muualle saaristoon. Tieyhteys saatiin vasta Karhusaarentien myötä vuonna 1972. Huvila-asutusta Karhusaaressa on ollut 1930-luvulta lähtien. Pysyvää asutusta tuli jo sotavuosien aikana, mutta vasta 1990-luvun puolivälissä alue tuli laajemmin käyttöön, kun saari Östersundomin kartanon omistajien aloitteesta asemakaavoitettiin.

Salmenkallio

Kasabergetin, eli Kasavuoren kallio on pääkaupunkiseudun mittapuussa verrattain korkea (+50 m). Se onkin todettu toimineen sekä pronssikautisena hautapaikkana että Krimin sodan aikaan, 1850-

Husön kartano



Karhusaaren salmi, torppari soutaa hevosineen salmen yli. Kuva Sibbo Hembygdsforskningsföreningin arkisto

luvulla optisen lennättimen sijaintina. Sekä haudasta että lennätinalustasta on kallion laella jäänteitä. Labbackan ja Kasabergetin välistä läpi kulkeva Vikkullantie on osa historiallista tielinjaa, joka yhdisti Länsisalmen kylän Porvarinlahden rantoihin.

Porvarinlahden rannat liittyvät Vuosaaren puolellakin toimineiden kalkkiuunitehtaiden historiaan aina 1700-luvulta lähtien. Lahden rannoilla on tiettävästi ollut useampia kalkkilouhoksia ja polttouuneja, joista on viety materiaalia mm. Viaporin rakentamiseen. Porvarinlahden pohjoisrannalla on kaksi muinaismuistokohteena rauhoitettua kalkkiuunia. 1800-luvulla samainen lahti tiedetään olleen keskeinen Virosta Suomeen salakuljetetun viinan "satamana". Tämä kielii osaltaan alueen syrjäisestä asemasta.

Mustavuorella on pääkaupunkiseudun parhaiten säilyneeksi arvioitu osa tsaarinvallan aikaista maalinnoitusjärjestelmää (Krepost Sveaborg). Kokonaisuuteen kuuluu kymmenen puolustusvarustusta mukaan lukien noin kilometrin verran mukulakivipintaista tykkitietä. Varustukset on rakennettu vuosina 1916–1918.

Länsisalmi, Länsimäki

Västersundomin kylät mainitaan asiakirjoissa jo 1300-luvulla. Länsisalmen kylä on ilmeisesti saanut alkunsa jo 1200-luvulla ja kylä on ollut myöhäiskeskiajalla kohtalaisen suuri. Vanha tielinja Malmin suunnalta Östersundomin Kappeliin ja pidemmällekin kulkee kylän läpi. Kylän läpi etelä-pohjoissuunnassa kulkee myös vanha Vikkullantie, joka yhdisti Håkansbölen kartanon (1600-luvulta) meren suuntaan. Westerkullan kartano muodostettiin vuonna 1630. Westerkullan kartanon rakennukset ovat 1800-luvulta.

Majvik

Suunnittelualueeseen kuuluva Majvikin alue kuuluu lähes kokonaisuudessaan Östersundomin kylän liepeisiin. Vain pieni itäreunan kiila kuuluu Immersbyn kylään. Purolaaksoja ja eteläosan suoaluetta (Katrinemossen) on hyödynnetty peltoina tai niittyinä jo 1600 -luvulla maakirjakarttamerkintöihin perustuen. Fallbäckenin puron suistoalueen lähellä, purolaaksossa on sijainnut Bölen torppa, joka mainitaan Östersundomin kartanon torpaksi jo 1700 -luvulla.

Granö

Granön saari on historiallisella ajalla ollut Sipoon saariston varhaisimmin asuttu saari. Saaressa oli 1500-luvulla kolme torppaa. Pääasiallinen elinkeino saarella oli kalastus. Myös maataloutta harjoitettiin. Nils Dubblaren läänitykseksi saari siirtyi 1623. Viimeistään isoviha kuitenkin tyhjensi Sipoon saariston asukkaista. Granö, joka oli 1700-luvun alussa lahjoitettu Östersundomin kartanolle, oli isonvihan jälkeen asumaton. Granö sai asukkaat jälleen ennen 1700-luvun puoliväliä kun Östersundomin kartano perusti saarelle kaksi torppaa. Kartano perusti myös tiilenpolttimon Granön saarelle, mutta sen toiminta oli vaatimatonta ja keskeytyi useaan kertaan. Se lopetti toimintansa 1830-luvulla. Tämän Granön ruukin vanhat uunikummut sekä savenottokuopat ovat nähtävissä alueella. Saaressa kulkee myös vanha tiilitie itärannalle. Saaren länsiosassa olevaa harjumuodostumaa on käytetty maanottoon 1900-luvun alussa.

1800-luvulla alkoi Sipoossa yleisesti saariston asuttaminen. Granön kylä, joka sijoittuu nauhamaisena rakenteena saaren pohjoisrannalle, oli vireä kyläyhteisö aina 1960-luvulle asti. Samalla paikalla sijaitsi "Granö butik Winberg&Winberg" kunnes se siirtyi Karhusaareen.

Saareen tehdyt inventoinnit eivät ole kaikin osin kattavia, ja niiden tarkistaminen osana yleiskaavaa ja edelleen asemakaavoituksen yhteydessä on tarpeen.

6. Nykytilanne

Luonnonympäristö

Viitteet:

Östersundomin osayleiskaavan kaupunkiekologinen ohjelma. Tampereen teknillinen yliopisto; Yrjo Haila, Anssi Joutsiniemi, Minttu Kervinen & Staffan Lodenius, 2010. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010.

Rannikon laaksoista metsäylängölle - osayleiskaavatasoinen maisemaselvitys Östersundomin alueelta. FCG Planeko Oy 2009. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2009:2.

Liitosalueen eteläosan kasvillisuusselvitys. Enviro / Markku Heinonen & Esa Lammi, 2008. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2008.

Alustava luontoselvitys Sipoon Majvikin ja Granön osayleiskaava-alueelle, 2010. FM Hannu Tammelin, T:mi Ekologinen ympäristökartoitus, 2010.

Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt. Jere Salminen / Itä-Uudenmaanliitto 2010.

Omavaraisuus maankäytön suunnittelun tavoitteena, esimerkkialueena Granön saari Spoossa. Eveliina Harsia, Diplomityö, 2010.

Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet, Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelu. Anna Ojala, 2005. Vantaan kaupunki-suunnittelu, C20:2005; Kaupsu 11/2005, YK0023.

Luonnonsuojeluselvitys YK0019. Sinikka Rantalainen, 2004.
Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelu, C15:2004 KSY 11/2004.

Länsisalmen Länsimetsän luontoselvitys. Jarmo Honkanen, 2011. Vantaan kaupunki, Ympäristökeskus.

Suunnittelualueen luonto on vaihtelevaa. Alue jakautuu selkeästi pohjois- eteläsuunnassa Sipoonkorven metsäylänköön ja alavampaan mannerrannikkoon ja sisäsaaristoon. Moottoritie kulkee rajalla, jossa maisematyypit vaihtuvat. Alueelta on käytettävissä kattavat luontoselvitykset.

Alueen ekologisissa systeemeissä seudullista mittakaavaa määrittää alueen sijainti Etelä-Suomen suurmaisemassa. Alueen pohjoisosat liittyvät Keski- ja Itä-Uudenmaan metsävyöhykkeeseen. Keskiosat nivoutuvat osaksi rannikkoa seuraavaa vanhojen viljelymaisemien ketjua. Eteläosaa hallitsevat meri, saaristo sekä rannikon maisema- ja luontotyypit. Vyöhykkeiden keskinäiset suhteet jäsentävät Östersundomin alueen ekologian logiikat.

Viljelyvyöhykkeellä käytännöt ovat ajan myötä muuttuneet, jonka seurauksena peltoaukiot ovat yhdenmukaistuneet ja avomaiden ja niitä reunustavien ympäristötyyppien kuten rantojen väliset vaihettumisvyöhykkeet ovat tukkeutuneet.

Viljelymaat työntyvät pohjoiseen jokilaaksoja seuraavina sormimaisina lonkeroina, joissa avomaat ovat kasvamassa umpeen. Rannikolla maa kohoaa ja sisälahdet rehevöityvät. Rannikkovyöhykkeen sisempien osien luonne on viime vuosikymmeninä muuttunut. Erityisesti yhteydet rannikon tuntumassa oleviin kulttuurimaisemiin ovat umpeutuneet.

Maiseman yleispiirteet

Yleiskaava-alue on maisemarakenteeltaan monipuolinen. Sen perusrakenne koostuu metsäisistä selänteistä ja niiden välissä aukeavista viljelylaaksoista, joiden avoin maisema jatkuu rannoilla laajoina ruovikkoina. Östersundomin maisema-aluetta leimaavat pelto- ja ruovikkoalueet, niiltä kohoavat metsäsaarekkeet ja ulompana saaret. Maisematilassa voi aistia saaristomaisuuden ja meren läheisyyden. Kaava-alueen suurimmat saaret ovat Granö ja Karhusaari. Alueen pohjoisosa, Sipoonkorven reuna, puolestaan on topografialtaan vaihtelevaa ja pienipiirteistä. Karut kalliomaastot vuorottelevat soiden sekä rehevien kangasmetsien ja lehtoalueiden kanssa. Lammet ja pikkujärvet täplittävät maisemaa lähinnä Sipoonkorven keskiosassa. Metsiä ja soita halkovat monet pienet purot ja ojat.

Maisemamaakuntajaossa suunnittelualue sijoittuu osittain Suomenlahden rannikkoseudulle ja osin eteläiselle viljelyseudulle. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan maisematyyppijaottelussa alue sijoittuu Sipoonkorven metsäylängölle sekä sisäsaaristoon ja mannerrannikkoon. Maisematyypit ovat hyvin havaittavissa alueella liikuttaessa.

Maatalous on synnyttänyt kulttuurimaiseman: sen avoimet viljelymaisemat puu- ja pensassaarekkeineen, metsien reunavyöhykkeet sekä perinnemaisemat. Perinteiset maankäyttötavat, kuten laidunnus ja niitto, ovat antaneet näille alueille tunnusomaisen kasvilajiston. Suunnittelualueen hienoimmat viljelymaisema-alueet löytyvät Östersundomin kartanon ja Lass-Bengtsin läheisyydestä, Västerkullan kartanon läheisyydestä, Björkuddenin ympäristöstä, Husöstä, Talosaaren tien varresta, Kantarnäsbergetin kupeesta sekä Mutarsin ja Kusasin edustalta.

Östersundomin alueella huomaa kaupunkimaiseman vaiheittaisen muuttumisen maaseutumaisemmaksi. Vuosaaren satamaan liittyvät tiejärjestelyt ovat tuoneet suurimittakaavaiset elementit viljelymaisemaan. Alueen länsireuna sijoittuu vaihettumisvyöhykkeelle, jossa kaupunkimainen Mellunmäen lähiömaisema muuttuu Västerkullan maaseutumaisemaksi. Vuosaaren satamaan johtava uusi tieyhteys (Kehä III) liittymineen on muuttanut maaseutumaisemaa voimakkaasti. Peltoaukean yhteys merelle on katkennut myös rantaniittyjen kasvettua umpeen.

Perinteinen rakentaminen sijaitsee suunnittelualueella rannikolla sekä laaksopainanteiden reunamilla. Uudempi asutus ei juurikaan seuraa maisemarakennetta. Vanhat tielinjat sulautuvat maisemarakenteeseen, sen sijaan esimerkiksi Porvoon moottoritie halkaisee maisemarakenteen ja jakaa selvitysalueen kahteen osaan niin visuaalisesti kuin toiminnallisestikin.

Suljettujen ja avointen maisematilojen perusjako on jo 1600-luvulla muodostunut ja seurailee maisemarakennetta pääpiirteissään. Alavat savilaaksot on raivattu niityiksi ja pelloiksi ja moreenimäillä ja kallioselänteillä kasvaa metsää.

Liitosalueen rantaviivassa on tapahtunut suuria muutoksia viimeisen 300 vuoden aikana. 1700-luvulla meren ranta on Östersundomin kartanon kohdalla ulottunut jonkin verran nykyisen Uuden Porvoontien pohjoispuolelle saakka. Tietä ei luonnollisestikaan vielä tuolloin ollut. Merenlahdet ovat kutistuneet maankohoamisen ja vesistöjen rehevöitymisen vuoksi. Laajentuneita ruovikkoalueita on osittain ruopattu lähinnä veden laadun ja veneilyn tarpeita silmällä pitäen. Varsinaisia maisemanhoitotoimia suunnittelualueella ei ole järjestelmällisesti tehty.

Maaperä

Viitteet:

Östersundomin yhteinen yleiskaava. Teknistaloudellinen selvitys. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosasto, teknistaloudellinen toimisto, 2011.

Yleiskaava-alueen pohjatutkimukset yleiskaavaa varten on aloitettu vuonna 2009, jolloin alueliitos Sipoosta Helsinkiin sai lainvoiman. Ennen tätä valtaosa pohjatutkimustiedosta keskittyi liikenneväylien läheisyyteen. Tällä hetkellä tutkimukset kattavat mm. alueen keskeiset pehmeiköt, jotka ovat kaupunkirakenteen kannalta tärkeillä paikoilla.

Maanpinnan korkeusasema yleiskaava-alueella vaihtelee välillä noin +0 - +60. Alueella on sekä laajoja kallioisia alueita, joissa maanpinnan topografia on jyrkkäpiirteistä että tasaisia peltoalueita. Purolaaksoissa ja rannikon läheisyydessä on pehmeikköalueita, joilla saven paksuus vaihtelee välillä noin 0–25 m.

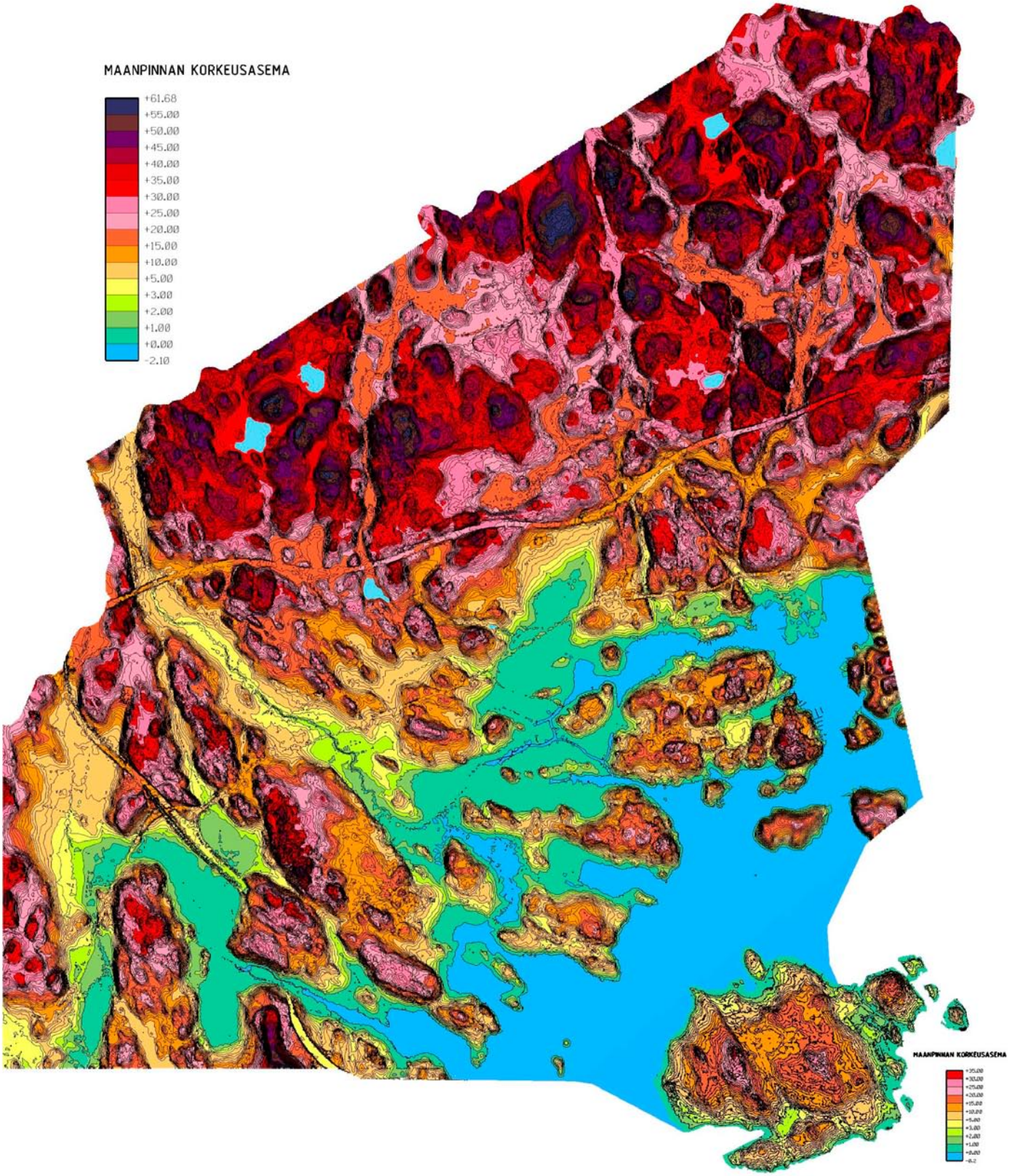
Rakennettavuus

Seuraavissa kappaleissa on esitetty Östersundomin alueen rakennettavuustarkastelua kaupunginosakohtaisesti:

Ultuna

Lähes koko Porvoonväylän pohjoispuolinen osa kuulu Ultunan kaupunginosaan. Ultunan rakennetut alueet ovat Landbo, Degermossan alue ja Puroniityntien seutu. Ultuna on suurin Östersundomin kaupunginosista. Maanpinnan korkeusasema alueella vaihtelee välillä noin +5 - +58. Alavimmat alueet sijoittuvat Krapuojan laaksoon ja korkeimmat maastonkohdat. Långkärrsbergetin ylängölle. Alueella on jyrkkäpiirteinen kallioinen maasto. Alueella on useita laajoja kalliokukkuloita, joiden välissä on kanjoninomaisia alavia maastonkohtia. Kanjoneissa virtaa puroja, joiden pohja ainakin osalla aluetta on hiekkapohjainen. Alavilla alueilla on myös useita suoalueita ja lampia. Pohjasuhteiltaan Ultunan alue on pääosin normaalisti rakennettavaa. Alueella on myös runsaasti loivapiirteisiä kallioalueita, jotka ovat rakennettavuuden kannalta edullisia. Erittäin vaikeita rakennuspaikkoja ovat alueen jyrkät kallioseinämät. Knutersintien molemmin puolin on joitakin peltoalueita, joiden voidaan olettaa olevan savialueita ja kuuluvan ainakin osittain rakennettavuuden kannalta vaikeaan luokkaan.

Kirkkoveneitä Kappelinlahdella


MAANPINNAN KORKEUSASEMA
+61.68
+55.00
+50.00
+45.00
+40.00
+35.00
+30.00
+25.00
+20.00
+15.00
+10.00
+5.00
+3.00
+2.00
+1.00
+0.00
-2.10
MAANPINNAN KORKEUSASEMA

Östersundom

Östersundomin kaupunginosa sijoittuu pääosin Porvoonväylän ja Uuden Porvoontien väliselle alueelle. Lisäksi siihen kuuluu Korsnäsin alue sekä Lass Malmasin ja Krogarsin alueet Uuden Porvoontien eteläpuolella. Östersundomin alueeseen kuuluu sekä laajoja alavia pelto- ja ruovikkoalueita, että kallioisia ylänköalueita. Alavat pehmeikköalueet sijoittuvat Krapuojan laaksoon ja Östersundomin kartanon itä- ja eteläpuolisille peltoalueille sekä yleisesti rannan läheisyyteen. Kallioisia alueita on Gumbölen pohjoisosassa, Sotungintien itäpuolella, Östersundomin kartanon länsi- ja pohjoispuolella sekä Knutersintien itäpuolisella alueella.

Suurin osa alueesta on pohjasuhteiltaan normaalisti rakennettavaa. Rakennettavuuden kannalta alueen vaikeimmat kohdat sijoittuvat Östersundomin kartanon itä- ja eteläpuolisille pehmeikköalueille ja Krapuojan laaksoon. Myös Rödje-Fantsin peltoalueet kuuluvat pohjasuhteiltaan osittain vaikeasti rakennettaviin alueisiin. Alueella on havaittu pohjatutkimusten yhteydessä mm. paineellista pohjavettä, jolloin pohjaveden painetaso on korkeampi kuin maanpinnan korkeusasema. Korsnäsin keskiosassa sijaitsee alava peltoalue, joka kuuluu myös pohjasuhteiltaan erittäin vaikeasti rakennettaviin alueisiin maanpinnan korkeusaseman ja pehmeikön paksuuden yhteisvaikutuksen takia. Kyseinen alue kuuluu esirakentamista vaativiin alueisiin. Saven paksuus Östersundomin pehmeikköalueilla vaihtelee välillä noin 0–23 m.

Karhusaari

Kaupunginosaan kuuluu varsinaisen Karhusaaren lisäksi Skutholmenin saari. Maanpinnan korkeusasema alueella vaihtelee välillä noin +0 - +39. Korkeimmat maastonkohdat sijoittuvat Karhusaaren itäosassa Kasabergetin alueelle. Topografia on pääosin jyrkkäpiirteistä ja kumpuilevaa. Suurin osa alueesta kuuluu pohjasuhteiden perusteella normaalisti rakennettaviin alueisiin, jolloin rakennukset perustetaan maan varaan. Pohjasuhteiltaan huonoimmat kohdat Karhusaaressa sijaitsevat Kutulökin täyttö- ja ruovikkoalueella. Alueen rakentaminen edellyttää esirakentamista. Toinen rakennettavuudeltaan vaativaksi luokiteltava alue on Skutholmenin ja Karhusaaren välinen pehmeikköalue. Saven paksuus Karhusaaren alueella vaihtelee välillä noin 0 - 15 m. Karhusaarentien korkeusasema on paikoin <+1, joten se on korkean veden aikana osittain veden peittämä.

Talosaari

Alueeseen kuulu kolme "saareketta": Talosaari, Marbacken ja Ribbingö. Talosaaren kartanon yhteydessä toimii ratsutila. Ribbingön etelä- ja itärannassa on pientaloasutusta. Muu osa Talosaaren alueesta on pääosin rakentamatonta. Maanpinnan korkeusasema alueella vaihtelee välillä noin -1 - +26. Korkeimmat maastonkohdat sijoittuvat Talosaaren itäosan kallioille. Topografia on alueella pääosin loivapiirteistä. Talosaaren itäosassa on paikoin jyrkkiä kalliorinteitä. Myös Marbackenin pohjoisreuna on jyrkkäpiirteinen. Kallioiset alueet ovat pohjasuhteiden perusteella pääosin normaalisti rakennettavia. Lisäksi alueella on alavia laidunkäytössä olevia pelto- ja niittyalueita, joiden korkeusasema on osittain merenpinnan alapuolella. Kyseisiä alueita pidetään kuivana pumppauksen avulla. Mm. merialueen laajentaminen näille alueille onnistuu verrattain helposti. Alavien alueiden pohjasuhteet kuuluvat rakennettavuuden kannalta joko vaikeaan tai erittäin vaikeaan luokkaan. Saven paksuus alueella vaihtelee välillä noin 0–12 m.

Salmenkallio

Salmenkallion alueesta suurin osa on rakentamatonta. Rakennuksia sijaitsee Vikkullantien pohjoisosassa ja Kantarnäsin niemellä. Maanpinnan korkeusasema alueella vaihtelee välillä noin +0 - +53. Aluetta hallitsee pinta-alaltaan noin 2 km2 oleva kallioalue. Suurin osa kallioalueesta on loivapiirteistä ja pohjasuhteiden ja rakennettavuuden kannalta normaalia aluetta, jolloin rakennukset perustetaan maan varaan. Kallioalueen länsiosa on topografialtaan jyrkkäpiirteistä ja pohjasuhteiltaan vaativaa tai erittäin vaativaa kalliomaastoa. Kalliojyrkänteiden lisäksi muita rakennettavuuden kannalta vaativia tai erittäin vaativia alueita ovat Kehä III:n lounais- ja koillispuolella olevat alavat peltoalueet sekä Krapuojan laaksoja suistoalue, joiden rakentaminen edellyttää esirakentamista. Saven paksuus Salmenkallion pehmeikköalueilla vaihtelee välillä noin 0–23 m.

Länsimäki ja Länsisalmi

Vantaan osalta yleiskaava-alueeseen kuuluu mm. Westerkullan kartanon peltoalueet, jotka kuuluvat rakennettavuudeltaan vaikeaan tai erittäin vaikeaan luokkaan. Peltoalueet ovat suurimmalta osin pehmeiköillä ja osalla aluetta on todettu paineellista pohjavettä. Ts. pohjaveden painetaso on maanpinnan korkeusaseman yläpuolella. Vantaan alueen itä-osassa, Kehä III:n itäpuolella on kallioselänteitä, jotka kuuluvat rakennettavuudeltaan normaaliin luokkaan. Myös Kehä III:n ja Itäväylän risteysalueella Gubbackan kallio kuuluu rakennettavuudeltaan normaaliin luokkaan. Westerkullan kartanon pohjoispuolella, Porvoonväylän, Länsimäen ja Kehä III:n rajaamalla alueella on myös normaalisti rakennettavia alueita. Alueelle ulottuu myös merkittävä pohjavesiesiintymä.

Majvik

Maanpinnan korkeusasema alueella vaihtelee välillä noin +0 - +40. Alueen alavimmat kohdat sijoittuvat Fallbäcken-puron laaksoon ja rannikon tuntumaan. Purolaakso sijaitsee Majvikin kohdalla pehmeiköllä. Saven paksuudesta purolaaksossa ei ole tietoa. Majvikin alue kuuluu purolaaksoa lukuun ottamatta pääosin normaalisti rakennettavaan luokkaan. Poikkeuksena ovat Bölsfjärdenin itärannan jyrkät kallioseinämät, jotka kuuluvat rakennettavuutensa osalta erittäin vaikeaan luokkaan.

Granö

Maaperä muodostuu pääosin moreenista sekä näiden alueiden reunoille lajittuneista hienorakeisemmista maalajeista kuten hiekasta ja savesta. Avokallioita on laajalti saaren keskiosan korkeissa maastonkohdissa. Erityispiirteenä voidaan pitää rantakerrostumia. Nämä maaperän muodostumat ovat syntyneet, kun aluetta yli sadan metrin paksuudelta peittänyt Baltian jääjärvi alkoi vetäytyä viime jääkauden lopulla. Saaren länsiosassa on karkeasti lajittunut jäätikköjokimuodostuma. Pääasiassa maalajiltaan hiekkaa olevan rantavyöhykkeen erottaa itäpuolella nousevasta kallioalueesta kapea moreenivalli. Aluetta on käytetty maanottoon 1900-luvun alussa.

Muita, saaren runsaslukuisia hiekkavarantoja sijaitsee luoteisrannikolta sisämaahan työntyvällä vyöhykkeellä sekä saaren pohjoisosassa. Myös sisämaassa on nähtävissä kasvillisuuden valtaamia maanottokuoppia. Saaren koilliskulmassa on laajahko savialue. Pinnalla on

liejusavea, joka alueelle tyypillisesti on muodostunut painanteeseen savikerrostumien päälle. Tämä alue on otollista viljelymaata.

Granön saari on pohjasuhteiltaan suurimmalta osin normaalisti rakennettavaa. Itäosan pehmeiköistä osa saattaa kuulua vaikeasti rakennettaviin alueisiin.

Rannat

Alueen rannoilla tehtyjen pohjatutkimusten perusteella lähes kaikki rannat ovat savipohjaisia. Kitkamaapohjaisia (sora, hiekka, siltti) rantoja on Talosaaren itä- ja etelärannassa. Myös Granön saaren itäosassa on hiekkapohjaista rantaa. Suurin osa alueen rannoista on loivapiirteisiä ja niiden rakentamiskäyttö vaatii lähes poikkeuksetta esirakentamistoimenpiteitä. Ruovikkoalueilla rantaviivan sijainti on epäselvä, koska rannikko on rehevöitymisen myötä suurelta osin umpeenkasvanut. Alavien ranta-alueiden korkeusasemaa on mahdollista korottaa mm. mahdollisen Natura-alueiden hoito- ja käyttösuunnitelman mukaisten ruoppausmassojen läjityksellä. Kallioisilla ranta-alueilla rantapenkereet ovat pääosin jyrkkäpiirteisiä. Niille on tyypillistä, että heti rannan tuntumassa on paksu savikerros. Tämän tyyppiset rannat ovat pohjasuhteiltaan erittäin vaativia ja rakennettavuuden kannalta erittäin vaativia alueita.

Ilmasto

Uudenmaan ilmasto on melko leuto ja runsassateinen. Manner- ja meri-ilmaston vaihettumisvyöhykkeelle sijoittumisesta johtuen lämpötilat ja sademäärät voivat vaihdella suuresti maakunnan eri osissa jo lyhyelläkin matkalla. Rannikkovyöhyke, jonka leveys on noin 5–15 kilometriä rannikosta sisämaahan, on alttiimpi tuulille ja myrskyille. Lämpöolot tällä vyöhykkeellä ovat talvella leudompia ja kesällä viileämpiä kuin alueen muissa osissa.

Pintavedet

Alueella on pieniä vesistöjä eli puroja ja lampia (Hältingträsk, Gumböle träsk, Storträsk). Suuria jokia ja järviä ei ole. Sipoonkorvesta etelään kohti merta virtaavat laaksoissaan purot Krapuoja, Stora Dammen ja Puroniityntien puro sekä niihin liittyvät ojat. Purolaaksot ulottuvat myös suunnittelualueen eteläosiin ja sitä kautta liittyvät mereen.

Pohjavedet

Alueen laajat kallioalueet, joita reunustaa karkeiden maalajien vyöhyke, on pohjaveden muodostumisaluetta. Alueen topografialle on tyypillistä, että pohjaveden muodostumisalueet ympäröivät pehmeikköjä, jossa maanpinnan korkeusasema on alempana. Näin ollen alueella esiintyy monin paikoin paineellista pohjavettä. Paineellista pohjavettä esiintyy mm. Västerkullan pelloilla Mustavuoren pohjoispuolella sekä Rödje-Fantsin peltoalueella. Kallioalueilla pohjavettä saattaa esiintyä painanteissa. Rannikolla pohjaveden pinnan korkeustaso vaihtelee merenpinnan korkeustason mukaan.

Yleiskaava-alueen länsiosaan ulottuu Fazerilan pohjavesialue.

Meriveden laatu

Yleiskaava-alueen rannat ovat pääosin ruovikoituneita sisälahtia ja salmia. Veden virtauksen ja vaihtumisen näillä alueilla voidaan katsoa olevan vähäistä. Näin ollen niiden veden laatu on riippuvainen mantereelta virtaavien purojen vesimäärästä ja laadusta. Helsingin edustan pintavesien ekologisen tilan luokittelun mukaan (2007–2009) kaava-alueen meriveden laatu kuuluu luokkaan tyydyttävä.

Kasvillisuus

Suunnittelualueen kasvillisuus on vaihtelevaa. Pohjoisen metsävyöhykkeen ajallista dynamiikkaa hallitsee metsien mosaiikkimainen uusiutuminen, joka on rehevillä maastotyypeillä paljon nopeampaa kuin ylänköjen kalliometsissä.

Sipoonkorpi koostuu kalliomänniköistä, kallioiden välisistä kosteammista ja rehevämmistä painanteista, soista suokasveineen ja purolaaksoista lehtoineen. Porvoonväylän pohjoispuolella maasto on melko kallioista. Sipoonkorven metsät ovat monin paikoin kuusivaltaisia, mutta etenkin kallioilla kasvaa myös männiköitä. Sipoonkorven alueella on jäljellä vanhoja ja sangen luontaisesti muodostuneita metsiä. Pääosin metsävyöhyke on ollut pitkään taloudellisessa käytössä. Tuoreet ja lehtomaiset kankaat ovat vallitsevia metsätyyppejä.

Purolaaksot liittävät Sipoonkorven alueen eteläosiin ja merenlahtiin. Niille ovat leimallisia rantaniityt ja lehtimetsät. Merenlahdet ovat hyvin reheviä ja rannoilla kasvaa laajoja ruovikkoja. Siellä täällä on myös tervaleppää kasvavia metsiköitä.

Uuden Porvoontien molemmin puolin on paljon viljelysalueita, jotka jatkuvat paikoin meren rantaan asti. Luonto on varsin kulttuurivaikutteista – pitkään jatkunut asutus, viljely ja laidunnus ovat muokanneet sitä vuosien saatossa.

Ribbingön ja Husön niemet ovat kallioisia ja metsäisiä. Karua männikköä kasvavat

Kasaberget ja Dagverksberget tarjoavat näköalapaikkoja ympäröivään maastoon. Myös Östersundomista Porvarinlahden itärannalle kulkee metsäinen kallioselänne. Kallioiden rinteillä kasvaa tuoretta tai lehtomaista kuusivaltaista sekametsää.

Granön saaren luonto on rehevää ja hyvinvoivaa. Saaren metsissä kasvaa runsaasti luonnonantimia kuten sieniä ja marjoja. Kallioalueiden puusto on yleisesti kitukasvuista.

Eläimistö

Viitteet:

Östersundomin ruovikkoalueen yleissuunnitelma. Eeva Suikkari, 2007. Uudenmaan Ympäristökeskuksen raportteja 4/2007.

Alueen eläimistö on rannikkoseudulle tyypillistä. Alueen nisäkkäitä ja matelijoita ei ole inventoitu samalla tarkkuudella kuin linnustoa ja hyönteisiä. Käärmeitä on paljon.

Hirvet käyttävät Östersundomin kosteita merenrantaniittyjä kesäisin laidunalueena.

Hirvien lisäksi alueella tavataan valkohäntäpeuroja ja metsäkauriita. Petoeläimistä yleisimpiä ovat supikoira ja kettu. Östersundomissa on pyydetty supikoiria ja minkkejä alueen vesilintujen poikastuoton parantamiseksi. Pyynnit ovat osa pääkaupunkiseudun lintuvesien tutkimusta ja tehty Uudenmaan riistanhoitopiirin, Helsingin yliopiston ja Suomen ympäristökeskuksen yhteistyönä. (Yrjölä 2005)

Sipoonkorven eläimistö on rikas ja siellä elävät lähes kaikki eteläsuomalaiset nisäkäslajit, mm. ilves. Sipoonkorpi on myös linnustoltaan arvokas ja monipuolinen. Siellä viihtyvät suuria ja rauhallisia metsäalueita elinympäristökseen vaativat lajit kuten metso.

Rauhoitetut kohteet

Yleiskaava-alueella sijaitsee Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet Natura

2000 – kohde (FI0100065). Natura 2000–kohde kattaa yhteensä 355 hehtaaria maa- ja vesialueita. Osa-alueet ovat Mustavuoren, Porvarinlahden, Labbackan ja Kasabergetin muodostama kokonaisuus, Bruksviken, Torpviken sekä Kapellviken. Osa-alueet poikkeavat hieman lajistoltaan toisistaan. Lintulahdet sisältyvät myös rantaluhtineen ja rantaniittyineen vuonna 1982 vahvistettuun lintuvesien suojeluohjelmaan.

Natura 2000-alueiden suojelua on osittain jo toteutettu luonnonsuojelualueiksi perustamalla. Luonnonsuojelualueeksi on perustettu myös Saarion arboretum Puroniityntien päässä.

Luonnonsuojelulain mukaisia luontotyyppejä on alueella kolme: Hältingbärgetin jalopuumetsikkö Puroniityntien varrella, Östersundomin jalopuumetsikkö kartanon purolaaksossa sekä Västerkullan lehto.

Majvikin alueella on alustavan arvion mukaan luonnonsuojelulain mukaisia jalopuumetsiköitä alueen eteläosissa.

Rakennettu ympäristö

Östersundomin suunnittelualueen vanhempi rakennettu ympäristö lomittuu luonnonympäristöön kiinteästi. Perinteinen rakentaminen sijaitsee rannikolla sekä laaksopainanteiden reunamilla. Rakennettu kulttuuriympäristö kuvastaa maataloushistoriaa sekä yhteyksiä saaristoon. Suhde vesistöön on tärkeä, koska vesistö on ennen ollut luonnollinen kulkuyhteys. Alavat pellot ovat sijoittuneet rannan alangoille. Rannan läheisyys on ollut kivi- ja pronssikaudesta alkaen ollut tärkeä kriteeri asutuksen sijoittumiselle. Ranta-alueet ovat olleet laitumina ja niittyinä, mutta laiduntamisen loputtua maisema on umpeutunut hyvin nopeasti. Maanviljelys ja siitä aiheutuneet päästöt ovat vaikuttaneet paljon matalien merenlahtien umpeenkasvuun ja runsaaseen ruovikkokasvustoon. Suunnittelualueelta pohjoiseen jatkuu maisemallisesti huomattava Sotunginlaakson kulttuurimaisema.

Östersundomin, Husön ja Västerkullan kartanot viljelysmaineen, kirkko sekä Villa Björkudden kuuluvat leimallisesti paitsi maisemaan, myös alueen historiaan. Samaten vanhat kantatilat pohjautuvat alueen historiaan ja toimivat omalla tavallaan suunnittelun lähtökohtina. Itse Östersundomin kulttuurimaisemaa täydentävät myös Korsnäsissä sijaitseva höyrylaivalaituri uimahuoneineen sekä salmen toisella puolella Karhusaaressa sijaitseva Sipoon vanhimpiin kuuluva Björntorp–torppa.

Huvila-asutus on aina hakeutunut myös vesistön ääreen, mikä kuvastuu hyvin rakennetun ympäristön sijainnissa koko rannikkovyöhykkeellämme. Niin myös Östersundomissa. Jugendpiirteiset huvilat ovat tunnusomaisia alueelle ja sen jo yli satavuotiaalle huvilakulttuurille. Rakennushistoriallisesti ja maisemakuvassakin merkittävin on Fazerin suvun huvila Kantarnäsin kärjessä. Toisaalta taas monet uudemmat kohteet edustavat oman aikansa, kuten toisen maailmansodan jälkeisen jälleenrakennuskauden, rakennuskulttuuria.

Pääosa asuttua Östersundomia on rakennuskannaltaan hyvin nuorta. Länsimäen kerrostaloalue on tyypillistä lähiörakentamista muutaman vuosikymmenen takaa. Aluetta leimaavat elementtikerrostalot laajoine pysäköintikenttineen ja väljästi mitoitettuine katualueinen. Alue on suoraa jatkoa Helsingin puoleiselle lähiörakentamiselle ja se tukeutuu joukkoliikenteeltään Mellunmäen metroasemaan.

Helsinkiin liitetyn Östersundomin asutuksesta pääosa sijoittuu Karhusaareen ja Landbohon, jotka molemmat on kaavoitettu ja rakennettu 1990-luvulla. Molemmat edustavat yksilöllistä pientalorakentamista. Karhusaaren rakennukset ovat suurempia, Landbon pienempiä. Karhusaaren asutus sijaitsee saaren pienipiirteisillä kalliokumpareilla rannan tuntumassa. Landbon asuntoalue moottoritien pohjoispuolella sen sijaan noudattaa muuta logiikkaa maisemassa. Ranta ei siinä ole missään roolissa. Landbo sijoittuu osin laaksopainanteeseen ja osin selänteelle aina lakialueelle asti, kuitenkin asutuksen itsensä kannalta viisaasti etelärinteelle.

Suurin nyt käynnissä oleva rakennushanke sijoittuu Helsingin ja Sipoon rajalle, suunnittelualueen Majvikin osa-alueelle. Sen sijaintia märittelee suuri kysyntä vetovoimaiselle merenranta-asumiselle. Alueelle on kehittymässä todellinen monipuolinen, tosin lyhyt, rantakatu. Rakennukset ovat useampikerroksisia ja mahdollisimman monesta on merinäköala.

Samantapaisesta ideasta, mutta pienimittakaavaisemmin, on 1970-luvulla rakennettu pieni Villanellan asuinyhteisö. Se sijoittuu juuri ja juuri Helsingin puolelle Korsnäsin rantaan. Merinäköala, yksilöllinen asuminen ja omat merenrantapalvelut ovat olleet lähtökohtana.

Vanhempi eräänlainen aluerakentamiskohde on Kärrin pieni rintamamiesalue Uuden Porvoontien varressa. Se on rakennettu sotien jälkeen 1940- ja 50-luvulla. Kärrissä on myös uudempaa rakentamista.

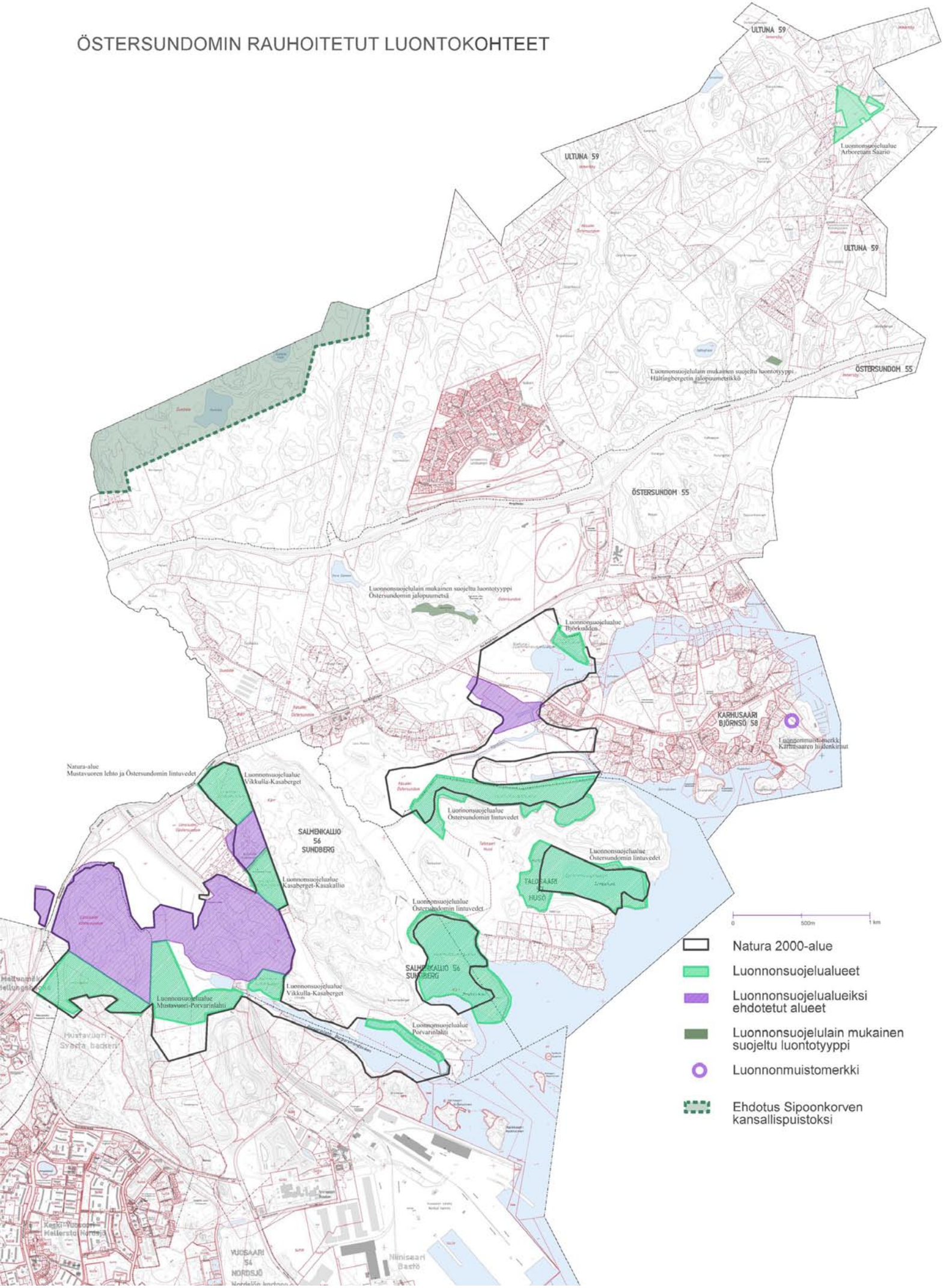
Harvahkoa omakotiasutusta on suunnittelualueella useammassa paikassa. Erillisinä alueina voi luettelonomaisesti nimetä Vikkullantien asuntoalueen Salmenkallion Kasabergetin länsirinteellä, Länsisalmen kylän vanhan Östersundomin tien ja Vikkullantien risteyksessä, Gumbölen asutuksen vanhan Sotungintien varressa, Kappelin mäen, Östersundomin kartanon ympäristön, Korsnäsin Uuden Porvoontien molemmin puolin, Puroniityntien varren, Majvikin Immersbyn tien varren ja itse Majvikin. Millään näistä asukasmäärä ei nouse korkeaksi. Huolimatta asutuksen osin pitkästä iästä ne eivät ole kylinä tiiviitä.

Vanha tiestö on kiinteästi sitoutunut luonnonmaisemaan. Teiden kunnossapito on määrittänyt tiestön sijaintia. Mielellään tie on sijainnut paikalla, joka pysyy kuivana mahdollisimman vähällä vaivalla. Yleiskaavan alueen vielä nykyisinkin käytössä olevista teistä ainakin Vikkullantie, Sotungintie ja Kappelintie ovat peräisin vähintään vähintään 1800-luvun alusta.. Myös Talosaarentie ja Kantarnäsintien linjaukset ovat vähintään toistasataa vuotta vanhoja. Vanhat tielinjat sulautuvat maisemarakenteeseen.

Nyt Östersundomin rakennettua ympäristöä leimaavat suuret tiet ja jonkin verran myös Vuosaaren uusi suursatama tieyhteyksineen. Uusi tienrakennus ei määritä enää sijaintiaan paikallisin maastollisin perustein. Esimerkiksi Porvoonväylä halkaisee maisemarakenteen ja jakaa suunnittelualueen kahteen osaan niin visuaalisesti kuin toiminnallisestikin.

Laajin ihmisen muokkaama rakentamisalue on Porvoonväylän ja Kehä III:n liittymäalue. Koska Östersundomin maasto on korkeussuunnassa vaihtelevaa, ovat teiden kallioleikkaukset näkyvä osa maisemaa sekä Porvoonväylän että Kehä III:n varressa. Yleiskaava-alueelle sijoittuu myös Helsingin seudun pisin maantietunneli Labbackan mäen ali.

ÖSTERSUNDOMIN RAUHOITETUT LUONTOKOHTEET



Osa-alueiden kuvauksia

Ultuna

Ultunan kaupunginosa on Helsingin 59. kaupunginosa ja pinta-alaltaan Helsingin suurin. Sitä rajaa pohjoisessa Sipoonkorpi ja etelässä Porvoonväylä, joka on osa E18:a (Eurooppatie 18). E18 on 1 890 kilometriä pitkä eurooppatie, joka alkaa Pohjois-Irlannin Craigavonista ja päättyy Venäjän Pietariin. Tie on keskeinen osa Pohjolan kolmion liikennekäytävää.

Ultuna on saanut nimensä alueen keskivaiheilla sijaitsevan "Ultuna"-nimisen tilan mukaan. Ultuna jakautuu kahteen osa-alueeseen: Landbohon ja Puroniittyyn. Landbon nimi pohjautuu samannimiseen asuinalueeseen. Osa-alueella on asutusta myös Degermossantien varrella ja hevostoimintaa löytyy Knutersintien varrelta aivan Vantaan rajan tuntumasta. Suurempi osa Landbonkin alueesta on kallioista metsää. Länsireunalla on lyhyehkö Rapuojantie, jossa on muutama kiinteistö. Landbon asuinalueen rakennuskanta muodostuu pääasiassa 1990- ja 2000-luvuilla rakennetuista omakotitaloista, ja siellä asuu suurin osa Ultunan asukkaista (n. 850 as.).

Puroniitty (ruots. Bäckängen) on Helsingin itäisin ja samalla pohjoisin alue. Puroniityn alueen läpi kulkee Puroniityntie, joka varrella asuu n. 220 asukasta. Puroniityntie päättyy Sipoon rajaan alueen koillisosassa. Puroniityssä on pientaloja, mutta suurin osa alueesta on rakentamatonta.

Porvoonväylä E18 erottaa toiminnallisesti ja maisemallisesti Ultunan muusta Östersundomista. Moottoritieliittymä (nro 54) Porvoonväylältä sijaitsee Landbon kohdalla. Liittymästä pääsee pohjois-eteläsuuntaista Knutersintietä pitkin Landbon ohi pohjoiseen Sipoon Hindsbyhyn ja Nikkilään. Porvoonväylän pohjoispuolella kulkeva sähkölinja, joka jatkaa Knutersintien kohdalla koilliseen Sipoonkorven suuntaan, on merkittävä rakenteellinen ja maisemallinen tekijä Ultunassa.

Ultuna rajoittuu pohjoisessa Sipoonkorpeen, ja Sipoonkorven eteläraja määritellään Östersundomin yleiskaavassa. Sipoonkorpi on yksi harvoista suurista yhtenäisistä metsäalueista pääkaupunkiseudun lähellä. Sipoonkorven maasto on kallioista, mutta kallioperä on hyvin rikkonaista, ja alue onkin luonnonolosuhteiltaan erittäin monimuotoinen. Pääosin metsävyöhyke on ollut pitkään taloudellisessa käytössä, mutta Sipoonkorven alueella on jäljellä vanhoja ja sangen luontaisesti muodostuneita metsiä. Ultunan luoteisosa on osa Sipoonkorven kansallispuistoa. Ultunan metsät ovat pääasiassa talousmetsää.

Ultunan koostuu kalliomäistä, joita erottavat metsäiset solat tai suot. Ultuna on kaupunginosa metsän sylissä, jossa rakentaminen ja asutus rajoittuvat Sipoonkorpeen. Ultunassa ovat suunnittelualueen suurehkot lammet: Storträsk, Hältingträsk, Genaträsk ja Gumböle träsk (kahdesta viimeisestä vain puolet on suunnittelualueella).

Ultuna ilmasta käsin

Hältingträsk

Östersundom

Östersundomin kaupunginosa sijoittuu Uuden Porvoontien molemmin puolin. Pohjoisesta sitä rajaa Porvoon moottoritie. Kaupunginosaan kuuluu osia Gumbölen ja Kärrin kylistä. Östersundom on laaja kaupunginosa, johon kuuluu monenlaisia alueita. Kärrin rintamamiesalue on kaupunginosan länsipäässä. Krapuojan laakso viljelyksineen ja kasvihuoneineen yhdessä vanhan Sotungintien kanssa muodostaa oman kokonaisuutensa. Östersundomin kartanon ympäristö erottuu hyvin maisemassa, samoin Kappelin mäki. Långörin saareen pääsee siltaa myöten Kappelin rannasta. Sakarinmäki, keskeisenä rakennuksena Sakarinmäen koulu, toimii Östersundomin julkkisten palvelujensa keskuksena. Korsnäsin maasto on kuhmuraista ja pienipiirteistä. Se sijoittuu Uuden Porvoontien molemmin puolin.

Östersundomin rannat ovat liettyneet ja rehevöityneet lähes umpeen. Ne ovat Korsnäsin rantaa lukuun ottamatta Natura 2000–aluetta (osa-alue Kapellviken). Ruovikoituneita lahtia on edelleen osittain yritetty säilyttää veneille kulkukelpoisina. Tuloksena on kapeita väyliä ruovikon keskellä.

Östersundom on suunnittelualueen vanhinta asuinaluetta. Östersundomin kartano, Björkudden ja Östersundomin kirkko ovat muistutuksena alueen historiasta. Östersundomin kartanon päärakennus on vuodelta 1880. Kartanoalueeseen kuuluu runsaasti rakennuksia. Kartanon tarpeita varten myös aluetta halkovaan puroon on padottu kaksi lampea. Nykyään kartanon kivinavetta toimii sikalana 800: lle sialle. Kartanon alueella toimii myös hevostalli ja paja.

Kartanon kaakkoispuolella meren rannassa sijaitsee Sakari Topeliuksen kotina tunnettu Villa Björkudden. Björkudden on yksityisessä asuinkäytössä.

Östersundomin kappeli eli kirkko on rakennettu 1754 ja se on tällä hetkellä Helsingin vanhin rakennus. Sen paikalla on ollut rukoushuone jo 1600-luvun jälkipuolella. Kappeli raunioitui isonvihan aikana. Kirkko rakennettiin uudestaan vanhoille perustuksilleen. Kappeli korjattiin nykyasuunsa 1895.

Östersundomin kaupunginosaan, Uuden Porvoontien varrella sijoittuvat myös Östersundomin nykyiset keskeiset kaupalliset palvelut. Ne muodostavat oman pienen korttelialueensa yhtenäisesti suunnitellussa rakennuskompleksissa.

Uudesta Porvoontiestä haarautuvan Knutersintien varrella ovat keskeiset julkiset palvelut Sakarinmäen koulu, nuorisotila ja päiväkoti. (Kts. myös kohta Palvelut).

Karhusaari

Karhusaaren kaupunginosaan kuuluvat myös pienemmät saaret Skutholmen, Svedjeholmen ja Skadaholmen. Karhusaaren pinta-ala on 1,6 km². Bölsfjärdin merenlahden äärellä sijaitseva Karhusaaren kaupunginosa rajoittuu idässä Sipoon kuntaan.

Pinnanmuodostukseltaan vaihtelevassa Karhusaaressa mäkien laet ja jyrkänteet sekä rantaviiva on jätetty rakentamatta. Merenlahti (Kapellviken - Karlviken) saaren länsipuolella on ruovikoitunut umpeen. Ainoa sisääntulotie on Karhusaarentie, jota korkeat ruovikkoalueet reunustavat. Saaren etelä- ja itärannoilta avautuu näkymiä ulommas saaristoon. Kasaberget on näköalapaikka. Se erottuu suurmaisemassa laajana kalliomäkenä. Kasabergetillä sijaitsee rauhoitettu seitsemän pienen hiidenkirnun muodostuma. Karhusaaren sisäosissa on havupuuvaltaista kangasmetsää, joka on talouskäytössä.

Karhusaaressa asuu noin 400 asukasta. Karhusaaren palveluvarustukseen kuuluvat päiväkoti, Vantaan seurakuntayhtymän omistama Kuntokallion kurssikeskus, Winbergin satama, yksityinen pallokenttä- ja uimaranta-alue ja kierrätyspiste. Winbergin satamassa on polttoaineiden jakelupiste, kauppa ja kahvila. Satama on Sipoon ja Helsingin itäsaaristoa palvelevan Christina-kauppaveneen huolto- ja kotisatama.

Suurimpia maanomistajia Karhusaaressa ovat Sipoon kunta ja Karhusaaren kiinteistöt Oy. Sipoon kunta omistaa pääosan rakentamattomista lähivirkistysalueista. Helsingin kaupunki omistaa Karhusaaresta 17,5 ha, josta suurin osa on vesialuetta. Rannat ovat pääosin yksityisten omistamia eikä alueella ole julkista uimarantaa.

Sipoon kunta asemakaavoitti Karhusaaren 1990-luvulla yhteistyössä maanomistajien kanssa. Karhusaaren asemakaavojen perusajatuksena on ollut suurten erillispientalojen rakentaminen väljästi metsämaastoon. Vajaa puolet asemakaavoitetusta maa-alasta on asemakaavassa osoitettu virkistysalueiksi. Mitoitus on väljää. Merkittävä osa rantaa kuuluu tontteihin. Karhusaaren eteläiset osat ja Skutholmen ovat pitkälti toteutetut näiden asemakaavojen mukaan. Pohjoisessa asemakaavaa ei ole täysin toteutettu.

Karhusaaren asemakaavojen perusajatuksena on ollut suurten erillispientalojen rakentaminen väljästi metsämaastoon Karhusaaren varhaista rakennuskantaa edustaa kalastajatorppa Björntorp saaren pohjoisrannalla. Karhusaaren rakennuskanta muodostuu lähinnä suurista uudehkoista omakotitaloista. Edellä mainittu Björntorpin tila edustaa saaren historiallista rakennuskantaa. Kuntokallion kurssikeskus ilmentää 1940- ja 50-lukujen suunnitteluihanteita. Ainoa julkinen rakennus on Karhusaarentien pohjoispuolella sijaitseva v. 2000 rakennettu päiväkoti. Saaren rakennukset on suunniteltu yksilöllisesti ja ne ovat keskenään erilaisia.

Talosaari

Talosaaren kaupunginosa käsittää Ribbingön, Husön ja Marbackenin alueet sekä Torpvikenin. Torpviken on sekä Natura2000- että luonnonsuojelualuetta. Vanhan viljelymaiseman kohokohtana on Husön kartano pihapiireineen.

Alava ja avoin maisema on raivattu viljelykäyttöön vasta 1800-luvulla. Pellot ovat suuria ja rannoilla ja metsien reunoilla on säilynyt laidunalueita. Merenrannan tuntumassa on merenrantaniittyjä ja arvokasta luontoa. Kartanorakennuksen lähistöllä on kujanteita sekä rippeitä puutarhasta ja puistosta. Kartanon vanha laituri sijaitsee Talosaaren itäkärjessä. Talosaaren itäranta on yksi harvoista Östersundomin julkisista rannoista.

Kaupunginosan topografia on vaihteleva kallioisista lakialueista niitty- ja ruovikkorantaisiin merenlahtiin. Avoimen ja suljetun tilan suhde on jatkuvassa muutoksessa. Ribbingö, Husö ja Marbacken ovat entisiä saaria, jotka ovat nyt kasvaneet kiinni mantereeseen. Niiden välinen entinen merenlahti on hyvin alavaa ja sitä pidetään pumppaamalla kuivana. Pumppuhuone sijaitsee Ribbingöntien varressa Marbackenin ja Ribbingön välissä. Laidunalueet kasvavat metsää ja vapaat vesialueet ruovikoituvat.

Husön kartanon päärakennus on rakennettu 1800-luvun puolivälissä. Kartanon päärakennus, pihapiiri, peltoaukea, hevosaitaukset ja laitumet muodostavat Natura-alueiden väliin jäävän kulttuurihistoriallisesti ehjän kokonaisuuden. Husön kartanon nykyinen omistaja, Helsingin kaupunki vuokraa tilaa ratsastusyrityksen käyttöön. Tilalla pitää majaa noin 60 hevosta.

Ribbingön etelä- ja itärannalla on harvaa huvila-asutusta suurilla tonteilla. Ribbingön pohjoisranta Talosaaren lahdelle päin on rakentamatonta luonnonsuojelualuetta. Pieni Sillholmen Talosaaren lahden suulla on myös rakentamaton ja suojelualuetta.

Salmenkallio

Salmenkallio kaupunginosaan kuuluu ns. Västerkullan kiila, Kasabergetin kallioinen metsäselänne (Kasabergetin, eli Kasavuoren kallio on pääkaupunkiseudun mittapuussa verrattain korkea, +50m), Kantarnäsin niemi ja Porvarinlahti. Västerkullan kiilaksi kutsutaan Mustavuoren, Porvarinlahden ja Vikkullantien muodostamaa kolmion muotoista aluetta Kasabergetin länsipuolella. Kolmion keskellä sijaitsee Labbackan kallio, jonka läpi Kehä III vie Vuosaaren uuteen satamaan. Kaupunginosassa asuu tällä hetkellä noin 40 ihmistä, joista suurin osa Vikkullantien varrella.

2000-luvulle tultaessa Kasabergetin kallio sisällytettiin Natura-2000 alueeseen lintujen suojelun nimissä. Korkea kallio on hyvä lintutarkkailuun. Itse linnut ovat Porvarinlahden perällä veden ääressä. Natura-aluerajaus kallion laella varmistaa luonnonoloiset kiikarointimaastot kauniisti auringonlaskun suuntaan.

Labbackan ja Kasabergetin välistä läpi kulkeva Vikkullantie on osa historiallista tielinjaa, joka yhdisti Länsisalmen kylän Porvarinlahden rantoihin. Tien varrella on nykyisin joitakin asuinrakennuksia yksityisillä tonteilla. Vantaan yleiskaavassa ne olivat kyläasutusmerkinnällä huomioitu. Alueella on myös pienimuotoista hevostallitoimintaa.

Idässä Salmenkallio rajautuu Krapuojaan, jonka takana on Östersundomin liikekeskus Östersundom centrum. Metsäisen kallion reunalla on Kärrby-nimisen tontin jäänteitä 1600-luvulta. Tontti on autioitunut toisen maailman sodan jälkeen. Lähellä Kärrbyn jäänteitä on lähes umpeen kasvanut metsälampi("Potten"), joka on toiminut joskus jääkiekkokenttänä lähiseudun asukkaiden mittelöissä. Kasavuoren metsän keskellä on myös vanha metsäpelto joka toimii nykyisin jousiammuntakenttänä. Etelässä Salmenkallion kaupunginosa rajautuu mereen Kantarnäsin kallioisen niemen molemmin puolin. Itse niemi on ollut läpi 1900-luvun kokonaan yksityisomistuksessa ja asuinkäytössä.

Mustavuoren lehdon Natura 2000-

statuksesta enemmän edellä Luonnnonympäristön kohdassa "rauhoitetut kohteet". Mustavuoren alueella on ulkoilukäyttöä ja alueelta on ulkoilureittiyhteydet Vuosaaren, Mellunmäen ja Talosaaren suuntiin. Porvarinlahden yli johtaa silta, jota pitkin Vuosaaren satamarata ylittää Porvarinlahden. Silta sijoittuu Natura 2000 -alueelle, ainoana Vuosaaren satamaan liittyvänä rakenteena.

Mustavuoren lehto, maalinnoitukset

Länsimäki (Västerkulla)

Kaava-alueeseen kuuluu osa Vantaan Länsimäen kaupunginosasta. Kaavaluonnoksen osa-alue rajautuu lännessä Länsimäentiehen ja etelässä Helsingin kaupungin rajaan. Pohjois- ja itäosa rajautuvat Porvoonväylään ja Kehä III:een.

Länsimäen itäosan muodostaa Västersundomin kulttuurimaisemaan kuuluva Westerkullan kartanon peltoalue, jonka länsireunan lehtevälle rinnealueelle itse kartano sijoittuu. Kartano on aktiivisessa maataloustuotannossa ja pellot ovat viljelykäytössä. Westerkullan kartano muodostettiin vuonna 1630. Westerkullan kartanon rakennukset ovat 1800-luvulta. Westerkullan kartanon viljelyaukea on itäisimmän Vantaan muuten pienipiirteisiin maisemiin verrattuna laaja, avoin maisematila, josta aukeaa näkymiä pitkänomaisia laaksoja pitkin moniin suuntiin. Hakamaa aukean itäreunassa muodostaa huomattavan kauniin reunan maisematilalle samoin kuin Mustavuori eteläreunassa. Kartanosta kaukomaisemaan näkyvät kuusiaita sekä puutarhan monien erilajisten puiden latvat ja navetat. Komea kujanne johtaa kartanolle.

Länsiosa käsittää aluerakentamiskaudella alkunsa saaneen Länsimäen asuntoalueen, jota on täydennetty viime vuosiin asti. Vahva selännealue, jolla on mm. 1915–17 rakennettuja linnoituslaitteita (Myllymäen varustukset), erottaa nämä kaksi osaa toisistaan. Linnoituslaitteet ovat muinaismuistolain suojelemia. Alueen kerros- ja rivitaloasutus on rakennettu 1970–95. Vuokra-asuntojen osuus asunnoista on yli puolet.

Länsimäen asuinalueella on seuraavat palvelut: kolme kauppaa, kolme päiväkotia, Länsimäen koulu, palvelutalo, päiväkeskus ja sosiaali- ja terveysasema hammashoitoloineen, nuorisotalo, kirjasto, kirkko ja seurakuntatalo.

Alueen pohjoisosa on suota. Gubbackan mäki alueen eteläreunalla Itäväylän jatkeen varrella on alueen vanhoja asuinpaikkoja. Aiemmin vesistö on kiertänyt koko Vuosaaren Västerkullan peltojen kohdalta. Gubbackan rooli maisemassa on muuttunut oleellisesti KehäIII:n ja Itäväylän risteysalueen rakentamisen johdosta. Satamarata on maiseman oleellinen osa muiden liikennejärjestelyjen lisänä.

Länsisalmi (Västersundom)

Kaavaluonnosalueeseen kuuluu Vantaan puolelta Länsisalmen kaupunginosa. Asutusta alueella on vain vähän. Länsisalmi sijoittuu Sotunginlaakson jatkeen ja Kehä III:n väliin Uuden Porvoontien pohjoispuolelle. Kaupunginosaa rajaa pohjoisessa Porvoonväylä. Alueen luoteiskulmassa on Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymä sekä Vuosaaren satamaradan Savion rautatietunneliaukko.

Länsisalmen kaupunginosa kuuluu Västersundomin kulttuurimaisemaan, jonka muodostaa merelle johtavien laaksojen pitkänomainen peltomaisema, Westerkullan kartano ja Västersundomin kylä. Länsisalmen alue edustaa maisemaltaan saaristomaisematyyppiä, jossa jyrkät, karut kalliokumpareet nousevat savilaaksoista lähes ilman vaihettumisvyöhykettä. Maiseman perinteinen rakentamispotentiaali on ollut pieni - Länsisalmen kylä on sijoittunut osa-alueen ainoaan pieneen hiekkatasanteeseen. Kaksi pitkää ja kapeaa, kallioselänteiden rajaamaa laaksoa aukeaa kaakkoon ja etelään. Kehä III ja uusi Porvoontie halkaisevat laaksomaiseman ja satamarata katkaisee eteläisen peltoaukea. Maisematilan yhteys merelle on katkennut rantaniittyjen kasvettua umpeen.

Länsisalmen kylän keskus sijaitsee kallioselänteiden välisellä viereisiä laaksoja korkeammalla olevalla hiekkaisella tasanteella. Pienet peltotilkut ja rakennusryhmät tekevät maisemakuvasta vaihtelevan. Länsisalmen kylässä on säilynyt muutamia 1700- ja 1800-luvun rakennuksia. Rakennuskannassa on monia vanhoja, hyvin säilyneitä ja hoidettuja rakennuksia. Vanha tielinja Malmin suunnalta Östersundomin Kappeliin ja pidemmällekin kulkee kylän läpi. Länsisalmen/Länsimäen Gubbackassa oletettua vanhinta kylätonttia tutkittiin kesällä 2003 tienrakentamisen alta, jolloin löytyi 1500-luvun kerrostuma, mutta ei vanhempaa. Kylän kulttuurikasvillisuudessa erityisen huomattavia ovat kookkaat vaahterat ja muut jalot lehtipuut. Länsisalmessa toimii Västersundom skola -niminen koulu.

Vaarala (Fagersta)

Kaavaluonnosalueeseen sisältyy osa Vantaan Vaaralan kaupunginosasta. Osa-alue rajautuu Länsimäentiehen, sen jatkeeseen ja kehä III:een. Vaaralan nimi juontunee kaupunginosan sijoittumisesta paikoitellen hyvinkin jyrkkärinteisille vaaroille. Suurin osa Vaaralan kaava-alueesta on hiekkaista pohjaveden muodostumisaluetta.

Osa-alue on teollisuusaluetta, jolla toimii mm. Valio Oy:n juustotehdas. Vaaralan kaupunginosa on perinteisesti elintarviketuotannon tyyssija ja yleiskaava-alueen ulkopuolella Vaaralassa sijaitsee esimerkiksi Fazerin tuotantolaitoksia. Valion Juustola on yksi Vantaan modernin teollisen rakennusperinnön inventointikohteista. Vaaralassa Valion Juustola muodostaa kaava-alueen ulkopuolelle jäävän Fazerilan kanssa sekä arkkitehtonisesti että tuotannollisesti merkittävän parin. Juustolan kuvastaa 1960- ja 70-lukujen arkkitehtuurisuuntauksia. Juustovarastorakennus valmistui vuonna 1963 ja pakkaamo sekä sulatejuustotehdas vuonna 1973.

Suunnittelualueeseen kuuluu myös Vaaralassa sijaitsevat kaksi sähköasemaa ja siksi voimajohdot ovat näkyvä osa maisemaa, samoin kuin Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymäalue.

Ojanko

Ojangon kaupunginosa on myös vanhaa maatalousaluetta, jonka ytimenä on 1600-luvulta peräisin oleva Håkansbölen kartano. Siihen liittyy kaakkoispuolella metsäisten mäkien ja viehättävien peltolaaksojen rytmittämä alue. Längmossbergetin selänne erottaa sen Länsisalmesta. Suunnittelualueeseen kuuluu Ojangon Porvoonväylään rajautuva eteläosa. Asemakaavoissa alue on varattu mm. jätevoimalalle. Nyt alueelta otetaan maa-aineksia.

Majvik

Yleiskaavassa tarkasteltava Majvik, kuuluu osin sekä Östersundomin että Immersbyn kyliin. Majvik sijaitsee Sipoon kunnan lounaisosassa rajoittuen pohjoisesta Porvoonväylään, idästä kylien rajaan, etelästä Suomenlahteen ja lännestä Helsingin kaupungin rajaan. Alueella on tällä hetkellä hieman yli 300 asukasta ja

sen pinta-ala on vesialueineen 505 ha.

Alue sijoittuu luonnonoloiltaan rannikolle tyypillisten karujen kallioiden ja rehevien, osin viljeltyjen jokilaaksojen, pilkkomaan maisemaan. Kallioalueen päällä on iäkästä kalliomännikköä ja kuivaa kangasmetsää sekä monimuotoista kalliokasvillisuutta. Rinnealueilla on kuusikoivuvaltaista lehtomaista metsää, jossa esiintyy myös lahopuuta. Fallbäckenin purolaaksossa on luontaisenkaltaista tuoreen kankaan, lehtomaisen kankaan ja lehdon metsäkuvioita sekä korpia.

Suunnittelualueella sijaitseva vanha tieyhteys Immersbyntie on mutkitteleva ja pienipiirteinen tie, joka sijoittuu maisemaan luontevasti.

Selvitysalueella ei sijaitse valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä eikä valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita. Paikallista arvoa voidaan katsoa olevan Fallbäckenin laaksolla (Bölen viljelylaakso) ja Majvikin huvilan alueella.

Majvikin alueen maanomistus on pääosin yksityistä. Majvikin kokonaisalasta (vesialueineen 505 ha) on noin 120 ha maanomistajien ja kunnan välisen hankeyhteistyösopimuksen alaista. Alueen merkittävä maanomistajaryhmä on tehnyt Sipoon kunnan kanssa sopimuksen maankäytön hankeyhteistyön käynnistämisestä vuonna 2008. Alueen länsiosassa rannassa rakentuu Sipoonrannan uusi asuinalue. Muutoin alue on melko harvaan asuttua ja maisemaltaan pienipiirteistä. Alueella sijaitsee myös biodynaaminen maatila.

Granö

Granön saari kuuluu Granön kylään. Saari sijaitsee liitosalueen välittömässä läheisyydessä lähimmillään noin 600 metrin päässä mantereesta. Saari on luonnontilainen, laajuudeltaan 236 ha. Helsingin kaupunki omistaa siitä 168 ha, muu osa on yksityisten omistuksessa. Saarella noin 40 rakennusta, joista kaksi on ympärivuotisessa asuinkäytössä. Saarella asuu vakituisesti yksi asukas vanhassa kylämiljöössä. Saarella sijaitsee myös jonkin verran vapaa-ajan asutusta ja Helsingin kaupungin liikuntaviraston ulkoilumaja.

Granö on suuri metsäinen saari, jolla on myös runsaasti kallioita. Saari on loivapiirteinen ja rannat ovat pääosin matalia. Granön saaressa on myös jonkin verran talousmetsiä, joita on erityisesti saaren itäosassa ja pohjoisrannan asutuksen liepeillä. Granössä hakkuualat ovat pieniä. Vain muutama suurehko avohakkuualue löytyy. Granön länsiosan talousmetsätyyppiset kohteet ovat nopeassa tahdissa muuttumassa luontoarvoiltaan paremmiksi. Granön luonto on rehevää ja hyvinvoivaa. Saaren metsissä kasvaa runsaasti luonnonantimia kuten sieniä ja marjoja. Eläinten jälkiä kuten jätöksiä, koloja ja jäänteitä näkyy runsaasti. Rannoille on ajautunut rakkolevää, eli vesistön voidaan päätellä olevan kohtuullisen hyvässä kunnossa.

Granön kyläasutus, joka sijoittuu nauhamaisena rakenteena saaren pohjoisrannalle, oli vireä kyläyhteisö aina 1960-luvulle asti. Asutus muodostuu rannikon kulttuuriperinnölle tyypilliseen tapaan pihapiireistä ja niihin liittyvistä puutarhoista. Granön pohjoisrannalla sijaitsee FBK rakennus paloletkutorneineen. Granö Frivilliga Brandkår perustettiin 1957. Vuonna 2001 se yhdistyi Simsalön FBK:n kanssa Sibbo Skärgård FBK:ksi. Samalla paikalla sijaitsi Granö butik Winberg & Winberg kunnes se siirtyi Karhusaareen. Per ja Vera Winberg avasivat kaupan 1947.

Rakennetun ympäristön suojelukohteet

Viitteet:

Liitosalueen rakennettu kulttuuriympäristö. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2008:3.

Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930-1979, Inventointiraportti. Amanda Eskola, 2006. Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelu, C28:2006, Kaupsu 17/2006.

Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930-79, Inventointiraportti. Amanda Eskola, 2002. Vantaan kaupunki C15:2002, Vantaan kaupunginmuseon (VKM) julkaisuja nro 12, KSY 9/2002.

Sipoon historiallisen ja esihistoriallisen ajan selvitykset.

Muinaismuistolain suojelemat kohteet

Muinaismuistolain suojelemia muinaisjäännöksiä ovat alueen useat pronssikautiset hautaröykkiöt Uuden Porvoontien varrella sekä Kasabergetillä. Keskiaikaisia kylänpaikkoja on muutamia. Porvarinlahden louhos, josta kaivettiin kalkkia Suomenlinnan rakentamisen aikaan 1700-luvun jälkipuoliskolla, on myös muinaismuistolain suojelema kohde, samoin Mustavuoren tukikohta. Granön saaren osalta selvitykset ovat puutteellisia ja mahdollisia suojeltavia kohteita voi saaren alueelta löytyä. Bolsfjärdenin pohjukassa, lähellä rantaa on uponneena hylky.

Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät kohteet

Yleiskaava-alueella ja sen läheisyydessä on neljä VAT-statuksen omaavaa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä: Mustavuoren ensimmäisen maailmansodan aikainen puolustustukikohta, Östersundomin kartano, Östersundomin kirkko ja hautausmaa sekä Sakari Topeliuksen vanhuudenkoti Villa Björkudden. Maakunnallisesti merkittäviä kohteita ovat Husön kartano, Björntorp, Sandbacka sekä vanhat kantatilat Mutars, Kusas ja Rödje-Fants.

Väestö

Viitteet:

Lounais-Sipoosta Helsinkiä - Maaseudusta kaupunkia. Sosiokulttuurinen selvitys liitosalueesta. WSP Finland Oy, 2009. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston julkaisuja 2009:1.

Helsingin väestöennuste 2011–2050, Helsingin kaupungin tietokeskus
http://www.hel2.fi/tietokeskus/julkaisut/pdf/10_10_19_tilasto_31_Vuori.pdf

Helsinki

Helsingissä oli 583 350 asukasta vuoden 2010 alussa. Helsingin väentiheys on n. 3100 as/km2. Helsingin väestö on kasvanut vuodesta 2005 alkaen. Sitä ennen vuosina 2002–2004 Helsingin väestö väheni talouden taantumasta ja Helsingin seudun asuntomarkkinoiden muutoksista johtuen. Väestönkasvun voimakkaat vaihtelut perustuvat ennen kaikkea muuttoliikkeeseen: 1990-luvun alusta vuoteen 2001 asti jatkunut muuttovoitto kääntyi vuodesta 2002 alkaen muuttotappioksi ja vuodesta 2005 alkaen uudelleen muuttovoitoksi. Luonnollinen väestönkasvu on ollut vakaata. Syntyneiden enemmyys vuonna 2009 oli 1 576 hen-

keä, joka oli enemmän kuin viimeksi kuluneen 25 vuoden aikana keskimäärin.

Ulkomaalaisten muutto (maahan- tai maastamuutto) on vaikuttanut merkittävästi Helsingin väestökehitykseen 2000-luvulla. Ulkomaalaisten muuttovoitto kasvoi voimakkaasti vuosina 2005–2007. Muuttovoitto Helsingissä oli noin 3 600 henkeä vuonna 2009. Ulkomaalaisten sekä tulo- että lähtömuutto vähenivät hieman edellisestä vuodesta.

Östersundomin suurpiirissä oli 2113 asukasta 1.1.2010. Ruotsinkielisiä asukkaita oli noin 21 %. Kaupunginosittain väestö jakautui seuraavasti: Östersundom 548, Salmenkallio 37, Talosaari 66, Karhusaari 410, Ultuna 1052 (josta Landbo 857 ja Puroniitty 195). Suurin väestömäärä on siis Landbossa.

Väestön kannalta Östersundomin alue on luonteeltaan kahtalainen. Valtaosin asukkaat edustavat seutukaupungistumisen 2000-luvun vaihteessa synnyttämää pientaloasutusta. Toisaalta alueella on säilynyt ruotsinkielinen uusmaalainen rannikkokulttuuri.

Östersundom erottuu perhevaltaisena alueena. Asuntokuntien keskikoko oli siellä vuoden 2009 alussa yli kolme henkilöä ja koko Helsingissä alle kaksi henkeä. Yhden hengen asuntokuntia oli Östersundomissa v. 2009 alussa 11 prosenttia ja koko Helsingissä lähes 50 prosenttia. Perheiden keskikoko oli Östersundomissa 3,4 henkeä, mikä on suurempi kuin perheiden keskikoko 2,7 koko Helsingissä. Lapsiperheissä oli keskimäärin 2,1 lasta, kun koko Helsingissä määrä oli 1,7 lasta.

Väestöennuste

Helsingin tietokeskus laatii vuosittain väestöennusteen. Östersundomin alueen Helsinkiin liittämisen vuoksi muuttunut näkemys Helsingin asuntotuotantomahdollisuuksista on heijastunut laadittuihin väestöprojektioihin vuodesta 2008 alkaen.

Väestöennusteessa 2011–2050 Helsingin asumisväljyyden arvioidaan tulotason noususta ja väestörakenteen muutoksesta johtuen kasvavan nykyisestä (v. 2008) noin 34,2 m^2:stä / henkilö noin 42 m^2:iin / henkilö vuoteen 2030 mennessä. Asuntokuntien keskikoko supistuu nykyisestä 1,85 henkilöstä / asunto 1,6 henkilöön / asunto vuoteen 2030 mennessä.

Asuntokunnat pienenevät vähitellen edelleen Helsingissä. Tähän johtaa eläkeikäisten määrän kasvu, sillä Helsingissä yli 65-vuotiaiden viitehenkilöiden asuntokunnista 60 % koostuu yksinasuvista. Myös nuorten ja työikäisten elämäntapavalinnat johtavat asuntokuntien pienenemiseen. Nuorten muuttaminen vanhempien kotoa omaksi asuntokunnaksi aikaistuu jatkuvasti, esimerkiksi alle 20-vuotiaiden yksinasuvien määrä on 1,5 kertaistunut Helsingissä vuodesta 2000 vuoteen 2008. Kokonaisuudessaan asuntokuntien keskikoon pienenemisen ennakoidaan toteutuvan hitaammin kuin edellisinä vuosikymmeninä, mm. siksi että Helsingin asuntokunnista jo puolet koostuu yksin asuvista, joiden asuntokuntakoko ei enää voi pienentyä. Myös keskimääräistä ahtaammin asuvan maahanmuuttajataustaisen väestön kasvu hidastaa asumisväljyyden kasvua. Lisäksi kestävän yhdyskuntarakenteen vaatimukset ja sen edellyttämät toimet tulevat osaltaan hidastamaan asumisväljyyden kasvua.

Perusvaihtoehdon mukaisen väestöennusteen mukaan väestö kasvaa 631 000 asukkaaseen vuonna 2020 sekä 699 000 asukkaaseen vuonna 2050. Östersundomin suurpiirin rakentamisella on tärkeä rooli Helsingin väestökasvun mahdollistajana, erityisesti 2020- ja 2040-luvulla. Väestönkasvusta vähän yli puolet on muuttovoittoa ja vajaa puolet luonnollista väestökasvua koko ennustejakson ajan.

Vantaa (Länsisalmi, Länsimäki, Vaarala, Ojanko)

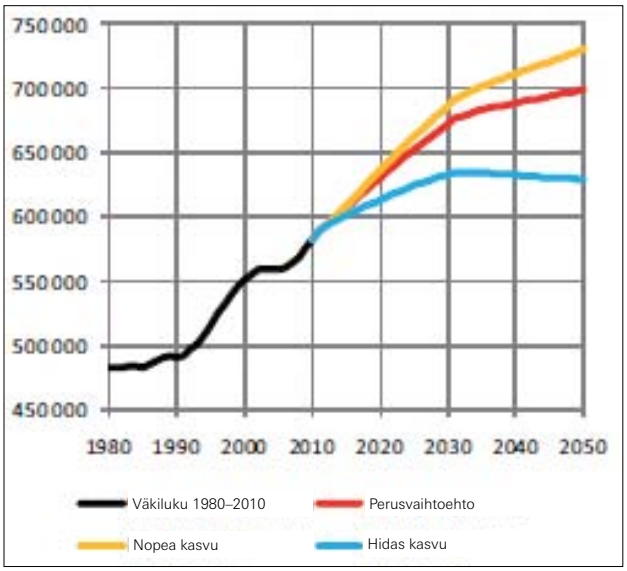
Vantaan asukasluku oli 1.1.2010 197 636. Vantaasta suunnittelualueeseen kuuluu koko Länsisalmen kaupunginosa sekä osia Länsimäestä, Vaaralasta ja Ojangosta. Suunnittelualueella asuu Vantaan puolella 3990 asukasta, josta Länsimäessä 3940 ja Länsisalmessa 40. Koko Länsimäen kaupunginosan väestöstä yli 10 prosenttia on ulkomaalaistaustaisia. Vaaralassa ja Ojangossa ei suunnittelualueella ole asutusta

Väestöennuste

Vantaan väkiluvun ennustetaan kasvavan tulevina vuosina noin prosentin vuosivauhtia eli keskimäärin 2 200 asukkalla vuosittain. Runsas kaksi kolmasosaa väestönlisäyksestä koostuu syntyneiden enemmyydestä kuolleisiin nähden ja vajaa kolmasosa pääosin ulkomailta tulevasta muuttovoitosta. Vantaan väestö vanhenee, mutta päivähoito- ja kouluikäisten osuus pysyy lähitulevaisuudessa korkeana. Eniten kasvaa kuitenkin eläkeikään ehtineen väestönosan osuus, kun taas työikäisten osuus vähenee. Väestöllinen huoltosuhde kohoaa nykyisestä edullisesta 43:sta 60:een vuoteen 2040 mennessä.

Vantaalla ruotsinkieltä äidinkielenään puhuvien joukko pysyy kooltaan lähes samansuuruisena myös tulevina vuosi-

Helsingin väestö 1.1.1980–2010 ja väestöprojektion vaihtoehdot vuoteen 2050
Helsingfors folkmängd 1.1.1980–2010 och prognosalternativ för 2050



na. Kaupungin väestön kasvaessa heidän väestöosuutensa vähenee vajaasta 3 prosentista runsaaseen 2 prosenttiin vuonna 2040. Sen sijaan vieraskielisten määrä ja osuus kasvavat nopeasti niin että muuta kuin kotimaista kieltä äidinkielenään puhuvien osuus kaupungin väestöstä kasvaa nykyisestä vajaasta 9 prosentista 17 prosenttiin vuonna 2040. Maahan muuttava vieraskielinen väestö on ikärakenteeltaan nuorta, mikä osaltaan pitää kaupungin väestörakenteen suhteellisen nuorena.

Vantaan asuntokannasta kolme viidesosaa on kerrostaloissa, neljäsosa erillisissä pientaloissa ja loput pääosin rivitaloissa. Asumisväljyyttä kutakin kunnan asukasta kohden on vajaa 36 huoneistoneliömetriä. Asuntokuntien keskikoko on 2,16 henkilöä. Yhden hengen asuntokuntien osuus kunnan väestöstä on 37 prosenttia.

Sipoo (Majvik ja Granö)

Sipoon kunnan asukasluku 31.12.2009 oli 18 036.henkeä. Majvikin asukasluku oli 31.12.2009 312, Granön saarella asui vakituisesti vain yksi asukas. Sekä Majvikissa, että Granön saarella on myös jonkin verran vapaa-ajanasutusta. Sipoon asukkaista suomenkielisiä on vain 60 %, eli vähemmän kuin muissa seudun kunnissa. Ruotsinkielisten osuus väestöstä on vastaavasti suuri, 38 %.

Sipoosta löytyy Helsingin seudun vanhin ja omistusasuntovaltaisin asuntokanta. Asuntokanta on kehyskunnista myös pinta-alaltaan kookkain, sillä asumisväljyyttä on yli 40 neliömetriä kutakin kunnan asukasta kohden. Lähes kolme neljäsosaa asuntokannasta on erillisiä pientaloja, vajaa viidennes kerrostaloja ja loput pääasiassa rivitaloja. Sipoossa asuntokuntien keskikoko on noin 2,6 henkeä, eli suurempi kuin Helsingin seudulla keskimäärin. Yhden hengen talouksia on vain 2,7 % kaikista asuntokunnista.

Väestöennuste

Sipoon suhteellinen väestönkasvu on 2000-luvulla ollut muuhun Helsingin seutuun verrattuna jonkin verran keskimääräistä nopeampaa, noin 1.1–1,9 % vuodessa. Sipoon väestön odotetaan kasvavan seuraavina vuosikymmeninä erityisesti päivähoito- ja peruskouluikäisten lasten osalta. Yli 65-vuotiaiden määrän odotetaan kehittyvän suhteellisesti hitaammin kuin seudulla yleensä.

Elinkeinot

Viitteet:

Östersundom ja kauppa. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010.

Lounais-Sipoosta Helsinkiä - Maaseudusta kaupunkia. Sosiokulttuurinen selvitys liitosalueesta. WSP Finland Oy, 2009. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston julkaisuja 2009:1.

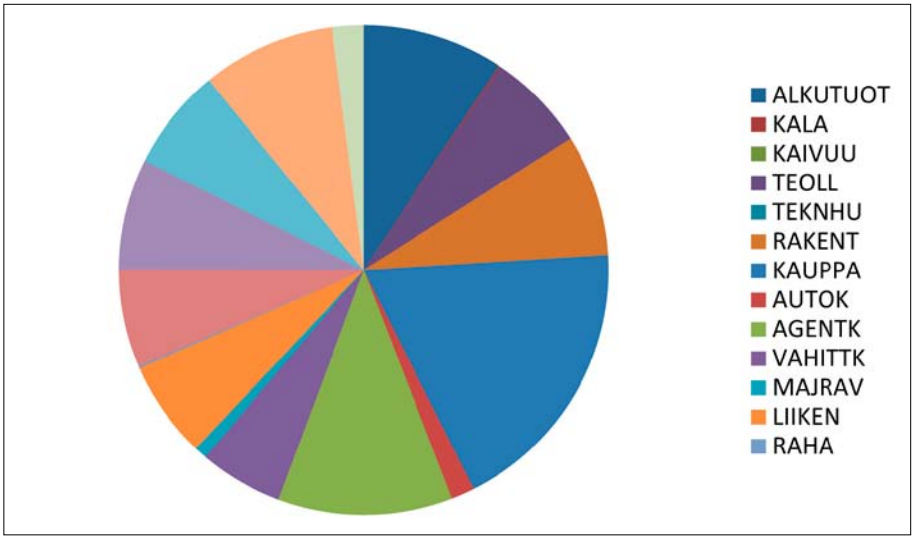
Hevostilaselvitys. Hevosten tulevaisuus Östersundomissa. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

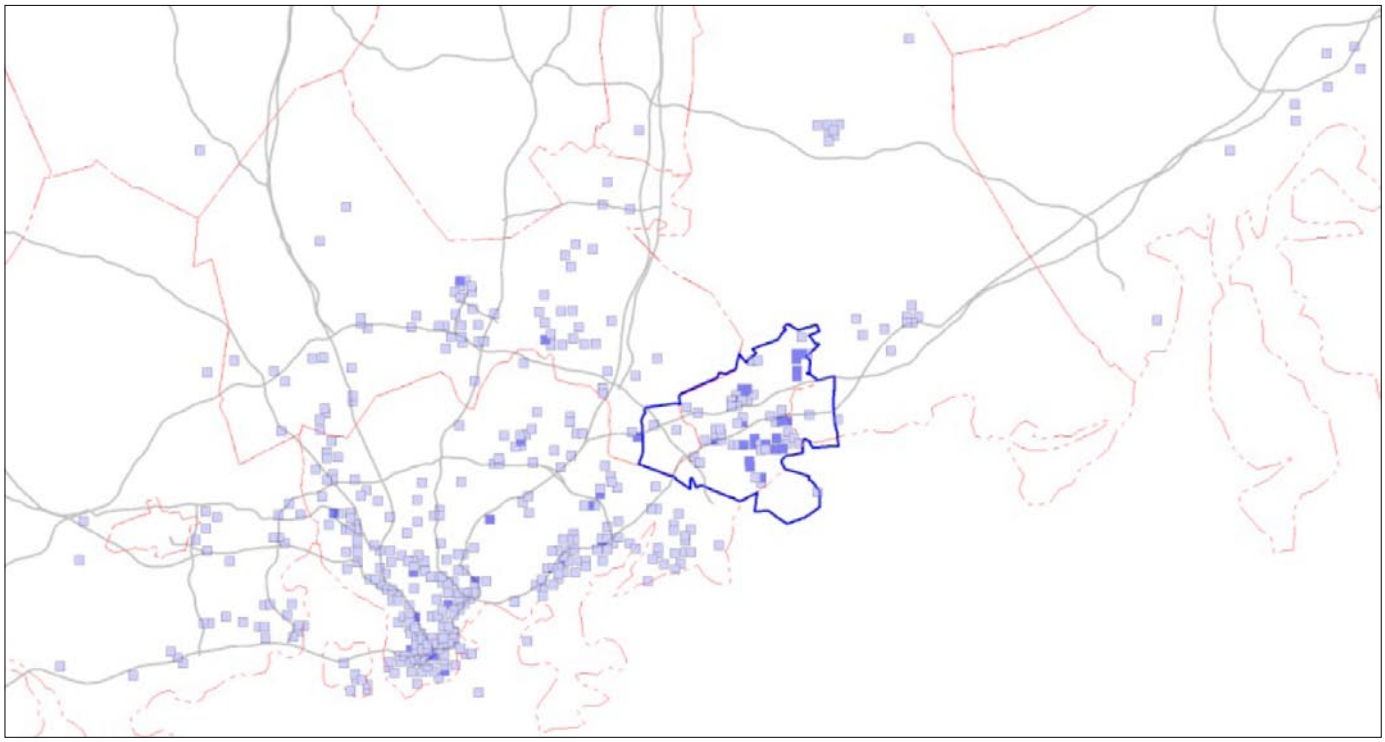
Lounais-Sipoosta Helsinkiä - Maaseudusta kaupunkia. Sosiokulttuurinen selvitys liitosalueesta. WSP Finland Oy, 2009. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston julkaisuja 2009:1.

Östersundomista on hyvät tieyhteydet pohjoisen ja itäisen pääkaupunkiseudun työpaikkakeskittymiin sekä metron liityntäpysäköinnin kautta kantakaupunkiin. Elinkeinojen näkökulmasta alueen rakentuminen parantaa työvoiman saatavuutta erityisesti itäisellä pääkaupunkiseudulla. Tämä heijastuu kehitysvoimana sekä nykyisen Itä-Helsingin alueelle(Herttoniemen teollisuusalue, Itäkeskus ja Vuosaari) että Vantaa kehä III varrelle. Samaa kehitystä tukevat myös Vuosaaren satama Östersundomin vieressä sekä Sipoon Söderkullan kasvu.

LYHYNTEIDEN SELITYKSET	
alkutuot	Maatalous, riistatalous ja metsätalous
kala	Kalatalous
kaivuu	Kaivostoiminta ja louhinta
teoll	Teollisuus
teknhu	Sähkö, kaasu- ja vesihuolto
rakent	Rakentaminen
kauppa	Tukku- ja vähittäiskauppa
autok	Moottoriajoneuvojen kauppa, korjaus ja huolto sekä polttoaineen vähittäismyynti
agentk	Agentuuritoiminta ja tukkukauppa pl. moottoriajoneuvojen kauppa
vahittk	Vähittäiskauppa pl. moottoriajoneuvot
majrav	Majoitus- ja ravitsemistoiminta
liiken	Kuljetus, varastointi ja tietoliikenne
raha	Rahoitustoiminta
lielpa	Kiinteistö, vuokraus- ja tutkimuspalvelut
julkhal	Julkinen hallinto ja maanpuolustus
koul	Koulutus
tervsos	Terveydenhuolto- ja sosiaalipalvelut
muuyhtk	Muut yhteiskunnalliset ja henkilökohtaiset palvelut
tyonant	Työnantajakotitaloudet
kvjarj	Kansainväliset järjestöt ja ulkomaiset edustustot
tuntem	Toimiala tuntematon

Yleiskaava-alueen työpaikkojen (1370) toimialajakauma (YKR2007).





Östersundomilaisten työpaikat hajautuvat seudulle, mutta paikallisesti työskenteleviäkin on 15 % (YKR-aineisto 2007)

Näiden geotalouspoliittinen yhteisvaikutus luo ajastaan Östersundomin elinkeinoelämälle omat piirteensä.

Kalastus oli ennen tärkeä toimeentulon lähde myös Östersundomin talonpojille. Aiemmin Granössä kalastus oli pääelinkeino ja maatalous sivuelinkeino. 1700-luvulla kalastuksen merkitys rannikkokylien asukkaille väheni johtuen sekä pienentyneistä saaliista että maatalouden kehittymisestä. Tästä huolimatta se oli vielä 1700–1800 luvuilla Sipoon pitäjän rannikkokylien asukkaiden tärkeä sivuelinkeino. Tänä päivänä kalastus elinkeinona on Östersundomin alueella, kuten koko rannikolla, lähes kadonnut. Myös alkutuotanto on hyvin vähäistä. Osilla pelloista kasvaa heinää, jota toimitetaan alueen hevostiloille. Hevosiin liittyvä toiminta on alueella melko yleistä koska hevostiloja on jopa 9 kpl. Varsinaisessa peltoviljelyssä on enää luomutila Majvikissä sekä Vesterkullan laaja peltoaukea. Östersundomin kartanon alueella toimii myös sikala. Teollisuuslaitoksista mainittavin työllistäjä on Valio Oy:n tehdas Vantaan Vaaralassa.

Kaupalliset palvelut

Vähittäiskaupan osalta Östersundom on nykyisin Itäkeskuksen, Vuosaaren Kolumbuksen ja Vantaan Porttipuiston lähipalvelualuetta autolla. Nämä palvelut ovat saavutettavissa hyvin 10 minuutin sisällä nykyisellä tieverkolla ja liikennemäärillä. Östersundomin nykyiset paikalliset kaupalliset palvelut ovat keskittyneet Uuden Porvoontien yhteyteen. Östersundomin nykyisessä kyläkeskuksessa (Östersundom centrum) on yksi päivittäistavarakauppa ja hieman paikallista liiketoimintaa. Lisäksi Karhusaaressa toimii kesäisin pieni veneilijöille suunnattu kauppa. Palvelujen osalta suunnittelualue tukeutuukin vahvasti Vuosaaren, Itäkeskuksen ja Tammiston ostoskeskuksiin ja -keskittymiin. Uuden Porvoontien ja Knutersintien risteyksessä on alueen koulu, joka on toiminut tapaamispaikkana Östersundom-Västerskog -alueen koululaisille ja julkisille tilaisuuksille.

Östersundom centrumin palvelut syksyllä 2010

Siwa	päivittäistavarakauppa
Bamach Oy	elintarv.teoll.koneita, laitt, ja tarvikk.
Finnvacum Oy	leipomokoneet
Baltrade Consulting'n	agentuuriliike
Posti	asiamiesposti
Akkukellari Oy	akkujen erikoisliike
PM Digi	punnitus-, pakkaus- ja merkintälaitteita maahantuonti
SF Soap factory	tehdas ja tehtaanmyymälä
Blå Vargen Hantverk	taidekäsityömyymälä
Second hand Shop	kirpputori
Oy Chroma-Lab Ab	kaasu- ja nestekromatografiatarvikk. ja -laitteiden maahantuonti ja myynti
Kukkakauppa	Kukkakauppa

Lähimmät Östersundomin ulkopuoliset kaupalliset keskittymät:

- Länsimäki suunnittelualueella (3 pt-kauppaa, pubeja ja muita palveluita)
- Västerskog 5 km (pieni pt-kauppa)
- Mellunmäki 5 km (suuri pt-kauppa + pubeja)
- Itäkeskus 7 km (kaikki palvelut)
- Vuosaari 7 km (suuri pt-kauppa, kauppakeskus ja pubeja)
- Hakunilan keskus suunniteltuine laajennuksineen
- Vantaan Porttipuisto 7 km (erikoistavarakauppaa)
- Söderkullan keskus 9 km (2 pt-kauppaa + muita palveluja)
- Pakkala-Tammisto 13 km (kaikki palvelut)

Julkiset palvelut

Helsingin alue:

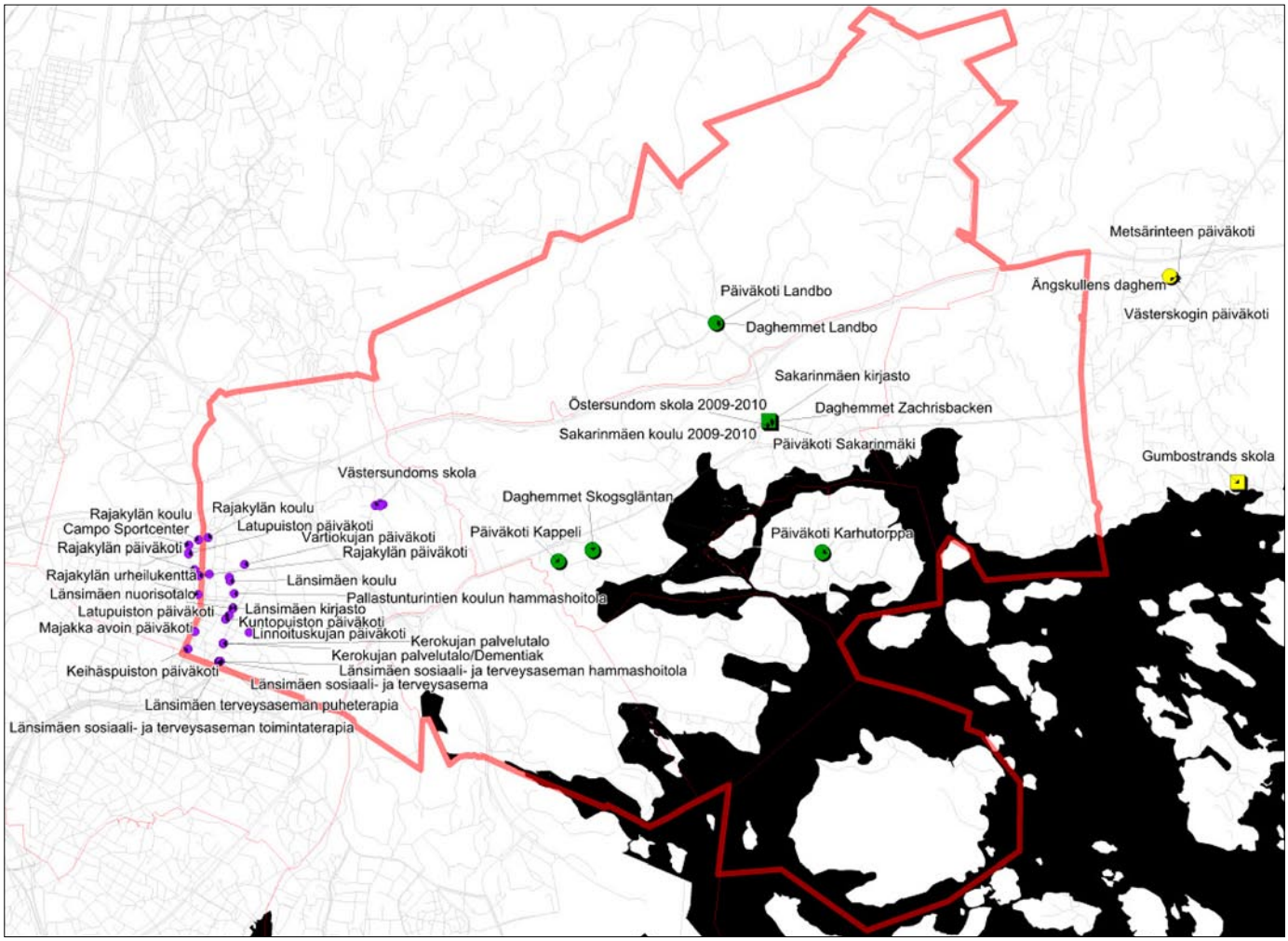
Sakarinmäen koulu
Nuorisotila
Sakarinmäen päiväkoti, ruotsin ja suomenkielisten
Kraputien päiväkoti
Landbon päiväkoti
Karhusaaren päiväkoti
Östersundomin kirkko, nykyisin kuuluu Mellunkylän seurakuntaan.

Vantaa:

Västersundom skola
Länsimäen koulu
Pallastunturintien koulu
Terveysasema
Länsimäen Vartiokujan päiväkoti
Länsimäen kirjasto
Kirkko
Palvelutalo

Sipoon alueella Majvikissä ja Granössä ei ole julkisia palveluja.

Östersundomin ja läntisen lähiseudun julkiset palvelut kartalla (2010):



Liikenne

Viitteet:

Helsinki-Porvoo-kehyssuunnitelma. Helsinki, Porvoo, Sipoo, Vantaa, 2009.

Majvikin metron esiselvitys. Sito Oy, 2011.

Östersundomin pikaraitiotien esiselvitys. WSP Finland Oy, 2010.

Östersundomin metron ja pikaraitiotien esiselvitykset. Tiivistelmä. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010.

Östersundomin yleiskaavan tie- ja pääkatuverkkoselvitys. Strafica Oy, 2011.

Östersundomin alueen liikenteen nykytilaselvitys. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Östersundomin yleiskaava-alueen joukkoliikenneselvitys. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Östersundomin raidevaihtoehtojen vertailu. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Östersundomin katuliikennefilosofia osa 1 (ÖLF 1). Kalle Toiskallio, Lectus Oy, 2010.

Nykyinen liikenneverkko

Kaava-alue on nykyisin pääosin maaseutumaista ja liikenneverkko koostuu teistä lukuun ottamatta Länsimäkeä Vantaalla sekä Helsingissä Karhusaarta ja Landbota. Lisäksi Sipoossa rakenteilla oleva Sipoonranta rakentuu kaupunkimaiseksi katuineen.

Alueen tärkeimmät itä-länsisuuntaiset tieyhteydet ovat Porvoonväylä (vt7) ja Uusi Porvoontie (mt170), jotka toimivat yhteyksinä Helsingin keskustan ja Porvoon suuntiin. Yleiskaava-alueen läntiseen osaan sijoittuva Kehä III välittää liikennettä pohjois-eteläsuunnassa. Porvoonväylä ja Kehä III ovat valtakunnallisesti merkittäviä pääteitä ja osa kansainvälistä E18 yhteyttä. Lisäksi väylät ovat tärkeimmät tieverkon yhteydet Vuosaaren satamaan.

Helsinkiin vuonna 2009 liitetyllä alueella on valtion yleisiä teitä n.17 km, joista kaksi suurinta Porvoon väylä eli valtatie 7 (E18) sekä seututie 170 eli Uusi Porvoontie. Näiden liikennemäärät v. 2009 ovat olleet seuraavat: vt 7 n. 25 000 ajon./vrk ja mt 170 n. 6000 ajon/vrk. vastaavilla väylillä maksimikapasiteetit ovat karkeasti moottoritiellä (2+2 kaistaa) n. 60 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja maantiellä (1+1 kaistaa) n. 20 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Samat väylät kulkevat koko suunnittelualueen läpi, myös Vantaan ja Sipoon alueilla.

Pohjois-eteläsuunnassa kulkevat Kehä III lisäksi vähäliikenteiset yhdystiet Sotungintie (240 ajon/vrk) ja Knutersintie (290 ajon/vrk) sekä Immersbyntie.

Asemakaava-alueilla on katuja n. 12 km. Kaavanmukaisia katuja Sipoon kunta ei ole kuitenkaan ottanut haltuunsa, vaan ne ovat yhä alkuperäisillä maanomistajilla. Helsinki mittauttaa ja ottanee haltuunsa nykyisin yleiselle liikenteelle käytössä olevat asemakaavojen mukaiset kadut. Karhusaarentie on muutettu asemakaavalla kaupungin kaduksi v. 2009.

Alueella on tiekuntien yksityisteitä n. 15 km. Ne ovat olleet kunnallisessa rekisterissä. Tämän lisäksi on huomattava määrä muita yksityisiä teitä.

Moottoritien pohjoispuolella kulkee myös raideliikenteen Heli-varaus (=Helsingistä itään), jonka tarpeellisuutta selvitetään Liikennevirastossa Helsinki-Pietari ratayhteyteen liittyen.

Nykyinen liikenneverkko

Joukkoliikenne

Koko yleiskaava-alueen joukkoliikennetarjonta perustuu bussiliikenteeseen. Vantaan Länsimäen kautta kulkevat bussilinjat välittävät matkustajia Mellunmäen metroasemalle. Sipoon alueen liikennettä samoin kuin Helsinkiin liitetyn alueen liikennettä palvelee myös Uutta Porvoontietä (maantie 170) noin 15–30 minuutin välein kulkeva Porvoon suunnan bussiliikenne. Lisäksi heti liitoksen laillistuttua HSL (entinen HKL) ulotti joukkoliikennetarjonnan Östersundomin alueelle. Östersundomin alueen linjat syöttävät matkustajia Östersundomin keskuksessa Helsingin keskustan suuntaan ajaviin Porvoon-busseihin sekä metroon Itäkeskuksessa. Östersundomin alueen bussilinjat palvelevat myös alueen sisäistä liikennetarvetta kuten koulumatkayhteyksiä. Osa Östersundomin alueen bussiliikenteestä hoidetaan pienten matkustajamäärien sekä isoille busseille mitoitettujen kääntöpaikkojen puutteen takia pienkalustolla.

Yleiskaava-alueen joukkoliikenteen järjestämisestä vastaa Helsingin ja Vantaan alueiden osalta HSL. Sipoon osalta toimivaltainen joukkoliikenneviranomainen on Uudenmaan ELY-keskus. Vanhat lääninhallitusten myöntämät liikennelupat korvautuivat uuden joukkoliikennelain myötä ELY:jen ja liikennöitsijöiden välisillä siirtymäajan liikennöintisopimuksilla. Siirtymäajan sopimusten mukainen liikenne on niin sanottua itse kannattavaa liikennettä, jota liikennöitsijät liikennöivät lipputuloperusteisesti. HSL-alueen tariffijärjestelmä ei ole käytössä Sipoon alueella, mutta Sipoon kunnalla on tuettuja työmatka- ja seutulipputuotteita

Kevyt liikenne

Jalankulku- ja pyöräilyväyliä on koko yleiskaava-alueella mt 170 varrella (pääosin pohjoispuolella) sekä osittain Kehä III varrella valtion toteuttamina, samoin kuin Knutersintien varrella Landbon ja vt 7 eteläpuolen välillä sekä Sakarinmäen koulun kohdalla.

Lanbon ja Karhusaaren rakentamisen yhteydessä näille asuinalueille on toteutettu myös sisäisiä jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Karhusaarentien varteen Helsingin kaupunki toteutti yhdistetyn jalankulku- ja pyöräilyväylän vuosien 2009–2010 aikana. Sen toteuttaminen vaati Karhusaarentien asemakaavamuutoksen, jossa Karhusaarentie muutettiin yleisestä tiestä kaduksi,

Muilta osin alueella kuljetaan jalan ja pyöräillään teillä ja kaduilla. Lisäksi yleiskaava-alueella on lähinnä ulkoilukäyttöön tarkoitettuja reittejä, joita pitkin voidaan kävellä ja osittain pyöräilläkin.

Bussin odottelua Landbossa

Yhdyskuntatekninen huolto

Viitteet:

Östersundomin yhteinen yleiskaava. Teknistaloudellinen selvitys. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosasto, teknistaloudellinen toimisto, 2011.

Östersundomin osayleiskaava-alueen vesihuoltoverkoston kapasiteettiselvitys. Ramboll, 2010.

Alueen talousveden jakeluverkosta vastaa pääosin Sipoon vesi- ja viemärilaitos. Sipoon vesi- ja viemärilaitoksen toiminta-alueeseen kuuluvat Landbon, Itäsalmen keskustan, Karhusaaren ja Korsnäsin kaava-alueet. Sipoo kuuluu Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymään. Tuusulan seudun vesi toimittaa Sipoon kunnalle talousveden ja Sipoon vesi- ja viemärilaitos vastaa verkostossaan veden laadusta ja paineesta.

Nykyinen runkovesijohto sijaitsee Uuden Porvoontien varrella. Runkovesijohto on kytketty sekä Helsingin että Sipoon verkostoon. Veden syöttö alueelle tapahtuu Sipoon vesijohtoverkosta. Alueen siirtoviemäri sijoittuu runkovesijohdon tuntumaan. Siirtoviemärillä johdetaan Sipoon ja Östersundomin jätevedet Helsingin verkkoon ja edelleen Viikinmäen jäteveden puhdistamolle. Siirtoviemärin vietto-osuuksiin on liitetty alueen pääjätevesipumppaamot. Olemassa oleva vesihuoltoverkosto on mitoitettu palvelemaan nykyistä asukasmäärää.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoissa on osoitettu olemassa olevien ja suunniteltujen 400 kV ja 110 kV voimajohtojen johtoreitit sekä maakaasun runkoputki. Suunnittelualueella sijaitsee kantaverkkoyhtiö Fingrid Oyj:n 400 kV ja 110 kV kantaverkkoa sekä paikallisten jakeluverkonhaltijoiden 110 kV alueverkkoa ja jakeluverkostoja. Alueella on kolme sähköasemaa, joista Etelä-Suomen Energia Oy:n omistama Landbon sähköasema palvelee aluetta. Lisäksi yleiskaava-alueen läpi kulkee Gasum Oy:n korkeapaineinen maakaasun siirtojohto.

Yleiskaava-alue kuuluu pääosin Keravan Energia Oy:n tytäryhtiön Etelä-Suomen Energia Oy:n jakelualueeseen. Nykyinen jakeluverkko muodostuu keskijänniteverkosta, puistomuuntamoista sekä pienjänniteverkosta. Jakeluverkko on toteutettu pääosin ilmajohtona.

Ympäristöhäiriöt

Viitteet:

Maaperän haitta-aineiden taustapitoisuudet sekä pitoisuudet puistoissa ja kerrostalojen pihoilla Helsingissä. Antti Salla, 2009. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 3/2009.

Maaperän pilaantuneisuus

Helsingin kaupungin pilaantumattoman maaperän haitta-aineiden pitoisuudet, eli taustapitoisuudet, on selvitetty Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen tutkimuksessa. Näytteitä on otettu pintamaakerroksista luonnonmaasta, puistoista ja kerrostalojen piha-alueilta. Taustapitoisuusarvoja käytetään muun muassa vertailukohtana maaperän pilaantuneisuuden ja kunnostustarpeen arvioinnissa.

Helsingin kaupunkiin liitetyn alueen taustapitoisuudet tutkittiin vuonna 2009. Maaseutumaisen ja harvaan asutun alueen taustapitoisuudet poikkesivat muun Helsingin pitoisuuksista eräiltä osin. Ihmisen toiminnasta ympäristöön leviävän PCB:n pitoisuus ei ylittänyt yhdessäkään pintamaanäytteessä valtioneuvoston asetuksessa (VnA214/2007) annettua alinta vertailuarvoa ja arseenin pitoisuudet ylittivät tämän kynnysarvon puolet harvemmin kuin muualla Helsingissä. Savi- ja silttimaissa kuparin, nikkelin, lyijyn ja sinkin pitoisuudet olivat hieman pienemmät kuin muualla Helsingissä. Hiekkamaissa sen sijaan havaittiin hieman suurempia metallipitoisuuksia kuin muun Helsingin hiekkamaassa, sillä hiekka on tutkitulla alueella hyvin hienoainespitoista.

Maaperän pilaantumista mahdollisesti aiheuttavia toimintoja on yleiskaavan Helsinkiin kuuluvilla alueella tiedossa vain muutamia. Toiminnot ovat yksittäisiä polttonesteen jakeluasemia, kauppapuutarha, ajoneuvovarikko sekä venesatama- ja telakka-alue. Pilaantumista ovat voineet aiheuttaa myös esimerkiksi mahdolliset alueelle tehdyt täytöt tai epäviralliset ilman lupaa toimineet pienet kaatopaikat.

Yleiskaava-alueen tuntumassa toimivia laitoksia, joilla voi olla laajahkosti laitosalueen ulkopuolelle leviäviä ympäristövaikutuksia, ovat Helsingin Energian Vuosaaren voimalaitokset, Vuosaaren satama ja eräät Vantaalla toimivat teollisuuslaitokset.

Melu

Porvoonväylä, Kehä III, Uusi Porvoontie ja Itäväylä ovat yleiskaava-alueen merkittävimmät melulähteet. Melua aiheuttavat myös satamaradan tavarajunaliikenne pintaosuuksillaan sekä Vuosaaren sataman toiminnot.

Ilmanlaatu

Yleiskaava-alueen ilmanlaatu on pääosin hyvä. Eniten haitallisia päästöjä aiheuttaa Porvoonväylän ja Kehä III:n ajoneuvoliikenne.

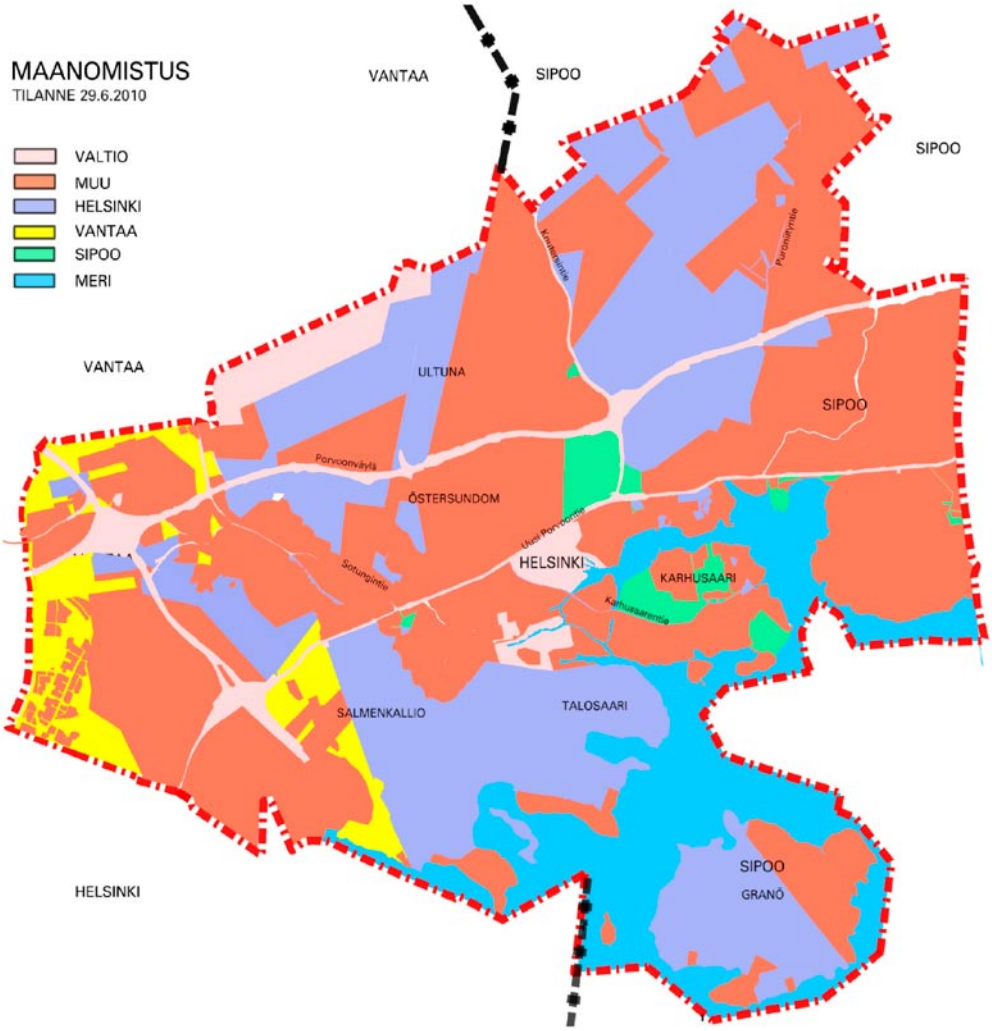
Maanomistus

Östersundomin alueen maanomistus poikkeaa muiden Helsingin kaupungin projektialueiden maanomistuksista. Yksityinen maanomistus on keskeisillä alueilla vallitsevaa. Sipoon ja Vantaan kannalta alue on normaalia suunnittelukohteiden aluetta eli yksityinen maanomistus on niillä vallitseva.

Maapolitiikkaa on näissä kolmessa kunnassa kussakin hoidettu omalla tavallaan omista lähtökohdistaan käsin.

Suunnittelualueen maanomistus (tilanne 29.6.2010)

	Maanomistaja				
Kunta	Valtio	Helsinki	Vantaa	Sipoo	Muu
Helsinki	218 ha	996 ha	51 ha	80 ha	1313 ha
Vantaa	58 ha	72 ha	125 ha	-	347 ha
Sipoo	6 ha	151 ha	-	7 ha	492 ha



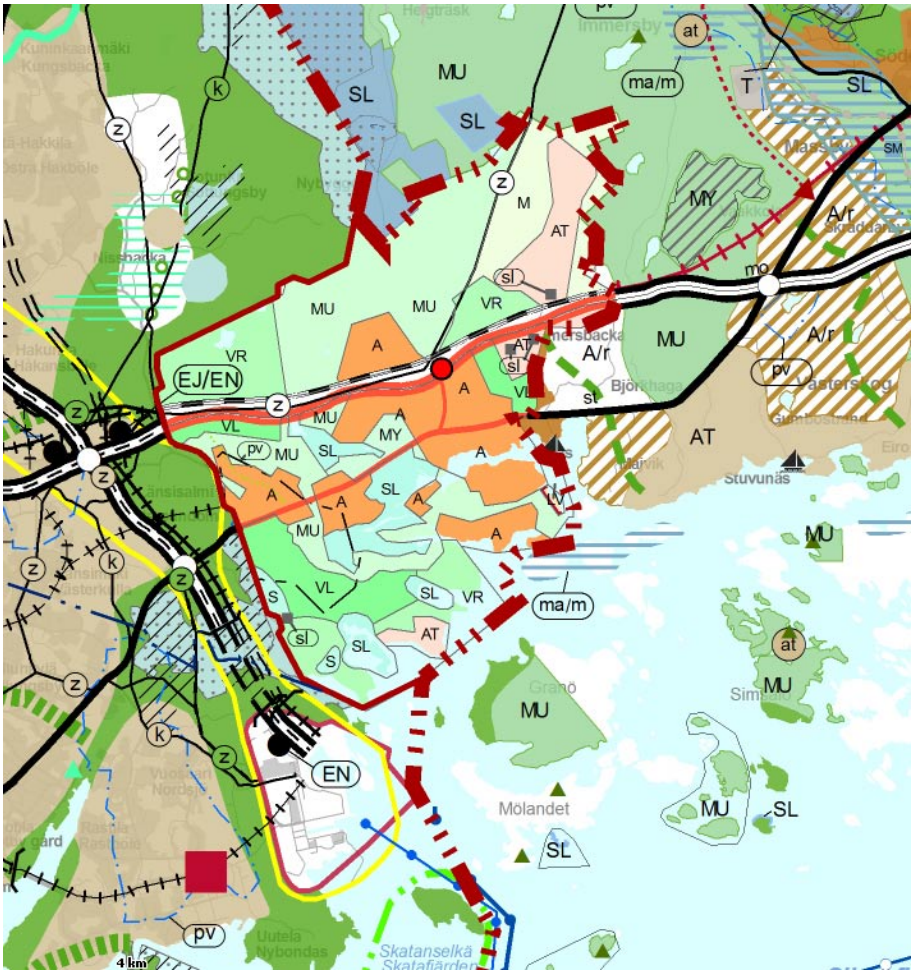
7. Suunnittelutilanne

Maakuntakaavatilanne

Suunnittelualueella on voimassa useita maakuntakaavoja. Voimassa olevat maakuntakaavat eivät ole ajantasaisia. Niiden lähtökohtana ei ole ollut pääkaupunkiseudun tiiviin kaupunkirakenteen laajentaminen suunnittelualueelle.

Maakuntakaavoja uudistetaan parhaillaan. Uudenmaan liitto ja Itä-Uudenmaan liitto yhdistyivät 1.1.2011 ja maakuntaliitot ovat laatineet yhdessä maakuntakaavan uudistustyön pohjaksi rakennemalleja vuoden 2010 aikana. Tavoitteena on, että maakuntakaavaluonnos on valmis vuonna 2011 ja maakuntavaltuusto päättää kaavan hyväksymisestä vuonna 2012.

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



Ote maakuntakaavojen yhdistelmästä

Yleiskaavatilanne

Kaupunkirakenteen laajentuessa itään yleiskaavat eivät ole enää ajantasaisia liitosalueen ja siihen toiminnallisesti liittyvien alueiden suunnittelussa.

Suunnittelualueella on voimassa useita osayleiskaavoja, jotka Östersundomin yhteinen yleiskaava tulee korvaamaan. Vantaaseen kuuluvilla alueilla on voimassa Vantaan yleiskaava 2007 (tullut voimaan 13.1.2010). Helsinkiin liitetyn Västerkullan kiilan osalta on voimassa Vantaan kaupunginvaltuuston 17.6.2002 hyväksymä Kaakkois-Vantaan osayleiskaava.

Suunnittelualueeseen rajautuvat Helsingin yleiskaava 2002 (tullut voimaan 19.1.2007), Sipoon yleiskaava 2025 (hyväksytty kunnanvaltuustossa 15.12.2008, päätöksestä on valitettu ja käsittely jatkuu korkeimmassa hallinto-oikeudessa).

Yleiskaavan osalta Majvikin alueella on voimassa Söderkullan osayleiskaava (KV 28.1.2002, KHO 25.1.2005). Alue sisältyy Sipoon yleiskaava 2025:een, jonka Sipoon kunnanvaltuusto hyväksyi 15.12.2008.

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

Asemakaavatilanne

Suurin osa suunnittelualueesta on asemakaavoittamatonta. Helsinkiin kuuluvilla alueilla on voimassa oleva asemakaava Landbon, Karhusaaren sekä Östersundomin kartanon ja Knutersintien välisellä alueella, Sakarinmäen koulun, Sakarintien ja Kraputien alueilla sekä Korsnäsissä.

Vantaalla on voimassa asemakaava Länsimäen länsiosassa, suuressa osassa Ojankoa ja pienessä osassa Länsisalmea ja Vaaralaa.

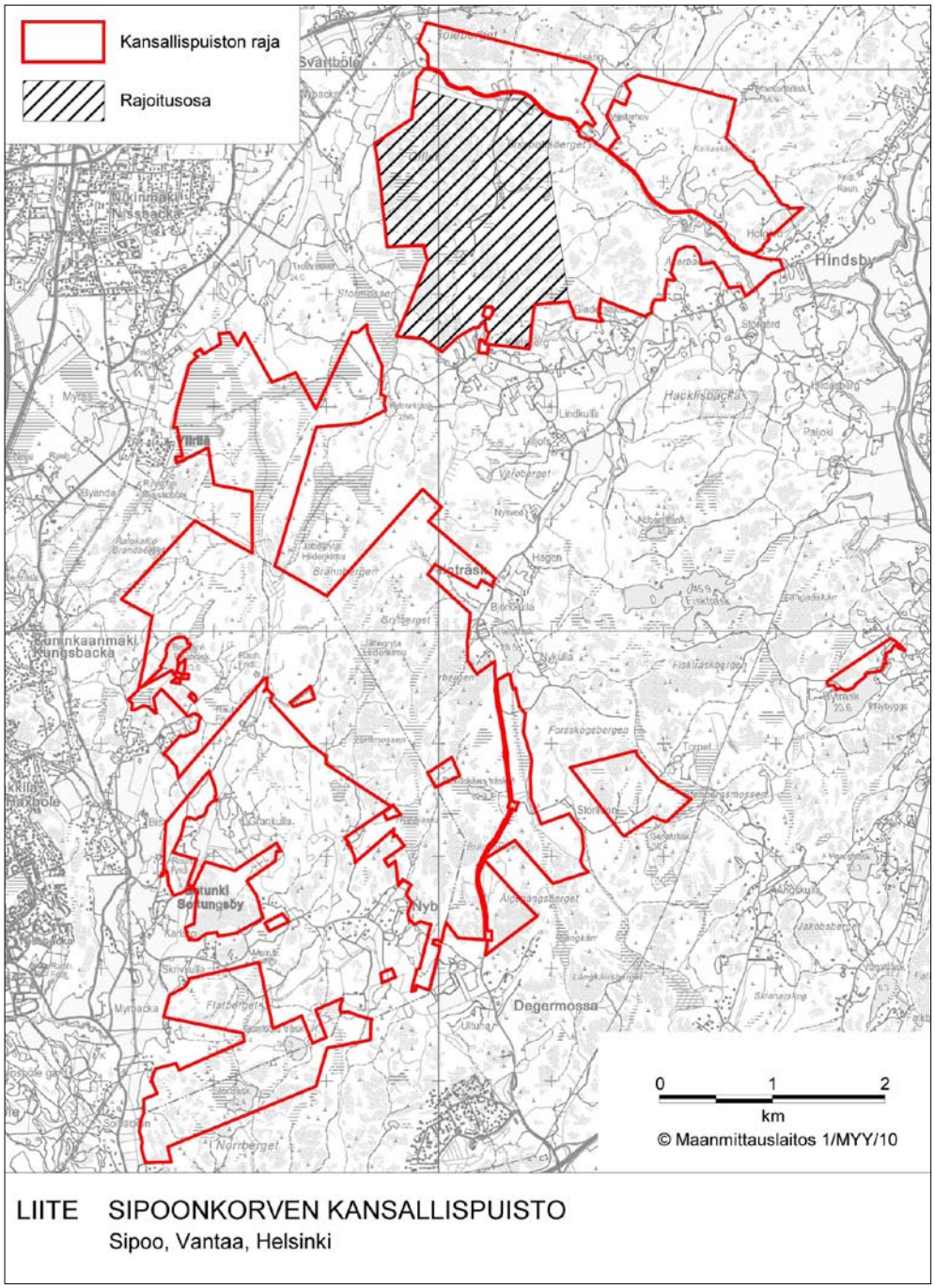
Suunnittelualueen lounaisosassa, Sipoonrannan alueella, on voimassa Storörenin asemakaava, jonka Sipoon kunnanvaltuusto hyväksyi 2.3.2009. Osaa aluetta koskevia asemakaavan muutoksia on vireillä.

Suunnittelualuetta koskevia suunnitelmia

- Helsingistä itään suuntautuva rata, Rautatiehallitus 1979
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011) ja siihen liittyvä MARA-selvitys (Maankäyttö ja raideverkkoselvitys). Suunnitelma valmistuu vuonna 2011.
- Kehyssuunnitelma Helsinki-Porvoo -välille. Kehyssuunnitelma on laadittu yhteistyössä Helsingin, Vantaan, Sipoon, Porvoon sekä Uudenmaan liiton ja Itä-Uudenmaan liiton kanssa. (Helsinki Kslk 3.12.2009, Sipoo Khs kaavoitusjaosto 16.12.2009, Porvoon kaupunginhallitus 14.12.2009).
- maakuntakaava uudistuksen rakennemallit.

Suunnittelualuetta koskevia päätöksiä

- Valtioneuvoston päätös liittää Östersundomin alue ja ns. Västerkullan kiilan alue Helsinkiin (28.6.2007). Alue liitettiin Helsinkiin 1.1.2009.
- Rakennuskielto ja toimenpiderajoitus yleiskaavan laatimista varten (Helsingin Khs 23.6.2008, voimassa 23.6.2013 asti).
- Östersundomin alustavat suunnitteluperiaatteet (Helsingin Kslk 11.12.2008).
- Vantaan Energia Oy:lle myönnetty lupa Långmossebergenin jätevoimalan toimintaa varten (Uudenmaan ympäristökeskus 30.12.2009).
- Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteet (Sipoon Khs 9.11.2010).
- Granön saaren suunnitteluperiaatteet, lopputyö " Omavaraisuus maankäytönsuunnittelun lähtökohtana - Esimerkkinä Granön saari Sipoossa" (Sipoon Khs 16.2.2010).
- Kasvustrategian toteuttamiseksi käynnistettävät osayleiskaavahankkeet (Sipoon Khs 16.2.2010).



Perustettava kansallispuisto

- Karhusaaren suunnitteluperiaatteet (Helsingin Kslk 18.2.2010).
- Päätökset kuntien yhteisen Östersundomin yleiskaavatyön käynnistämisestä. (Helsingin KV 6.10.2010, Vantaan KV 15.11.2010 ja Sipoon KV 1.11.2010).
- Sipoonkorven kansallispuiston perustaminen

8. Tavoitteet

Viitteet:

Valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet. http://www.ymparisto.fi/ http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=94400&lan=fi

Alueliitoksen tavoitteet. Kunnan osaliitos Sipoon kunnan, Vantaan kaupungin ja Helsingin kaupungin välillä; Kuntajakoselvittäjä Pekka Myllyniemi; sisäasiainministeriön julkaisuja 53/2006.http://www.poliisi.fi/intermin/biblio.nsf/F02B0A6A567AC594C225723600371B05/$file/532006.pdf

Sipoosta ja Vantaalta Helsinkiin liitettävän alueen suunnittelun lähtökohtia. Seppo Laakso, Kaupunkitutkimus TA Oy, 2008. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2008:4. http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/yos_2008-4.pdf

Östersundomin suunnitteluperiaatteet. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta 11.12.2008. http://www.hel.fi/hki/Ksv/fi/P__t_ksenteko/HelaContentKsv?doc=Ksv_2008-12-11_Kslk_36_El

Helsingin kaupungin strategiaohjelma 2009–2012. http://www.hel2.fi/taske/julkaisut/2009/Strategiaohjelma.pdf)

Östersundomin yhteinen yleiskaava. Sipoon Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteet. Sipoo 2010. http://sipoo2.tjhosting.com/kokous/20101070-5-9524.PDF

Eri tahojen tavoitteet koskevat kaupunkitoimintojen sektorikohtaisia toiminnallisia tai muita erityispiirteitä. Ne eivät kuitenkaan kerro, minkälaista kaupungin osaa kokonaisuutena tulisi suunnitella ja rakentaa. Mikä on Östersundom, kaupunginosa kehätien takana? Onko se osa lähiöiden helminauhaa vai onko se oma kaupunkikokonaisuutensa? Onko se luontoaluetta, jonka sekaan on ripoteltu asumista? Mikä on alueen luonne tulevaisuudessa osana Helsinkiä, Vantaata ja Sipoota? Tätä aihetta valotetaan kappaleen viimeisessä osassa "Muut suunnittelutavoitteet".

Valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet

Helsingin muusta Suomesta poikkeava asema on tunnistettu myös valtakunnallisissa alueiden käyttötavoitteissa, joissa on erikseen nostettu esiin Helsingin seudun erityiskysymykset. Osa on suoraan kohdistettavissa myös Östersundomin suunnitteluun.

Näissä korostuvat yhdyskuntarakenteen eheyttäminen varsinkin raideliikenteeseen tukeutuen sekä riittävä asunto- ja työpaikkarakentaminen. On ehkäistävä olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista ja merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on varmistettava tonttimaan riittävyys. Edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen.

Joukkoliikenteen näkökulmat painottuvat VAT:ssa useassa kohdassa. Yhtenä esimerkkinä mainittakoon mm. että "Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia." Metroverkoston itään laajentamisen edellytykset on turvattava. Myös on turvattava rautatieyhteys Helsingistä Pietariin, mikä saattaa koskea myös Östersundomia, vaikka muitakin vaihtoehtoja vielä on.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja sen hidastaminen ovat myös yksi VAT:n painopisteistä. Tähän tähtäävät useat tavoitteet, esimerkkinä henkilöautoliikenteen tarpeen vähentämiseen pyrkivät tavoitteet, mm. "Runsaasti henkilöliikennettä aiheuttavat elinkeinoelämän toiminnot suunnataan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään tai muutoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle." "Helsingin seudun liikennejärjestelmää tulee kehittää koko seudun kattavan liikennejärjestelmäsuunnitelman avulla siten, että se hillitsee ilmastonmuutosta sekä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja riittävän asuntotuotannon järjestämistä".

Yhdeksi yleiskaavoituksen tavoitteeksi on annettu palvelujen saatavuuden varmistaminen: "Kaupunkiseuduilla on myös varmistettava palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvitettävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen".

Kulttuuriympäristöjen ja luonnon vaalimista koskevat VAT:t ovat Östersundomin yleiskaavassa tärkeitä. "Alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtina." Myös tätä kautta tulevat huomioitaviksi Östersundomin kartanon, kappelin ja Björkuddenin kulttuurimaiseman sekä lintuvesien valtakunnalliset arvot.

VAT:ssa on tavoitteita, joilla pyritään takaamaan terveellinen ja turvallinen elinympäristö vähäisillä ympäristöhaitoilla. Yhtenäisten, kokonaisuuksia muodostavien viher- ja luonnonalueiden sekä myös hyvien pelto- ja metsätalousalueiden säilyttämiseen liittyviä tavoitteita on sekä elinympäristön laadun että luonnonperinnön vaalimista koskevissa tavoiteryhmissä. On edistettävä rannikkoalueen säilymistä luonto- ja kulttuuriarvojen kannalta erityisen merkittävinä aluekokonaisuuksina.

On turvattava väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet ja niitä yhdistävän viheralue-

verkoston jatkuvuus. Suojelualueverkoston ekologisesti kestävän hyödyntämisen ja moninaiskäytön näkökulmat on myös tuotu luonnonperintöä koskevissa tavoitteissa luonnon monimuotoisuuden ja ekologisten yhteyksien säilymisen rinnalla esiin.

Maakuntakaavojen tavoitteita Östersundomin osalta

Voimassa olevissa maakuntakaavoissa on seuraavia, tavoitteellisia merkintöjä ja aluevarauksia Östersundomin yleiskaavan suunnittelualueelle:

- Kehä III:n kehäkaupungin kehittämisvyöhyke
- Heli-rata
- Landbon eritasoliittymä
- Majvikissa taajamatoimintojen laajenemisalue
- Granössä virkistysalue
- Långmossebergenissä jätteenkäsittely / energiahuollonalue
- seutuliikenteen rata, ohjeellinen linjaus (=metro)
- voimajohtoja
- kaasuputki

Uudenmaan maakuntakaavaa ollaan uudistamassa.
http://kartta.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavat/index.html

Kuntaliitoksen tavoitteet

Östersundom liitettiin Helsinkiin pääkaupunkiseudun itäisen kasvusuunnan käyttöön ottamiseksi. Pääkaupunkiseudun kasvupaine oli suuntautunut vain länteen ja pohjoiseen, mitä ei voitu pitää yhdyskuntarakenteen kannalta järkevänä. Itäsuunnan tarjoama kaupunkitoimintojen määrällisten kasvumahdollisuuksien turvaaminen on silloin tärkeä tekijä

Kuntaliitoksen yhteydessä kuntajakoselvittäjä Pekka Myllyniemi piti yhdyskuntarakenteen eheytymisen edellytyksenä vähintään 20 000 asukkaan ja 10 000 työpaikan sijoittumista alueelle. Myllyniemen selvityksessä edellytettiin, että Helsinki omalta osaltaan toteuttaa yhdyskunnan rakentamista kestävän kehityksen periaatteiden mukaan, jolloin keskeistä on liikenteen perustuminen joukkoliikenneratkaisuihin. Vaatimuksina liitosalueen suunnittelulle Myllyniemi esitti, että alue on kytkettävä tehokkaalla joukkoliikennejärjestelmällä Helsingin itäosiin. Myllyniemi mukaan todennäköisesti käytettävä liikennejärjestelmä, metro, edellyttää suhteellisen tehokasta maankäyttöä, joka voidaan kuitenkin pääosin toteuttaa kaupunkimaisina pientaloina.

Lähtökohtana on, että merkittävänä rakentamisalueena ja kasvusuuntana liitettävä alue on suunniteltava niiden periaatteiden mukaisesti, joihin asumista, elinkeinotoimintaa ja yhdyskuntarakennetta koskevissa strategioissa on sitouduttu Helsingissä ja Helsingin seudulla. Perustavana suunnittelun lähtökohtana on metrolinjan rakentaminen liitettävälle alueelle. Toisena lähtökohtana on aluetalouden, asumisen ja asuntomarkkinoiden sekä elinkeinotoiminnan ja toimitilamarkkinoiden kehitysnäkymät Helsingin seudulla.

Näistä lähtökohdista Myllyniemi päätyi siihen, että asumisen osalta alue tulisi toteuttaa seuraavilla periaatteilla:

- Merkittävä asuntojen määrä
  - väestöpohja riittävän suureksi metron rakentaminen taloudellisen kannattavuuden näkökulmasta
  - väestöpohja riittävän suureksi hyvän paikallisen palvelutason (julkiset ja kaupalliset) toteuttamiseksi
  - mahdollistaa Helsingin asuntotuotannon määrän nostamisen
- Asuntotarjonnan monipuolistaminen
  - toteutetaan asuntotuotantoa, josta on paljon kysyntää mutta vähän tarjontaa Helsingissä
  - tärkeäksi kohderyhmäksi perheet, joilla on suuri todennäköisyys muuttaa Helsingistä muualle seudulle tai seudun ulkopuolelle
  - kohderyhmiksi myös vieraskieliset, ikääntyvät ja lapsettomat
- Korkea status ja monipuolinen väestörakenne
  - vetovoimainen alue myös hyvätuloisille ja korkeasti koulutetuille
  - samalla heterogeeninen väestöpohja
- Monimuotoinen asuntojen tarjonta
  - metro ja hyvät paikalliset palvelut mahdollistavat asuinalueiden ja asuntotuotannon monimuotoisuuden – mahdollisuus on hyödynnettävä
  - painopisteenä tiivis kaupunkimainen pientaloasuminen
  - lisäksi kerrostalorakentamista metroasemien tuntumaan
  - lisäksi omakotirakentamista alueen reunoille
  - asuntojen rahoitus- ja hallintasuhdejakauma seudun yhteisvastuullisen asuntopolitiikan ja Helsingin kaupungin tavoitteiden mukaiseksi
  - mahdollistetaan kotitalouksien elämänkaarta myötäilevät asumismuotojen muutokset saman alueen sisällä, mikä vahvistaa alueen yhteisöllisyyttä.

Yritystoiminnan ja työpaikkojen osalta selvityksessä päädytään siihen, että seudullisen yritystoiminnan näkökulmasta liitettävän alueen tulisi ensi sijassa tukea Kaakkois- ja Itä-Helsingin yritystoiminta-alueiden sekä Vuosaari – Kehä III – Lentoasema -akselin kehitystä. Kehä III:n sekä Porvoon väylän ja Uuden Porvoontien liittymien alueet soveltuisivat hyvin seudulliseksi työpaikkakeskittymäksi, jonka toteutuminen vahvistaisi myös liitettävän alueen asuinalueiden vetovoimaa. Liitettävälle alueelle tulisi rakentaa hyvät paikalliset kaupalliset ja julkiset palvelut sekä tarjota myös toimitiloja alueen asukkaiden omaa yritystoimintaa varten (mm. pientoimistoja, työhuoneita, verstaita). Tämän rinnalla liitettävä alue tukeutuu Itäkeskuksen alueen erikoistuneisiin palveluihin.

Helsingin alustavat suunnitteluperiaatteet

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt 11.12.2008 Östersundomin suunnittelua koskevat alustavat periaatteet

- Alue on nyt maaseutua. Siitä tehdään kaupunkia. Asukastavoite on vähintään 30 000.
- Alueesta suunnitellaan pääosin pientalokaupunki.
- Kaupunkirakenne tukeutuu joukkoliikenteeseen.
- Kortteleiden, puistojen ja katujen suunnittelussa painotetaan kaupunkirakennustaiteellisia ominaisuuksia.
- Rantaviivaa avataan nykyistä enemmän jokamiehen saavutettavaksi.
- Alueelle suunnitellaan arkkitehtuuriltaan ja kaupunkikuvaltaan edustava sekä kaupallisesti vetovoimainen keskusta.
- Alueen urbaanit puistot ovat oleellinen osa kaupunkirakennetta.
- Vuosaaren sataman ja Aviapoliksen kehityskäytävää hyödynnetään työpaikka-alueena.
- Östersundom liitetään muuhun Helsinkiin pääkadulla.
- Raideliikenteessä varaudutaan sen ulottamiseen Sipoon Söderkullaan.
- Joukkoliikennepainotteisuuden lisäksi alue suunnitellaan kävely- ja polkupyöräily-ystävälliseksi.
- Maantiet ja yksityiset tiet muutetaan kaupungin kaduiksi ja kujiksi.
- Sipoonkorpea suunnitellaan alueen keskeisenä Nuuksion kaltaisena seudullisena retkeilykohteena.
- Natura 2000 -alueet punotaan luontevaksi osaksi kaupunkirakennetta.
- Granö suunnitellaan uudenaikaiseksi toiminnallisesti monipuoliseksi kansanpuistoksi.
- Kuntatekniikassa pyritään hyödyntämään ja kehittämään uusimpia ekotehokkaita ja ilmastonmuutoksen kannalta hyviä tekniikoita.

Sipoon Majvikiä koskevat tavoitteet

Sipoon kunnanhallitus on 9.11.2010 hyväksynyt Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteet ohjaamaan alueiden osayleiskaavan valmistelua. Majvikin suunnitteluperiaatteet ovat:

1. Aluerakennetta mietitään alueen imagon ja toteuttamisen näkökulmasta
- tavoitteena on tyylikäs, mittakaavallisesti hallittu, rannikolla sijaitseva asuinalue
- asumisviihtyvyys on ensisijaisen tärkeää
- tavoitteena luonteva vaiheittainen toteuttaminen
- aloitus mahdollistetaan jo ennen suuria liikennehankkeita (raideratkaisu)
- Majvik toimii "siltana" Sipoon ja pääkaupungin raja-alueella. Alueesta suunnitellaan Sipoon läntinen portti

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

3. Alueella taataan monipuolinen asuntotarjonta
- alueella mahdollistetaan asuminen kaikille ikään ja sosiaaliseen statukseen katsomatta
- Majvik tarjoaa omaleimaisia, ekologisesti edistyksellisiä ja yksilöllisiä koteja. Alueella on erilaisia rakennustyyppejä, niin rivitaloja, pientaloja kuin kerrostalojakin

4. Suunnittelussa hyödynnetään alueen luontaiset ominaispiirteet ja vahvuudet
- Rannat ja meri hyödynnetään virkistykseen laajasti. Rannat ja luontoyhteys ovat pääosin kaikkien käytössä ja saavutettavissa.
- Alueelle suunnitellaan venesatamatoimintaa palvelemaan alueen tarpeita
- Bölsfjärdenin lahdenpohjukan ympäristö suunnitellaan julkiseksi tilaksi
- Purouomia ja -laaksoja vahvistetaan alueen keskeisenä viherrunkona
- tarjotaan kävelyteitä ja ulkoilureittejä kauniissa metsä- ja merimaisemassa
- alueella sijaitseva tilakeskus säilytetään ja sitä kehitetään Majvikin vetovoimatekijänä. Tilasta muodostuu keidas alueen asukkaille.
- Ominaispiirteiden hyödyntämiseksi suunnittelussa uskalletaan tutkia myös uudenlaisia ratkaisuja (maantien 170 linjauksen kyseenalaistaminen, siltaratkaisut, julkisen ja kevyenliikenteen edellytysten parantaminen, kaupunkiviljely)

5. Aluetta suunnitellaan toimivan julkisen liikenteeseen tukeutuen
- julkisen raideliikenteen tyyppi ja sijoittelu määritellään osana yleiskaavaa
- Joukkoliikenteen edellytyksiä tuetaan. Joukkoliikenne on kaikissa vaiheissa taloudellisesti edullista järjestää Majvikin läntisen sijainnin johdosta

Sipoon Granötä koskevat tavoitteet

1. Granön saari on seudullisesti mielenkiintoinen ja vetovoimainen merellinen osa kaupunkirakennetta
- Saarta kehitetään ensisijaisesti monipuolisena virkistysalueena sekä erityislaatuisena asuinalueena
- Saarelle halutaan matkailua ja siihen liittyviä palveluja. Liiketoiminnalle on tarjolla tilaisuuksia
- Granö on hyvin saavutettavissa Helsingistä ja Sipoosta mereltä ja mantereelta

2. Granön saarelle suunnitellaan rakennettavaksi silta
- Muita vaihtoehtoja tutkitaan osana yleiskaavan toteutuksen vaiheistusta
- Julkisen liikenteen toimintaedellytyksiä tuetaan

3. Granön saarta kehitetään modernina kansanpuistona
- Lähtökohtana on, että vapaat rannat osoitetaan ensisijaisesti julkiseen virkistyskäyttöön. Niiltä osin kun muiden toimintojen järjestäminen vaatii rantavyöhykkeen hyödyntämistä, rannat pidetään mahdollisuuksien mukaan vapaasti kuljettavina
- Saarta käytetään kesänviettoon ja merelliseen virkistykseen (mm. uimaranta)
- Uusia siirtolapuutarhapalstoja, leirintäalueita ja kesämaja-alueita perustettaessa kehitetään uudenlaisia konsepteja urbaaniin kesänviettoon

4. Granön saarella mahdollistetaan monipuolinen veneilytoiminta
- Saarelle sijoitetaan pienvenesatama toimintoineen, telakkatoimintaa ja veneiden talvisäilytystä

5. Granön saarelle osoitettava rakentaminen on luonteeltaan tiivistä kestävän ja energiatehokkaan kehityksen periaatteita toteuttavaa pientalokaupunkia
- Paikallisuutta ja kestäviä ratkaisuja edistetään suunnittelun keinoin
- Alustava asukastavoite on 2000 asu-

kasta, mutta lopullinen tavoite määräytyy alueen suunnittelun myötä
6. Aluerakennetta suunnitellaan huomioiden saaren erityisyys
7. Granön maankäytön vaiheittaiseen toteuttamiseen varaudutaan

Vantaan tavoitteet

Vantaa ei ole omalta osaltaan käsitellyt yleiskaavan tavoitteita omissa kunnallishallinnollisissa elimissään. Vantaan yleiskaavassa alueelle ei ole osoitettu uutta kaupunkirakentamista, vaan alueen maankäyttö on siinä osoitettu nykytilanteeseen perustuen, ja erikseen on osoitettu kulttuurimaiseman säilymisen ja luonnonsuojelun kannalta arvokkaat alueet. Yleiskaavassa on kuitenkin Mellunmäen metron jatkeena osoitettu raideliikenteen kehittämissuunta nuolimerkintänä, jonka määräyksenä todetaan, että varauksen tarkentaminen edellyttää seudullisia maankäytön ja liikenteen selvityksiä. Valtuuston päätös yhteisen yleiskaavan laatimisesta sisältää liitemateriaaleineen tavoitteen laajentaa metroon perustuvaa kaupunkirakennetta Mellunmäestä itään.

Vantaan kaupunginhallitus on lausunnossaan metsähallituksen selvityksestä Sipoonkorven kansallispuiston perustamisedellytyksistä ottanut kantaa Sipoonkorven metsäalueen

ja rannikon välisiin, rakentamattomana säilytettäviin ekologisiin käytäviin seuraavasti: " Vantaan yleiskaavassa alueella on suojeluvarauksia ja LUO-alueita, joiden tulee säilyä rakentamattomina. Helsingin uusien liitosalueiden taajamarakentaminen tulisi toteuttaa niin, ettei se uhkaa viheryhteyttä. Mikäli alueelle toteutetaan raideyhteys, tulee sen asemat sijoittaa arvokkaiden luontokohteiden ulkopuolelle ja ohjata näin käyttöpaineet näiden alueiden ulkopuolelle." Edelleen lausunnossaan Sipoonkorven kansallispuiston perustamisluonnoksesta Vantaan kaupunginhallitus toteaa: " Vantaan kaupunki ei ota tässä yhteydessä kantaa kansallispuiston lopulliseen laajuuteen tai metsäalueen ja merenlahtien Natura 2000 -alueiden välisten ekologisten yhteyksien sijaintiin tai laajuuteen. Kaupunki on kuitenkin aikaisemmissa lausunnoissa kannattanut laajaa kansallispuistoa sekä ekologisten käytävien turvaamista. Östersundomin alueelle tuleva maankäyttö suunnitellaan Helsingin, Sipoon ja Vantaan yhteistyönä laadittavassa Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa ja sen ohella maakuntakaavassa, kuten lain perusteluissa todetaan."

Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmistelussa yhteisessä työryhmässä Vantaan tavoitteina on tuotu esiin seuraavaa:

- Vantaalle on metroselvityksen perusteella mahdollista sijoittaa metroasemat Länsimäkeen ja Länsisalmeen.
- Metroasemien lähialueiden maankäytön tulee olla riittävän tehokasta asumispainotteista rakentamista, jotta metron toteuttaminen on perusteltua.
- Metroasemilla tulee mahdollistaa myös toimistotyyppinen työpaikkarakentaminen ja alueiden tarvitsemat palvelut.
- Vaaralassa ja Ojangossa varaudutaan voimassa olevan yleiskaavan mukaisiin työpaikka- ja yhdyskuntateknisen huollon toimintoihin sekä uusiin pääkatuyhteyksiin. Työpaikkatoimintojen sijoittamista myös Porvoonväylän eteläpuolelle tutkitaan.
- Westerkullan kartanon rakennukset ja pihapiiri säilytetään Vantaan yleiskaavan mukaisesti erityiskohteena. Kartanoon liittyvät peltoalueet metroaseman tuntumassa osoitetaan pääosin rakentamiseen.
- Länsisalmen kylää kehitetään pientalovaltaisena alueena arvokasta rakennuskantaa kunnioittaen.
- Vantaan ja Helsingin rajojen tuntumassa säilytetään viher- ja virkistysyhteydet Länsisalmen ja Mustavuoren välillä sekä Sipoonkorven ja rannikon Natura-alueiden välillä.
- Metroasemien lähialueiden tehokas rakentaminen ja kaikkien nykyisen yleiskaavan SL- ja luo-alueiden säilyttäminen ovat tavoitteina keskenään ristiriitaiset. Työssä tulee hakea sovitteluratkaisu näiden tavoitteiden kesken.

Helsingin kaupungin strategiaohjelma 2009–2012:ssa asetetut tavoitteet

Helsingin kaupungin strategiaohjelman tavoitteena on mm. eheyttää kaupunkirakennetta ilmastonmuutokseen vastaamiseksi. Yhtenä osatavoitteena tässä on raideliikennekaupungin laajentaminen ja uudisrakennushankkeiden sijoittuminen olevan ja tulevan raideverkon palvelualueelle. Kaupunkirakennetta kehitetään energiaa säästäväksi: Maankäytössä ja kaupunkisuunnittelussa keskeiset periaatteet ovat kaupunki- ja seuturakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen sekä liikenne- ja liikkumisjärjestelmien kehittäminen sujuvaksi ja joustavaksi. Tavoitteena on, että päivittäin kuljetut ajoneuvokilometrit asukasta kohti kääntyvät laskuun.

Periaatteena on myös yhtenäisten viheralueiden ja viheralueyhteyksien säilyttäminen sekä rantojen säilyttäminen kaikkien kaupunkilaisten virkistyskäytössä. Yhtenä toimenpiteenä näiden tavoitteiden saavuttamiseksi on erikseen hyväksytty: Helsingin tavoitteena on Sipoonkorven kansallispuiston perustaminen. Selvitetään liitosalueen suunnittelun yhteydessä kuinka Sipoonkorven arvokkaat alueet suojellaan, Sipoonkorven metsämanner säilytetään yhtenäisenä ja riittävät ekologiset käytävät metsämantereen ja merenrannan välillä turvataan. Sipoonkorven kansallispuiston rajaukset tehdään kokonaissuunnittelun yhteydessä.

Helsinki -Porvoo kehyssuunnitelmassa asetetut maankäytön strategiset tavoitteet

Helsingin, Sipoon ja Porvoon kaavoitusta käsittelevät lautakunnat hyväksyivät Helsinki-Porvoo -kehyssuunnitelmassa maankäytön strategiset tavoitteet, joissa varaudutaan vastaanottamaan tulevina vuosikymmeninä viidennes seudun väestönkasvusta ja samalla sitouduttiin tekemään aluerakenteessa ratkaisuja, jotka tiivistävät nykyrakennetta, mahdollistavat hyvän joukkoliikenteen järjestämisen ja raideliikenteen rakentamisen sekä samalla varauduttiin jättämään laajat maaseutualueet rakentamatta. Hepo -suunnitelmasta ja siinä asetetuista tavoitteista tarkemmin kohdassa 10.

Kaavoituksen käynnistämispäätösten teon yhteydessä annetut ponnet

Helsingin kaupunginvaltuusto edellytti päättäessään käynnistää Östersundomin yhteisen yleiskaavan laatimisen, että Östersundomin raideliikennevaihtoehtoja arvioitaessa selvitetään myös mahdollisen pikaraitiotien liittäminen poikittaisliikenteen raideratkaisuihin. (kaupunginvaltuusto 6.10.2010 § 220).

Vantaan kaupunginhallitus päätti (1.11.2010 § 5) käsitellessään Östersundomin yhteisen yleiskaavatyön käynnistämistä merkitä pöytäkirjaan seuraavan lausuman: ”Kaavatyössä huomioidaan Vantaan aikaisemmat lausunnot kansallispuiston ja ekologisten käytävien rajauksesta.”

Sipoonkorven kansallispuiston perustamispäätöksessä esitetyt tavoitteet

Hallituksen lakiesityksessä Sipoonkorven kansallispuiston perustamiseksi asetettiin lain yleisperusteluissa selvitystarpeita koskien asukkaiden virkistysaluetarpeita ja kansallispuiston ja Östersundomin Natura 2000 -alueiden ja suojelualueiden yhteyksiä:

Sipoonkorven – Östersundomin alueelle kaavaillun lisäasukasmäärän edellyttämät lähivirkistysalueet on mahdollista selvittää Helsingin kaupungin liitosaluetta koskevassa kolmen kunnan yhteisessä yleiskaavassa. Kaavoituksen yhteydessä tulee selvitettäväksi myös kansallispuiston ja Östersundomin alueen Natura 2000 -alueiden ja suojelualueiden välisten ekologisten yhteyksien sijainti ja laajuus.

Muut suunnittelutavoitteet

Östersundomin uusi alue vastaa kooltaan keskikokoista suomalaista kaupunkia. Siellä tulee esiintymään kaikki ne piirteet, joita tämän kokoisessa taajamassa on. Kuten edellisistä kappaleista käy ilmi, tavoitteita suunnittelun osatekijöistä on paljon. Osa niistä on mahdollista ottaa huomioon aluetta suunniteltaessa, osan kohdalta joudutaan tekemään paljonkin kompromisseja. Tonttimaan riittävyys, elinkeinoelämän tarpeet, joukkoliikenne ja yksilöllinen liikenne, kaupalliset palvelut, asuntokysymykset, luontoalueiden suojelu jne. eivät voi tulla kaikki huomioonotetuksi kaupunkikokonaisuudessa samalla painoarvolla eikä ainakaan oman suunnittelusektorinsa osalta optimaalisena. Kaupunki on osiensa summa. Näiden tässä ilmaistujen tavoitteiden lisäksi Suomen rakennus- ja muitakin aloja koskeva lainsäädäntö ja normitus antavat omat lähtökohtansa Östersundomin suunnittelulle.

Suomalainen suunnitteluun liittyvä normiohjaus korostaa asumisen ja kaupunkielämän suhteen rauhallisuutta, hiljaisuutta, hajuttomuutta, yleensä päästöttömyyttä, vehreyttä, väljyyttä, liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Talonrakennusala toivoo voivansa rakentaa pieniä monistettavia kerrostaloasuntoja. Tai pientalojen suhteen suuria asunto-osakeyhtiöitä, joissa suurille tonteille on monistettu toistensa kaltaisia pientaloja. Kadunpitäjä haluaa katualueita, jotka on helppo ylläpitää. Esteettömyysideologia toivoo portaatonta ympäristöä. Kaupalliset tahot haluavat suuria kaupallisia keskittymiä pienten kivijalkamyymälöiden sijaan. Luonnonsuojelu toivoo voivansa suojella luontoa mahdollisimman laajalti, myös kaupungissa. Kaikki nämä normi- ja muut ohjaustavoitteet toteuttavat kunkin osatekijän kannalta, kaikki yhteenlaskettuna, parhaimmin väljää kerrostalovaltaista lähiötä.

Nykyiset kaupunkikeskustamme, esim. Helsingin keskusta, eivät täytä erityisalojen normi- tai muun ohjauksen tavoitteita. Kaupungeissa on tavallista, että rakennus tai kortteli on rakennettu katuun kiinni. Ja jossa on kivijalkamyymälöitä, myös ravintoloita. Kadunvarsipysäköinti on sallittu. Ikkunat voi avata myös kadulle. On elämää, melua, pölyä, hajua, vilskettä. Puisto ei ole osa jatkuvaa viheryhteyttä ja rannat on raskaasti rakennettu. Kuitenkin juuri näillä alueilla kaupunkitilan kysyntä on suurta ja asunnot hintavimpia, koska palvelut ja työpaikat ovat lähellä. Tällaiset suunnittelunormien vastaiset alueet ovat myös innovatiivisimpia. Mm. opiskelijat kaikkein mieluimmin asuisivat keskustassa tai lähellä sitä. Ne ovat luovia ympäristöjä. Eli hyvän tulevaisuuden kaupungin määritelmää ei kannata lähteä hakemaan ynnäämällä yhteen nykyiset hyvää tarkoittavat normimme, lakimme ja asetuksemme. Ne muuttuvat vuosien mittaan. Kaupungeilla on takanaan pitkä historia ja ne ovat monimutkaisia ihmisen elämän näyttämöitä.

Östersundomin sijainti kehätien takana on monella tavalla tulevan kaupunkirakenteen ja -elämän laadun kannalta kiinnostava. Sen etäisyys keskustasta on niin suuri, että se periaatteessa voisi olla omanlaisensa oman identiteetin omaava kaupunkikokonaisuus taikka vaihtoehtoisesti osa metron varaan rakennettua lähiöiden sarjaa, kaupungin arvot muodostuvat väljyydestä, läheisistä virkistysalueista ja ulkoilureiteistä. Ja josta ihmisen on elääkseen käytävä päivittäin muualla. Eräät yleiskaavan suunnittelutyössä teetetyt selvitykset liittyvät juuri tähän problematiikkaan. Ne ovat Östersundomin kaupunkiekologinen ohjelma, Östersundomin katuliikennefilosofinen ohjelma, Östersundomin kaupunkipientaloselvitys ja Östersundom ja kauppa. Yleiskaavatyössä on ollut näkyvillä tarkemmin ilmaisematon tavoite tehdä alueesta tavalla tai toisella oikeaa kaupunkia. Tai jos ei koko alueella, niin ainakin osalla sitä. Esimerkki tästä ajattelusta on mm. luoda nykyisestä Uudesta Porvoontiestä koko kaupunginosan varsinainen pääkatu, kaikkine urbaaneine ominaisuuksineen.

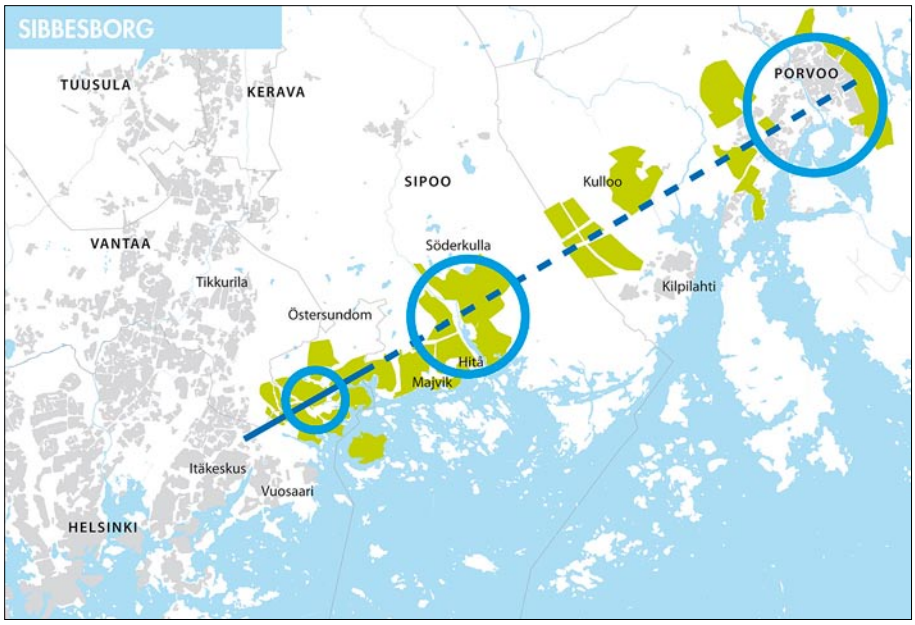
Viheralueiden osalta tavoitteena on luoda toiminnallisesti monipuolinen viheraluerakenne, jolla on selkeä kaupunkikuvallinen tarkoitus. Esikaupunkimaista väljyyttä, tilan tuhlaamista, ryhdittömyyttä ja tasapaksuutta vältetään. Viheralueet mitoitetaan siten, että niiden hoitaminen kaupunkimaisina on taloudellisesti mahdollista.

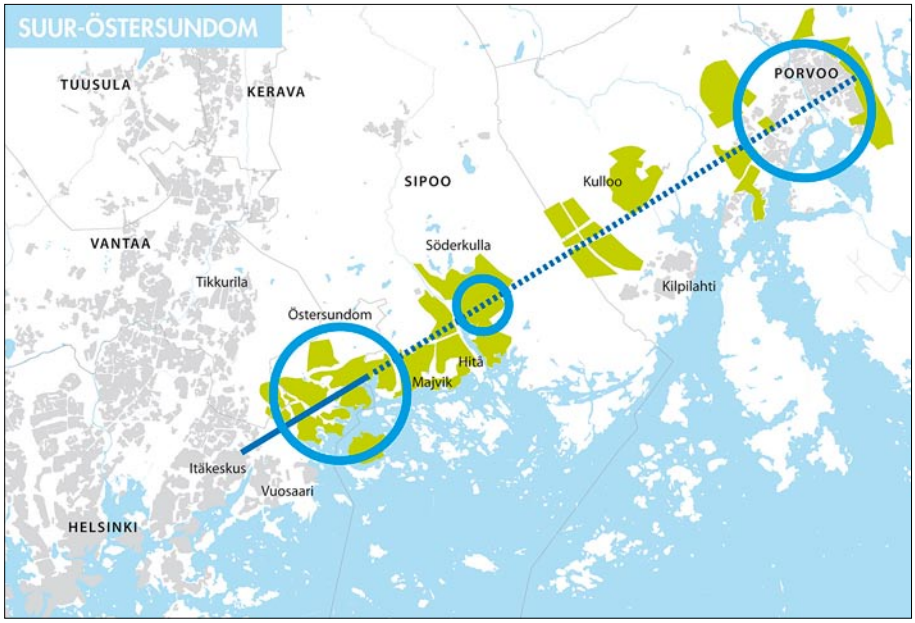
9. Kehyssuunnitelma (HEPO)

Helsinki, Sipoo, Vantaa sekä Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liitot ovat laatineet yhdessä vuonna 2009 Helsingin ja Porvoon välisen alueen kehyssuunnitelman (Hepo). Kehyssuunnitelmassa tarkasteltiin laajan rannikkovyöhykkeen alue- ja yhdyskuntarakenteen kehitystä noin vuoteen 2050 osoittaen kaupunkimaisen rakenteen kasvusuunnat. Luonteeltaan kehyssuunnitelma on selvitys ja tausta-aineisto. Kehyssuunnitelmassa esitetyt suunnittelun tavoitteet on tarkoitus viedä soveltuvin osin maakuntakaavaan, yleiskaavoihin, liikennejärjestelmäsuunnitelmiin ja muihin suunnitelmiin. Käytännön Hepo-työtä koordinoi Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Hepo- työllä on ollut kytkentä Östersundomin yhteisen yleiskaavan lähtökohtien selvittämiseen.

Hepo-työn lähtökohta, varautuminen seudun kasvuun on lähtöisin globaaleista muutostrendeistä. Suuret kaupunkiseudut kasvavat vetovoimansa takia. Kasvu perustuu hyviin työmahdollisuuksiin. Helsingin seutu on kasvanut pitkään ja oletettavaa on, että seutu kasvaa jatkossakin. Seuraavan 30 vuoden aikana väestömäärän on ennustettu kasvavan 250.000–350.000. Muuttovoitto ja syntyvyys pitänevät jatkossakin seudun väestökehityksen kasvu-uralla. Vuonna 2050 seudulla voi olla jopa yli puoli miljoonaa asukasta enemmän kuin nyt. Helsinki Greater Vision -kilpailussa lähtökohtana oli varautuminen 700.000 uuteen asukkaaseen vuoteen 2050 mennessä. Kehyssuunnitelmassa tavoitteeksi asetettiin, että Hepo-alue ottaa metropolialueen kasvusta 1/5 (eli 150 000 uutta asukasta) tulevina vuosikymmeninä.

Hepo-työn alkuvaiheessa haettiin houkuttelevia ja hyviä elämisen ympäristöjä Helsingin ja Porvoon välillä. Tuloksena saatiin joukko mahdollisia yhdyskuntarakenteen laajenemissuuntia. Huomattava osa alueista myötäili rantaviivaa. Mahdollisten laajenemissuuntien pohjalta jäsennettiin hyvät asumisen paikat -materiaalia tekemällä niistä kolme erilaista erilaisiin painotuksiin pohjautuvaa rakennemallia: Rannikkokaupunki, Suur-Östersundom ja Sibbesborg. Ohjeellinen väestömitoitus kaikkiin vaihtoehtoihin oli yhteensä noin 150000 uutta asukasta. Rannikkokaupunki on rannikkoa myötäilevä kaupunkinauha Helsingistä Porvooseen (Vieressä olevassa kuvassa ylinnä). Sibbesborg -eli Suur-Söderkulla -vaihtoehdossa Söderkulla kasvaa eniten (Keskellä). Suur-Östersundom -mallissa kaupunkirakenteen kasvaa eniten alueen länsireunalla, Helsingin pääsä (Alimmainen).





Hepo-kehyssuunnitelman seuturakenteen kasvuvaihtoehdot

Kehyssuunnitelman maankäytön strategiset tavoitteet

1. Metropolialueen kehityksen edistäminen

- Hyödynnetään Helsinki-Porvoo -välin rannikkoalueen vetovoimaa uusien asunto- ja työpaikka-alueiden rakentamisessa, huomattava määrä tulevasta rakentamisesta sijoittuu lähelle merta
- Varaudutaan 150 000 uuteen asukkaaseen, Hepo-alue ottaa metropolialueen kasvusta 1/5 tulevina vuosikymmeninä
- Vahvistetaan monipuolisen yritystoiminnan edellytyksiä ja kehittymismahdollisuuksia alueella; hyödynnetään Helsingin, Vuosaaren sataman ja lentoaseman kehityskäytävän, Kilpilahden sataman ja yritysalueen vetovoimaa, tunnistetaan alueen sijainnin suomat vetovoimatekijät ja houkutellaan alueelle uudenlaista yritystoimintaa
- Varmistetaan alueen hyvä saavutettavuus seudun keskeisimmille alueille, mikä tarkoittaa nopeaa ja palvelukykyistä liikennejärjestelmää
- Merenranta, virkistysalueet ja luonnonolot alueiden vetovoimaksi

2. Eheytyvä yhdyskuntarakenne

- Tehdään aluerakenteessa ratkaisuja, jotka vähentävät kasvihuonekaasupäästöjä
- Hyödynnetään olemassa olevaa ja tiivistetään nykyrakennetta
- Tulevien rakentamisalueiden mitoitus ja aluetehokkuus on sellainen, että joukkoliikenteen järjestäminen kannattaa
- Aluetta suunnitellaan niin, että suurin osa alueen lisäasutuksesta sijoittuu raideliikenteen vaikutuspiiriin
- Tuetaan kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvan kaupunkirakenteen syntymistä
- Kaupungin ja maaseudun raja on selkeä; kaupunkirakentamisen ulkopuolelle jäävät maa- ja metsätalousalueet säästetään hajarakentamiselta

3. Hyvä elinympäristö

- Tehdään erilaisille asukkaille erilaisiin tarpeisiin hyviä asuinympäristöjä, annetaan tilaa alueiden erilaisille identiteeteille ja omaleimaisuudelle
- Panostetaan kaupunkiympäristön laatuun
- Tehdään alueelle jalankulkukaupunkeja, joissa on erilaisia toimintoja, asumista, työpaikkoja ja kunnolliset palvelut
- Lähiliikkuminen, kävely ja pyöräily ovat houkuttelevia
- Luodaan sosiaalisesti monipuolisia alueita
- Alueen uudet merkittävimmät keskukset ovat Östersundomissa, Söderkullassa, Kuninkaanportissa. Myös kaavailtujen raideliikenneasemien yhteyteen tulee pienempiä keskuksia.
- Keskukset ja palveluverkko sijoittuvat niin, että ne tukeutuvat ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen ja edistävät palvelujen saatavuutta. Palvelut ovat eri väestöryhmien helposti saavutettavissa. Alueen kaupan hankkeiden mitoitus perustuu paikalliseen ostovoimaan.
- Rakennetaan merellistä kaupunkiympäristöä. Rantareittejä, venepaikkoja, uimarantoja, julkista rantaa, rantarakentamista, matkailupalveluja, kaupunkimaisemassa meri mukana omana elementtinä
- Luontoalueita säilytetään ja niiden virkistyskäyttöä lisätään
  - Sipoonkorpi ja muut laajat arvokkaat metsäalueet
  - Meren ja sisämaan välisten luontoalueiden väliset yhteydet turvataan
  - Alueen joet ja purot kunnostetaan luontokohteina sekä virkistyskäyttöön

4. Johdonmukainen ja joustava toteuttaminen

Muuttuvissa tilanteissa joustavilla maankäyttösuunnitelmilla varaudutaan toteutuksen erilaisiin tulevaisuuksiin, etenemispolkuihin ja etenemisnopeuksiin niin, että ne toteuttavat kuntien yhteisiä tavoitteita, mutta ovat samalla perusteltuja olevassa ja lähitulevaisuuden yhdyskuntarakenteessa.

Merkittävä Helsinki-Porvoo -välin suunnittelukysymys on henkilöliikenteen raideliikennejärjestelmä. Kehyssuunnitelmassa ei raidekysymystä ratkaistu, mutta työn tuloksena raidekysymys jäsentyi selvästi kolmeen osaan: 1) Östersundomin, 2) Etelä-Sipoon ja 3) Porvoon raideratkaisuun. 1) Östersundomin raideratkaisu voi olla metro tai pikaraitiotie, mutta ei juna. Östersundomin raideratkaisu on riippumaton Hepo-alueen muista raideratkaisuista, mutta Östersundomin raideratkaisu vaikuttaa Etelä-Sipoon vaihtoehtoihin. 2) Etelä-Sipoolla on vaihtoehtona joko Östersundomin raideratkaisu tai kaupunkijuna, 3.) Porvoon raideratkaisu voisi perustua junaan.

Suunnittelualueen junaratkaisut ovat riippuvaisia valtakunnantason raideliikenneratkaisuista ja edellyttäisivät Helsingin pään kapasiteettikysymysten ratkaisua. Taajamajuna olisi mahdollinen, jos uusi yhteys Pietariin tulisi Tapanilan kautta. Kaupunkijuna palvelisi seudullista, mutta ei valtakunnallista liikennettä. Tapanilan erkanemisen ja Vaaralan pohjavesialueen radan toteuttamiselle aiheuttamat riskit tulee ottaa huomioon päätöksenteossa. Junaratkaisut voisivat toteutua vasta usean vuosikymmenen kuluttua ja ne palvelisivat lähinnä Porvoota ja Sipoota. Metro ja pikaraitiovaunu voitaisiin toteuttaa nopeasti ja vaiheittain. Ne palvelisivat Östersundomia ja Etelä-Sipoota. Merkittävimmät erot eri raidevaihtoehtojen välillä tulevat kustannuksista, ajoituksesta ja järjestelmän kyvystä palvella yhdyskuntarakennetta. Metron ja pikaraitiotien yhdistelmällä voi saavuttaa rakenteellisia ja toteuttamiseen liittyviä etuja.

10. Rakennemallit

Viitteet:

Östersundomin rakennemallit. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010.

Yleiskaavaluonnosta laadittaessa osa suunnitteluprosessia on ollut rakennemallien laadinta. Rakennemallityövaiheessa määriteltiin laadittavan yleiskaavan suunnittelualue ja hahmotettiin uuden kaupunkialueen laajuutta. Rakennemallityöskentelyn yhtenä lähtökohtana olivat aiemmin tehdyt Helsinki -Porvoo kehyssuunnitelma ja itämetron ja pikaraitiotien esiselvitykset. Rakennemalleissa on määritelty pääasiallisia rakentamisalueita. Malleissa on erilaisia muuttujia sekä raideliikenteen että maankäytön suhteen.

Analyysimallit

Työskentelyyn kuului asumiselle ja muille kaupunkitoiminnoille otollisten samoin kuin rakenteellisesti ja symbolisesti keskeisten alueiden tunnistaminen. Nämä vyöhykkeet esitettiin eräänlaisina ideaalikaupungin analyysimalleina. Analyysimalleissa rakentamisen sijainti ja laajuus määritettiin suurpiirteisesti suhteessa maisemarakenteeseen. Eri kuntien kannalta ajateltuna rakentamisen painopisteiden sijoittumista määrittävät maisemarakenteen lisäksi varsinkin liikenneväylät. Analyysimallien nimet kuvaavat rakentamisen maantieteellisen sijoittumisen määrittävän mallin ideaa: Nauha, Ranta, Metsä ja Rannikko. Nimet kuvastavat myös mallin kaupunki-identiteetin keskeistä teemaa. Nauhamalli rakentuu nykyisten pääliikenneväylien väliseen vyöhykkeeseen. Mallin pääteema on liikenneväylien varteen kasvava kaupunkirakentamisen nauha. Rantamallissa rakentaminen sijoittuu mahdollisimman paljolti vetovoimaisten ranta-alueiden tuntumaan. Keskeiset alueet sijoittuvat nimenomaan rantaan. Ulottuvuuksiltaan laajin Rannikkomalli käyttää asutukseen alueen kaikkia maisematyyppejä. Jokaiseen analyysimalliin voidaan yhdistää joko metro tai pikaraitiotie. Analyysimallien karttaesityksissä tummemmalla värillä osoitettiin mallin karaktääriin olennaisesti kuuluvia alueita, ei pelkästään rakentamistehokkuutta.

Maastosovitetut rakennemallit

Analyysimalleista työstettiin versiot, joissa oli otettu huomioon paikallisia oloja (mm. pinnanmuodostus, purolaaksot, maanomistus jne.) ja suunnitteluvaiheen vaatimaa suunnitteluvaraa. Tällöin esiin tuli selvästi analyysimallien ristikkäisyys: eri tavoitteiden valossa "paras malli" sisältää piirteitä eri ideaalimalleista ja malleja voi tarkastella myös tulevan kaupunkirakenteen eri kehitysvaiheina/polkuina.

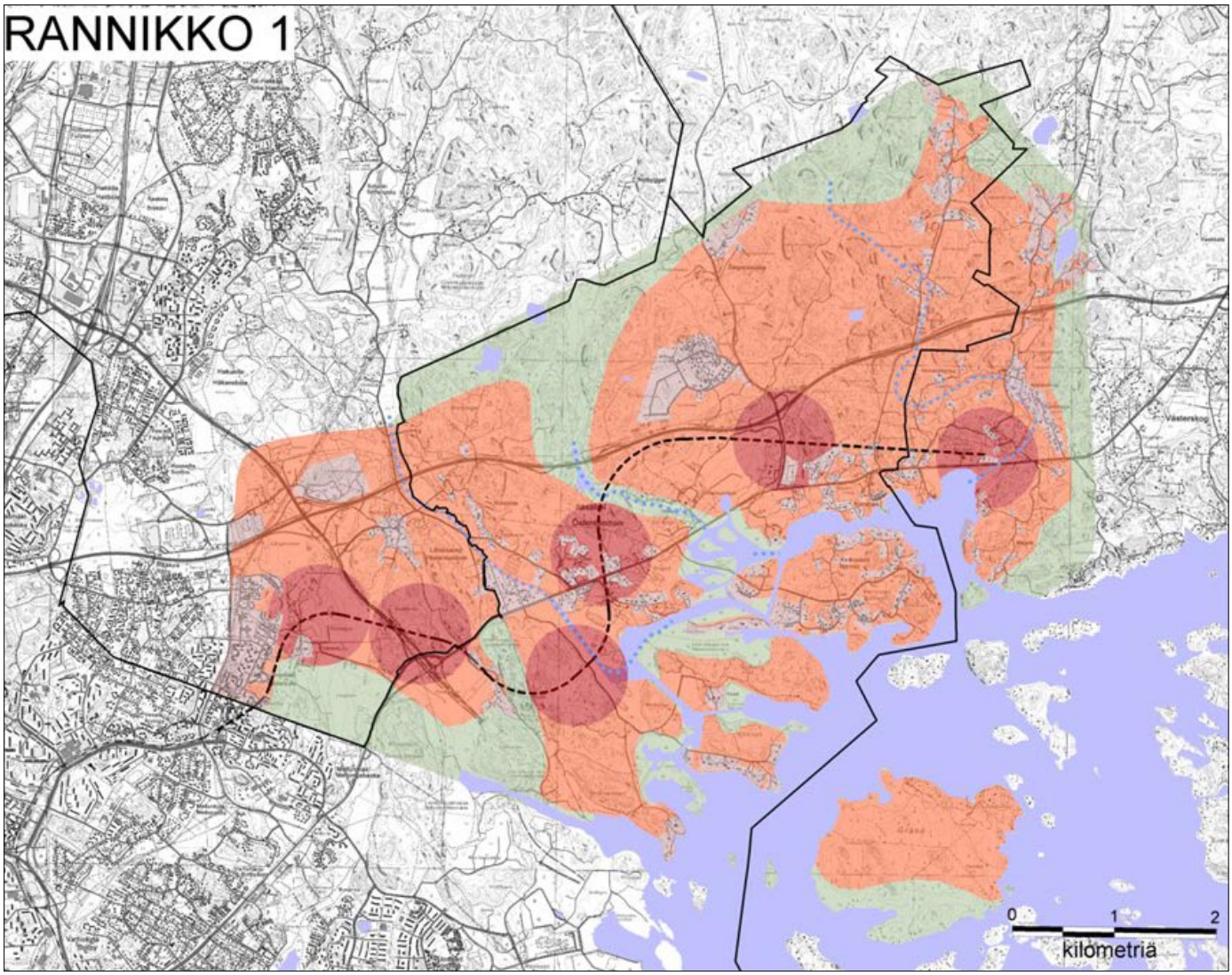
Erillisiä rakennemalleja piirrettiin 10 kappaletta. Rakennemalleissa on kaupunkirakenteesta osoitettu merkittävimmät uudet rakentamisalueet ja raideliikennejärjestelmä. Rakennemallikartoilla osoitettu rakennettava alue (punertava väri) sisältää korttelialuetta, katuja ja viheralueita. Rakennemallit eivät ota kantaa alueen sisäisiin viher- ja liikennealueisiin. Rakennemalleissa, joissa rakennetun alueen laajuus on suuri, mitoitus on mitä ilmeisimmin korkeampi kuin rakennemalleissa, joissa rakennettu alue on pienempi. Rakennemalleissa on varauduttu 50.000–80.000 asukkaaseen ja työpaikkaan.

Rakennemalleissa on raideliikenteestä esitetty malleille ominaisin pikaraitiotie- ja metrolinja. Raideliikenne edellyttää riittävän matkustajakysynnän saamiseksi asemien ja pysäkkien lähialueille melko tiivistä rakentamista ja oletettavasti asemien lähellä aluetehokkuus on keskimäärin muita alueita korkeampi (rakennemallien tummempi punainen).

Rakennemalleja arvioitiin ja vertailtiin keskenään. Rakennemallitarkastelun perusteella päätettiin suunta, jonka pohjalta yleiskaavaluonnosta lähdettiin laatimaan.

Rakennustapojen määrä ja laatu, seudullisuus, Sipoonkorpi ja Natura 2000-kysymykset, kustannukset, maanomistus, joustavuus tulevaisuuden huomioinnissa ja muut tässä tarkastellut maankäytön tavoitteet toteutuvat parhaiten mallissa Rannikko 1. Eli rakentamisen määrä ja laatu ovat tulevaisuutta ajatellen joustavimmat, metro tarjoaa eniten seudullisia ja kuntayhteistyömahdollisuuksia, keskeiset ja tärkeimmät rakentamisen alueet ovat Porvoonväylän ja Uuden Porvoontien välissä ja sen eteläreunassa. Paljon painaa myös se, että metro on jo olemassa. Pikaraitiotie edellyttäisi Itäväylän jatkeella isoa projektia, jonka aikataulu Jokeri-projektin valossa on arvaamaton. Sipoonkorven ja Natura- alueiden suhteen rakentamisen paine on Rannikko 1- mallissa joustavimmin kohdennettavissa, kustannukset jakaantuvat pisimmälle ajalle ja siksi myös miljööstä voi muodostua kaupunkiympäristönä mahdollisimman rikas ja monimuotoinen.

Östersundomin osayleiskaavaluonnoksen laatimisen lähtökohdaksi suositeltiin rakennemallia ”Rannikko 1”.



11. Yleiskaavaluonnos

Kaupungin kasvusta ja suunnittelusta yleensä

Kaupunkien kasvun logiikat ovat olleet kaupunkimaantieteen kiinnostuksen kohteena ja suunnittelu arkkitehtuurisen kaupunkisuunnittelutradition intressissä. Näiden suunnittelukeskusteluiden sivussa vaikuttavat myös liikennesuunnittelijoiden opit. Viime vuosikymmeninä myös luontonäkökulma kaupunkiin on saanut lisää painoarvoa. Sanaa "kestävä kehitys" ei myöskään tässä yhteydessä voi unohtaa.. Aiemmin tärkeät sotilaalliset näkökohdat eivät enää ole kovinkaan tärkeitä. Kaupungin kasvua voi hahmottaa useammasta professiosta katsoen

Kaupunkimaantieteestä kumpuavat teoriat pyrkivät löytämään järjestelmällisyyttä ja lainalaisuuksia kaupungin maantieteelliseen muotoutumiseen ihmisten toiminnan johdosta. Kaupunkimaantieteen teoriat ovat teorioita kehityssuunnista, jotka kuin "syntyvät" ilman päätöksiä eri toimijoiden yksittäin tehdyistä ratkaisuista (ratkaisuista rakentaa tie, kaavoittaa asuinalue, perustaa työpaikka/työpaikkoja jne.). Teorioiden perusta on pääsääntöisesti sosiologiassa ja taloustieteissä. Pyrkimyksenä on "tieteellisesti" osoittaa että kun tehdään näin, niin tapahtuu näin, koska ihmiset toimivat näin(sosiologia) ja yritykset näin(taloustiede).

Arkkitehtuuriin perustuva ajattelu (kaupungin maantieteestä kartalla) taas perustuu yhtäältä tilan ja -maiseman estetiikan teorioihin ajalta ennen nykyistä kaavoituskäytäntöä ja toisaalta nykyisen funktionaalisen (zoning) kaavoituksen näkemyksiin toimivasta kaupungista. Pyrkimyksenä on ollut osoittaa että näin oppien mukaisesti tehtynä rakentuu kaunista ja toimivaa kaupunkia. Erittäin tärkeänä tästä näkökulmasta pidetään ns. hyvien paikkojen luomista kaupunkisuunnittelun keinoin.

Näiden suunnitteluajattelua ja keskustelua ohjaavien päätieteiden/taiteiden rinnalla käytännön kaavoitukseen vaikuttaa voimakkaasti liikennesuunnittelun virtaukset. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on tärkeässä roolissa etenkin yleiskaavoituksessa. Liikennesuunnittelun suhde maankäyttöön on eriytynyt 1960-luvulta lähtien. Tänä päivänä yleiskaavoissa on totuttu määrittelemään vain ns. pääliikenneväylät ja joskus myös kokoojakadut. Maankäytön suhde liikenneväyliin on jätetty pääsääntöisesti yleiskaavavaiheessa määrittelemättä. Tarkemmassa kaavoituksessa suhde on sitten määrittynyt niin, että edellä mainitut väylät on erotettu maankäytöstä, vrt. esim. Vuosaaren ja Laajasalon pääkadut ja Itäväylän jatke. Tämän filosofian mukaisesti pääkadut erotetaan maankäytöstä meluestein, poistamalla jalkakäytävät, poistamalla kadunvarsipysäköinti jne. Liikennesuunnittelussa on olemassa myös toisenlaisia ideologioita. Aihetta on käsitelty Östersundomin katuliikennefilosofiassa(yos julk. 2011:10).

Luontonäkökulma osallistuu suunnittelukeskusteluun omalla tavallaan. Peruslähtökohtana on ollut kaupunkirakentamisen alueilla osoittaa tietyt luontokohteet rauhoitetuiksi ihmistoiminnalta. Varsinainen ihmistä palveleva kaupunkisuunnittelu ja rakentaminen saisi sitten sijoittua näiden luontoalueiden ulkopuolelle. Itse rakentamisen ja kaupungin laadusta ei tässä näkökulmassa ole kannettu suurta huolta. Samoin kuin liikennesuunnittelussa luontonäkökulman painoarvoa korostetaan erilaisin lainsäädännöllisin toimin. Ja samoin kuin liikennesuunnittelun alalla yleisempi arvokeskustelu on vähäistä ja monella tavalla vaikeaa.

Östersundomin yleiskaavoituksessa kaikki nämä suunnittelulogiikat tulevat olemaan esillä, sotilaallista historiallista logiikkaa lukuun ottamatta. Suunnittelualueen rakentaminen tulee kestämään kohtuullisen kauan ja siksi on todennäköistä, että myös muita logiikkoja ja suunnitteluun vaikuttavia tekijöitä nousee tärkeään asemaan. Lopputulemana suunnittelussa on ollut eräänlaisen ajattomamman ja tasapuolisemman kaupungin etsiminen, jossa mikään näistä logiikoista ei nousisi määräävään asemaan, vaan olisi mahdollista luoda kaupunkia pidemmällä tähtäimellä. Ajan myötä eri suunnittelulogiikkojen osuus kaupunkisuunnittelun painopistealueina joka tapauksessa vaihtelee.

Yleiskaavavaiheen jälkeen kaupunki rakentuu kaavahanke ja hankekaava kerrallaan. Vuosien kuluessa kaupunki kasvaa yleiskaavan osoittamalle alueelle. Vielä myöhemmin sen maankäyttö muuntuu ajan vaateiden ja uusien suunnittelutoimien johdosta.

Kaupunkirakenne

Kaupunkirakenteen näkökulmasta merkittävimmät kysymykset Östersundomin suunnittelussa ovat rakennettavan alueen rajaus, raideliikennejärjestelmä ja mitoitus (asukas- ja työpaikkamäärä). Rakentamisen rajaukselle asettavat reunaehtoja alueen pohjoisosan Sipoonkorpi ja rannikon Natura 2000 -alueet.

Kaikille kolmelle osalliskunnalle sopivimmaksi osoittautunut rakennemalli "Rannikko 1" määrittelee rakennettavan alueen laajaksi. Siinä rakennettavia alueita on metsässä pohjoisessa, rannoilla etelässä, painopisteen sijaitessa moottoritien ja Uuden Porvoontien välillä. Uuden kaupunkialueen runkona on Mellunkylästä jatkuva metro. Rakennemalli tarjosi mahdollisuudet mahdollisimman monenlaiseen kaupunkiympäristöön ja moneen makuun.

Kaupunkirakenne määrittyy kolmelle osalliskunnalle lähtökohtaisesti eri tavalla. Helsingille kysymys on itäisestä laajennuksesta, mahdollisesti ja todennäköisesti metroa jatkaen. Helsingin näkökulmasta alue tarjoaa uutta laajenemismahdollisuutta aiempien alueliitosten tapaan. Kehä III on Helsingin näkökulmasta ollut etäistä aluetta, nyt sen poikki mennään reippaasti. Vantaalle kyse on kun-

nan kaakkoiskulman muuttamisesta rakentamisen alueeksi, maiseman- ym. suojelualueen sijasta. Sipoon suunnasta Östersundom tuo Helsingin lähelle kunnan ydinalueita ja sen tulo itään luo uusia rakentamispaineita kunnan länsireunaan.

Kaupunkirakenteen lähtökohdat ovat alueen seudullisessa sijainnissa. Kyse on seudun rannikon suuntaisesta kasvukäytävästä. Tärkeät ympäröivät tekijät ovat Helsingin keskusta, Porvoonväylä, Kehä III, Vuosaaren satama, Helsinki-Vantaan lentokenttä, rannikko ja Sipoonkorpi. Lähtökohtaisesti valtaosa rakennusalueista tulee olemaan asumispainotteista.

Lähtökohtaisesti aluetta suunnitellaan pientalokaupunkina, metron varaan. Tämä yhtälö on antanut suunnittelulle omat reunaehtonsa. Kaavaluonnoksessa on eniten ja tehokkaimpia rakentamisalueita osoitettu Porvoonväylän eteläpuolelle Uuden Porvoontien molemmin puolin. Myös metro on suunnattu palvelemaan tätä vyöhykettä. Eteläinen rannikkovyöhyke ja pohjoinen Sipoonkorven reuna on osoitettu vähemmän tehokkaalle pientalorakentamiselle. Sipoonkorven eteläreunalle on kaavaluonnoksessa osoitettu tarkka sijainti. Tämän Ultunan kaupunginosan pientaloalueet ovat niin laajoja, että niiden tulo Helsingin pientalomarkkinoille on merkittävä tekijä Helsingin kannalta. Samanlaista suhdetta pientaloasutukseen ei ole Vantaalla ja Sipoolla.

Helsingin suuntaan alue on liitetty katuverkkoon mahdollisimman monesta paikasta, jotta tulevalle kaupunkikehitykselle jäisi useita vaihtoehtoisia kehityssuuntia. Alueen pääkaduksi on osoitettu nykyinen Uusi Porvoontie sijaintinsa vuoksi. Keskeisen alueen kapeuden vuoksi ei ole mielekästä osoittaa alueen sisään uusia suuria itä-länsi-suuntaisia pääkatuja. Östersundomin luonne kaupunkialueena myöhemmässä suunnittelussa tulee olemaan mielenkiintoinen kysymys. Onko mahdollista rakentaa uutta kaupunkia kehätien taakse ilman, että se on pelkkä lähiöiden jatke lähiömäisine tieratkaisuineen?

Moottoritie jakaa suunnittelualueen tehokkaasti kahteen osaan. Moottoritien vaikutusta korostavat lisäksi tietä seurailevat voimalinjat ja samaan käytävään sijoittuva Heli-radan varaus. Nämä vievät yhteensä usean sadan metrin levyisen kaistaleen koko alueen pituudelta. Ultunan kaupunginosa jää tämän vyöhykkeen pohjoispuolelle. Liittyminen muuhun Östersundomiin on järjestetty muutamasta paikasta moottoritien yli ja ali.

Östersundomin suunnittelualue sijaitsee rannan tuntumassa. Johtuen Natura2000-verkostosta sen liittyminen kaupunkina mereen on kuitenkin haasteellista. Julkista rantaviivaa on vain vähän ja jäljellä olevan kaupunkimainen käyttö saattaa aiheuttaa suuriakin kustannuksia kaupungille. Sipoon ja Helsingin yhteinen raja on keskellä Bölsfjärdeniä Majvikin ja Karhusaaren välillä. Tämä pieni selkä on luonteva koko alueen merellinen keskus ja se rakentuu Helsingin ja Sipoon yhteisin toimin. Natura 2000-alueille myöhemmin laadittavat hoito- ja käyttösuunnitelmat voivat antaa suuriakin mahdollisuuksia merenrannan parempaan hyödyntämiseen kaupunkielämässä. Avaintekijä on silloin näiden rehevöityneiden lahtien kunnostaminen siten, että niillä on nykyistä enemmän vapaata vettä. Merelliseen virkistykseen on Östersundomissa käytettävissä Granön saari. Se voi tarjota mahdollisuuksia monenlaiseen toimintaan. Sen etuna on myös Helsingin kaupungin maanomistus.

Maisemallisesti yleiskaavaluonnoksessa esitetään aiempien meren saarien ennallistaminen. Merta esitetään laajennettavaksi Talosaaren, Ribbingön ja Kappelinrannan välillä. Samaten pieniä vesialueita on laajennettu Uuden Porvoontien tuntumassa Krapuojan kohdalla sekä Östersundomin kartanon edustalla, jossa aiemmin on sijainnut Karlvik- niminen meren lahti.

Metroasemia esitetään alueelle yhteensä kuusi, kolme Helsinkiin, kaksi Vantaalle ja yksi Sipooseen. Kukin metroasema saanee oman identiteettinsä. Helsingin osalta keskeisinä on pidetty Östersundomin ja Sakarinmäen metroasemien ympäristöjä. Metron valintaan rakennemallityössä vaikutti suuresti sen seudullisuus. Metro voi myöhemmin laajentua edelleen itään.

Yhdyskuntatekniikan osalta alue on vaativa, koska sitä ei ympäröi muiden Helsingin projektialueiden tapaan jo oleva verkosto. Sekä sähkö- että vesihuolto ovat myös muiden kuin Helsingin omien laitosten omistamia, joten teknisten järjestelyjen lisäksi on hoidettava myös monia organisatorisia järjestelyjä.

Mitoitus

Koko suunnittelualue on pinta-alaltaan 45 km^2. Merialueen laajuus on 5,7 km^2. Pääosin Natura 2000-aluetta olevat merenlahdet eivät ole maata eivätkä vettä korkeusasemansa ja laatunsa johdosta. Tämän alavan maan/meren pinta-ala on noin 1,8 km^2. Varsinainen maapinta-ala on siten noin 37,5 km^2.

Rakentamisalueita kaavaluonnoksessa on n. 21,4 km^2. Rakentamisalueiden osuus on näin koko maa-alueesta n. 40 km^2:stä n. 57 %. Kaavaluonnoksen mukaisilla rakentamisalueilla varsinainen tonttimaa on 50–70 %. Loput ovat katuja, sisäisiä puistoja, suojaviheralueita, pelikenttiä, teknisiä alueita yms. Näin varsinaista tonttimaata olisi n. 1/3 koko alueesta.

Sekoittuneen kaupunkirakenteen (pääosin asumista, kaavakartassa punaisia) yleiskaavan rakentamisalueita on yht. 19,4 km^2. Muuta korttelimaata (keltaiset ja harmaat alueet) n. 2,0 km^2.

Luonnoksen mukaisessa mallissa Helsinkiin liitettävälle alueelle tulee noin 1 800 asukasta / km^2 vuonna 2035 . Alueen pinta-alaan suhteutettu asumistiheys on vähemmän kuin nykyisessä Itäisessä suurpiirissä, jossa asukastiheys on noin 2 800 as/ km^2. Itä-Helsingissä Vuosaaren asukastiheys on 2 200 ja Mellunkylän suurpiirin 3 700 asukasta / km^2. Koko Helsingin nykyinen asukastiheys 3 100 as/ km^2 on liki kaksinkertainen ehdotuksen mukaiseen liitettävään alueeseen verrattuna. Liitettävän alueen keskimääräinen asumistiheys jäisi myös jälkeen mm. Espoon Suur-Tapiolasta ja olisi samaa suuruusluokkaa kuin nykyisessä Suur-Leppävaarassa ja Kauniaisessa.

Eroa muuhun Itä-Helsinkiin selittävät osaltaan Östersundomin suuret viher- ja luontoalueet eli Sipoonkorpi ja rannikon Natura 2000-alueet sekä niitä yhdistävät viherkäytävät. Toinen selittävä tekijä on pyrkimys rakentaa pientalokaupunkia.

Kerrostalotuotanto on Suomessa standardisoitua, joten väestömäärän arvioinnissa voidaan käyttää rakennettavia kerrosalaneliömetrejä. Arvona on käytetty n. 50 k-m^2/h. Kaupunkipientalojen ja pientalojen korttelialueilla tilanne on toinen. Rakennusten koosta riippumatta yhdessä asunnossa on suunnilleen sama määrä ihmisiä, välillä 2–4. Ruokakunnan kokoa ja myös erillistonttien lukumäärää on arvioitu eri kaupunginosissa ympäristön ominaispiirteitä tulkiten. Mm. Karhusaa-

ressa asuntojen koko on suurempi kuin esim. Landbossa. Toisaalta town-housetyyppisessä rakentamisessa suureenkin pientaloon saatetaan helposti rakentaa useampia asuntoja samaan rakennukseen, mikä lähentää mitoitusta kerrostalojen mitoitusarvioihin.

Pientaloissa yksityisillä tonteilla (mitä Östersundom paljolti on) on aina ylimääräistä kerrosalavarantoa. Kaikkea rakennusoikeutta ei käytetä, koska pientaloasukkaalle riittää maksimikokoa pienempi rakennus. Tuottajamuotoisessa pientaloasumisessa ylimääräistä varantoa ei paljon synny. Ylimääräinen käyttämättä jäävä varanto on arvioitu n. 15 % teoreettisesta rakennusoikeudesta.

Usein yleiskaavan kerrosalavaranto on laitakaupungilla suurempi kuin se rakennusoikeus, joka esitetään tulevissa asemakaavoissa. Keskikaupungin läheisyydessä on usein käynyt toisin päin, asemakaavoituksella pystytään osoittamaan enemmän rakennusoikeutta kuin yleiskaavassa, koska suunnittelu on tarkempaa ja rakennusoikeuden arvo on suurempi. Östersundomin yleiskaavaluonnoksessa on myös mitoitustietona arvioitu, ettei koko yleiskaavassa esitettävää rakennusoikeutta voida täysimääräisesti käyttää.

Teoreettisten laskelmien pohjalta voidaan esittää, että yleiskaavaluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sisältävät jossain poikkileikkaustilanteessa asunnot n. 65 000–70 000 ihmiselle sekä 10 000–15 000:lle työpaikalle. Luvut eivät ole staattisia, koska aluetta rakennetaan kauan. Ensimmäiset lapsiperheet ovat muuttuneet pariskunniksi tai yhden hengen ruokakunniksi silloin kun lapsiperheitä vielä muuttaa uusimmille osa-alueille. Luvusta 65 000–70 000 on n. 45 000 Helsingin alueella, n. 12 000 Sipoon alueella ja n. 15 000 Vantaan alueella. Lukuihin sisältyvät alueella jo asuvat runsaat 6000 asukasta. Liikenneväylien ja palveluiden mitoituksessa esitetty lukema on käyttökelpoisin tässä tilanteessa.

Yleiskaavaluonnoksen kaavamerkinnät

Yleiskaavaluonnos käsittää laajan alueen, jota tullaan rakentamaan pitkän ajan kuluessa. Kaavamerkintöjen tulee siksi olla samalla joustavia mukautumaan eri aikojen vaatimuksiin ja toisaalta riittävän tiukka, jotta se voisi toimia alueen toteuttamiseen tähtäävänä suunnitelmana ja konkreettisena ohjeena asemakaavoitukseen. Yleiskaavaluonnos puolestaan on lopullista yleiskaavaa luonnosmaisempi. Suunnittelun suuntaviivoja on nyt pohdittava laaja-alaisesti ja yleiskaavaluonnos on pohdiskeluun sopiva väline. Tärkeää työn tässä vaiheessa on määritellä Östersundomin kaupunkirakenteen rakennetun ja rakentamattoman alueen rajaus, raskas raideliikenne sekä alueelle tulevien toimintojen alustava mitoitus ja jossain määrin myös laatu. Myös idea kaupunginosan yleisestä luonteesta tulee jossain määrin osoittaa yleiskaavavaiheessa.

Kaavakartassa on osoitettu alueen suurimpien rakentamattomien alueiden rajaus ja suhde rakentamisalueisiin (korttelialueisiin). Viheralueiden sisäistä jakoa eri toiminnoille on osoitettu vain viitteellisesti, koska se ei ole tässä vaiheessa oleellinen kysymys.

Pyrkimyksenä on ohjata kaupunkimaisen alueen syntymistä. Siksi määritteeksi rakennettaville alueille on käytetty lähinnä asemakaavoituksessa käytettyä termiä "korttelialue". Rakentamisalueet (Korttelialueet)on merkitty luonnokseen siten, että alueiden sisään jää itse korttelei den lisäksi katualueet, paikalliset puistot ym. yleisiä alueita. Kaavamääräyksessä esitetään, että vähintään 50 % korttelialueesta olisi tonttimaata. Tällä halutaan varmistaa rakentamiskäyttöön otettavan maan tuhlailematon ja ekotehokas käyttö. Kaupunkialueeksi varattujen "korttelialueiden" ulkopuolelle jää merkittävä viheraluerepertuaari.

Rakentamisalueet on jaettu kolmeen pääluokkaan. Punaisella värillä on osoitettu sekoittuneen urbaanin kaupungin suurkorttelialueet, harvan pääkatuverkon ja viheralueiden välillä. Niiden toimintoja ei ole määritelty. Rakennustapaan on viitattu erilaisin rakentamistehokkuutta kuvaavin määrein. Tätä aluetta on kaavaluonnoksessa n. 19,4 km^2.

Keltaisella värillä on osoitettu yksipuolisemman kaupunkitilan korttelialueet. Ne voivat olla teollisuutta, satamatoimintoja, kauppaa tai urheilua. Ne ovat isohkoja rakennuksia käsittäviä korttelialueita, joissa logistiikka näkyy myös selkeästi kaupunki miljöön tärkeänä osana.

Harmaalla on osoitettu korttelialueet, joilla ei ole aktiivista roolia urbaanin kaupunkitilan osana. Ne voivat kuitenkin olla hyvin näkyviä, kuten varastoja, sähköasemia, lämpökeskuksia, jätevoimala yms.

Punaisen korttelialueen mitoitusta on jaettu edelleen kolmeen pääluokkaan. Ne on esitetty 100m x 100m pikseleinä, joiden tarkoitus on osoittaa rajausten luonnosmaisuutta. Ne antavat kartan lukijalle summittaisen käsityksen rakentamisen tiiveydestä mutta eivät määrittele tarkkaa rajausta eri kaavamääräysten välillä.

Tummin punainen väri kuvaa alueen tehokkaimmin rakennettavia alueita. Alueita kuvaillaan siten, että asuinkortteleiden keskimääräinen tonttitehokkuus on yli e=0.8, asuntoja yli 40 kpl/ha kerrosluku voi olla yli kolme. Keskipunainen väri osoittaa kaupunkipientalovaltaisten kortteleiden (townhouse) aluetta. Vastaava tonttitehokkuusluku näillä alueilla on 0.4–0.8 ja asuntotiheys on noin 20–40 asuntoa /ha ja enimmäiskerrosluku on 3. Vaalein punainen väri osoittaa väljimmin rakennettavat pientalovaltaiset korttelialueet. Keskimääräinen tonttitehokkuusluku näillä alueilla on 0,4 tai vähemmän. Asuntotiheys on vähemmän kuin 20 asuntoa/ha. Enimmäiskerrosluku on 3.

Kaavaluonnoksessa on haluttu esittää kytkentä rakentamisen määrän ja asuntojen määrän välille, koska tavoitteena on luoda joukkoliikennekaupunkia. Ulkomaisten esimerkkien ja suomalaisen 2000-luvun tiivis-matala -tutkimusmateriaalin perusteella on arvioitu, että noin 20 asuntoa hehtaaria kohden on asuntotiheys, joka tukee sekä joukkoliikenteen käyttäjämäärän että palveluiden kysynnän muodostumista.

Omalla symbolillaan on merkitty alueen rakennussuojelukohteet Östersundomin, Westersundomin ja Husön kartanot, Östersundomin kirkko, Björkudden ja Björntorp.

Suuret yhdyskuntatekniset johdot ja radat esitetään samalla tavalla kuin nykyisessä ja valmisteilla olevassa maakuntakaavassa. Heli-radan tarpeellisuutta ollaan valtion taholla selvittämässä. Lopulliseen yleiskaavaehdotukseen Heli-rata tullaan merkitsemään maakuntakaavan tavoin.. Yleiskaavaluonnoksessa on Heli-radalle osoitettu asema Porvoonväylän Östersundomin liittymän läheisyyteen, jonne voi muodostua hyvä vaihtoyhteys metrolinjaan.

Yleiskaavaluonnokseen on merkitty myös alueen tärkeimmät purot. Niillä on moninainen roolinsa kaupunkirakenteen, virkistyksen, biodiversiteetin, ekokäytävi-

en ja myös teknisen huollon (hulevesien valunta) näkökulmista.

Asuminen

Viiitteet:

Östersundomin kaupunkipientalot. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Asuintonttien tarjonnan lisääminen ja erittäinkin pientalotonttien tarjonnan lisääminen oli eräs pääsyy siihen, että Östersundom liitettiin Helsinkiin. Yleiskaavaluonnoksessa pyritään suomaan mahdollisuuksia monen tyyppiseen asumiseen. Keskeisillä alueilla ja lähellä uutta Porvoontietä asuminen on pääosin kerrostaloasumista. Näiden keskeisten alueiden ympärillä on laajat alueet osoitettu kaupunkimaisten pientaloalueiden vyöhykkeeksi. Kauimpana metroasemista ja pääkaduista on tavanomaisempaa pientaloasutusta.

Kaupunkipientalot ovat Suomessa harvinaisia ja suurempia alueita niistä ei ole rakennettu. Tietoisena tavoitteena tämän talotyypin esiintuomiseksi on halu monipuolistaa asuntotuotantoamme ja kaupunkielämän asuintapoja. Useat normiohjauksemme säädökset mieluimmin johdattaisivat kohti tavanomaista kerrostaloa. Myös tonttien luovutusmekanismit varsinkaan Helsingissä eivät ole onnistuneet toimittamaan asuntomarkkinoille kaupunkipientaloille sopivia tontteja, vaikka kaavoja onkin viime vuosina tehty niitä varten. Asiaa on erityisesti selvitetty kaupunkipientaloraportissa. Mikäli yleiskaava onnistuu kaupunkipientalotavoitteessaan, tulee sillä olemaan huomattavaa vaikutuksia laajemmaltikin, koska kaava antaa mahdollisuudet erittäin suureen asuintonttien määrään. Kaupunkielämän laadun ja kustannusten kannalta on oleellista, millä tavalla tontit siirtyvät loppukäyttäjille. Mikäli tontit varataan suoraan yksityisille, antaa alue paljon mahdollisuuksia myös pienyrittäjille katuvarsilla. Suurilla tuottajamuotoisesti toteutetuilla asunto-osakeyhtiömuotoisilla tonteilla yksilölliset toiminnat ovat vaikeita.

Työnteko

Punaisella osoitettujen rakentamisalueiden kaavamerkinnässä ei oteta kantaa eri toimintoihin, vaan alueet määrittyvät niiden muun kaupunkirakenteellisen merkityksen kautta. Normaaleille korttelialueille osoitetaan tarkemmassa suunnittelussa tiloja työnteolle, kaupalle ja julkisille palveluille. Käytännössä suurin osa työtiloista ja palveluista sijoittuu metroasemien tuntumaan sekä Uuden Porvoontien varteen.

Keltaisella värillä merkityt alueet ovat sekä työnteon että asioinnin paikkoja. Suuremmat venesatamat on merkitty tällä tavoin Granöhön, Karhusaareen ja Majvikiin. Venetelakoilla on tarkoitus olla monipuolista palvelu-, korjaus-, kahvilaym. toimintaa. Porvoonväylän Östersundomin liittymän ympäristön keltaiset alueet voivat olla esim. tilaa vievän kaupan alueita. Uuden Porvoontien ja Kehä III:n eteläpuolella sekä Porvoonväylän ja Kehä III:n liittymän tienoilla on myös merkintä, joka mahdollistaa monenlaista työnteon ja asioinnin aluetta.

Harmaat alueet ovat lähinnä teknisen huollon alueita. Niissä työnteko liittyy laitosten yms. huoltoon ja toimintaan.

Vapaa-aika

Elämäntavat kaupungeissa muuttuvat. Vapaa-ajan toiminnot tulevat tulevaisuudessa yhä tärkeämmiksi ja niille on siksi suotava merkittävä sija tulevaisuuden kaupunkirakentamisessa. Myös liikennesuoritteet tulevat painottumaan yhä enemmän vapaa-ajan suuntaan. Yhteydet vapaa-ajanviettopaikkoihin tulevat vähintään yhtä tärkeiksi kuin yhteydet työpaikan ja asunnon välillä. Siksi yleiskaavassa ja myöhemmässä suunnittelussa ja toteuttamisessa tullaan varaamaan erilaisia tiloja tähän tarkoitukseen asumisen lomassa ja lähietäisyydellä.

Urbaanissa elämässä kadulla on suuri merkitys julkisena vapaa-ajan kaupunkitilana. Sen laatuun pyritään suunnitelman jatkokehittelyssä paneutumaan enemmän kuin yleiskaavan mittakaavassa on mahdollista. Kahvilat, ravintolat, päiväkodit, keilahallit, teatterit ym. pyritään saamaan osaksi Östersundomin arkipäivää. Siksi myös nykyinen alueen päätie, maantie 170, on tarkoitus rakentaa todella toimivaksi kaupunginosan pääkaduksi. Vilkas liikenne takaa asiakaskunnan runsaalle palvelutarjonnalle.

Suomen ankara ilmasto on suuri haaste kadunvarsiurbanismille. Siksi jatkossa harkitaan vakavasti esimerkiksi Östersundomin metroaseman ympäristön luomista oikeaksi talvikaupungiksi, jossa kaupunkilainen voi kohdata toisen erilaisissa vapaa-ajan vieton merkeissä kaikkina vuodenaikoina.

Östersundomilla tulee olla kiinteä suhde mereen. Julkiset rannat, rantakadut ja venesatamat ovat yleiskaavassa merkittävässä roolissa. Rantakadut painottuvat mannerrantaan, veneily myös Granöhön, jossa tarkoitukseen on osoitettu laaja alue. Myös muualla kaava-alueella kehitetään venesatamia. Korttelialueille voidaan sijoittaa venesatamia eikä kaikkia venesatamia ole erikseen kaavakarttaan merkitty. Tärkein merellinen kaupunkialue Helsingin alueella on Korsnäsin ja Karhusaaren välinen merenlahti. Se on ainoa merenlahti Helsingin alueella, joka ei ole luonnonsuojelu- tai Natura 2000-aluetta. Se on myös lähinnä metroasemaa oleva kaupunkiranta.

Rantojen merkittävää asemaa on kaavaluonnoksessa huomioitu usealla tavalla. Kaupunkirakentamisen korttelialueet on ulotettu useissa kohdin rantaan ja myös kiinni Natura 2000-alueisiin. Ihmisen rakentaman kaupungin ja luonnonarvojen käytännön yhteennivomista selvitetään tarkemmin käyttö- ja hoitosuunnitelmissa jatkosuunnittelussa. Yleiskaavaluonnoksen leikekirjassa on esitetty esimerkkejä rannan antamista mahdollisuuksista kaupunkielämässä. Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu rannassa tai sen tuntumassa kulkeva rantareitti, joka kytkee Vuosaaren ja Majvikin toisiinsa.

Salmenkallion metroaseman tuntumaan osoitetaan suuri alue erilaisiin urheilu- ja kulttuuritapahtumatarpeisiin. Metroyhteys antaa alueelle myös seudullisesti suuren merkityksen sekä asemalle oman identiteetin.

Sipoonkorpi on tunnustetusti pääkaupunkiseudun eräs merkittävimmistä retkikohteista. Kaavaluonnoksessa on osoitettu Sipoonkorven eteläreuna omalla merkinnällään paikoin kiinni Porvoonväylään. Merkinnällä on toisaalta haluttu korostaa korven ja asumisen vierekkäisyyttä. Sipoonkorvesta enemmän kohdassa "Luonto, luonnonsuojelu ja kulttuuriperintö".

Palvelut ja palvelukeskittymät

Viitteet:

Östersundom ja kauppa. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010.

Kaupalliset palvelut

Yleiskaavan rakentamisalue on laaja ja siihen sisältyy useita kaupunginosia, joiden laajuus on riittävä paikallisen päivittäistavarakaupan edellyttämälle asukasmäärälle. Tällaisten ruokakauppojen muodostama lähipalveluverkko ei ole yleiskaavaluonnosvaiheen suunnittelukysymys. Yleiskaavan tehtävä on varmistaa riittävä maankäytön tiheys kaikille rakentamisen piiriin otetuille osa-alueille, jotta lähipalveluille muodostuu liiketoimintaedellytykset. Liiteraportissa "Östersundom ja kauppa" on määritelty kaupallisia mahdollisuuksia niiden edellytyksiä Östersundomissa.

Tavoitteena on yleiskaava, jossa liikenteen- ja asumisen kaavaratkaisut mahdollistavat sellaisen kaupan palveluverkon, joka toteuttaa ajankohtaisia tavoitteita kestävän kehityksen näkökulmasta.

Keskeiset alueet palveluiden suhteen

Rakennemallivaiheessa määriteltiin Östersundomin keskeiset alueet yhdyskuntarakenteen kannalta (Östersundomin ja Sakarinmäen metroasemien ympäristöt). Nämä sijainnit ovat keskeisiä myös kaupallisesti, mutta niiden lisäksi tarkasteluun otettiin myös Kehä III:n ja Uuden Porvoontien liittymä, jonka suhde yleiskaava-alueeseen ei ole keskeinen, mutta joka on liikenteellinen portti sekä Helsingin ja että Vantaan suuntaan. Kehä III:n myötä se on myös seudullisen saavutettavuuden suhteen kaupallisesti houkutteleva. Nämä kolme sijaintia muodostavat liiketoiminnan ja julkisten palveluiden kannalta keskeiset alueet. Alueiden eroavaisuudet ja toiminnalliset profiilit määrittyvät yleiskaavatyön edetessä.

Julkiset palvelut

Koska kyseessä on keskikokoisen suomalaisen kaupungin väkimäärä, tulee alueella olemaan paljon julkisia palveluja muun asutuksen lomassa. Sakarinmäen koulu toimii ytimenä mahdollisesti laajemmalle julkisten palveluiden ryppäälle Sakarinmäen metroaseman tuntumassa. Suunnittelutavoitteena jatkossa voi myös hyvin olla jonkin laajemman oppilaitoksen sijoittuminen alueelle.

Liikenne

Viitteet:

Itämetron esiselvitys. Sito Oy, Arkkitehtitoimisto HKP Oy, Strafica Oy, FCG Planeco Oy, 2010.

Majvikin metron esiselvitys. Sito Oy, 2011.

Östersundomin pikaraitiotien esiselvitys. WSP Finland Oy, 2010.

Östersundomin metron ja pikaraitiotien esiselvitykset. Tiivistelmä. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010.

Östersundomin yleiskaavan tie- ja pääkatuverkkoselvitys. Strafica Oy, 2011.

Östersundomin alueen liikenteen nykytilaselvitys. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Östersundomin yleiskaava-alueen joukkoliikenneselvitys. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Östersundomin raidevaihtoehtojen vertailu. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Östersundomin katuliikennefilosofia osa 1 (ÖLF 1). Kalle Toiskallio, Lectus Oy, 2010.

Östersundomin yleiskaava- alueen liikennejärjestelmä perustuu tehokkaaseen ja toimivaan raideliikennejärjestelmään. Rakennemallivaiheessa Östersundomin alueelle tehtiin esiselvitykset sekä metrosta että pikaraitiotiestä ja niiden soveltuvuudesta alueen joukkoliikenteen runkojärjestelmäksi. Samassa yhteydessä suunniteltiin kumpaankin raidejärjestelmään soveltuvia maankäyttövaihtoehtoja. Metron ja pikaraitiotien todettiin molempien sopivan Östersundomin raideliikennemuodoksi.

Tehdyssä vertailussa metro osoittautui kuitenkin monen keskeisen joukkoliikenteen palvelutasotekijän osalta pikaraitiotietä paremmaksi vaihtoehdoksi Östersundomissa. Metrovaihtoehdon keskimääräiset matka-ajat ovat lyhyemmät ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus suurempi kuin pikaraitiovaihtoehdossa. Helsingin keskustaan suuntautuvilla matkoilla raitiovaunumatkustajat joutuisivat vaihtamaan metroon Itäkeskuksessa. Metroliikenne ei myöskään ole niin herkkä häiriöille, sillä rata on aina eristetty ympäristöstä. Lisäksi Helsingin seudun maankäytön ja raideliikenteen pitkän tähtäimen kehittämissuunnitelmat suosivat metrovaihtoehtoa, johtuen mm. metron suuresta kuljetuskapasiteetista. Myös Vantaan ja Sipoon alueiden kehittämissuunnitelmien kannalta metroon perustuva raideliikennejärjestelmä osoittautui paremmaksi vaihtoehdoksi. Pikaraitiotien etuna taas ovat metroa selvästi halvemmat rakennuskustannukset sekä joustavampi linjaus ja tasaus, mikä olisi mahdollistanut useita erilaisia maankäyttöratkaisuja. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011), joka on 14 kunnan yhteinen suunnitelma, metrohankkeen Mellunmäki - Majvik rakentaminen on esitetty aloitettavaksi ennen vuotta 2020.

Huomattava asukasmäärän kasvu lisää tehokkaasta joukkoliikenteestä huolimatta merkittävästi alueen autoliikennettä. Suunnitelman mukainen maankäyttö edellyttää alueen tie- ja katuverkon huomattavaa kehittämistä. Yleiskaavaluonnoksen ajoneuvoliikenteen pääväyläverkko toimii myöhemmin yleissuunnittelun, tiesuunnittelun, katusuunnittelun sekä asemakaavoituksen lähtökohtana. Yleiskaavaluonnoksen katu- ja tieverkon toimivuutta on selvitetty Tie- ja pääkatuverkkoselvityksessä, joka on laadittu yhteistyössä Helsingin ja Vantaan kaupunkien, Sipoon kunnan ja Uudenmaan ELY:n kesken.

Mitä verkkomaisempi liikenneratkaisu on, sitä joustavampi se myös on sekä liikenteen että palvelujen ja muiden yhteyksien käytössä. Yleiskaava-alueella on monia erilaisia liikkumisympäristöjä. Rannan tuntumassa liikkumisympäristö painottuu rantavyöhykkeelle, jota toteuttaisi esim. ranta-alueita kiertävä rantakatu. Toisaalta rinnemaastot tarjoavat monipuolisia liikkumisympäristöjä jalankulkijoille sekä pyöräilijöille. Rakentaminen topografialtaan vaihtelevaan maastoon tuo liikennesuunnitteluun omat haasteensa mm. pituuskaltevuuksien ja pysäköintiratkaisujen osalta, mutta myös poikkeuksellisia uusia mahdollisuuksia.

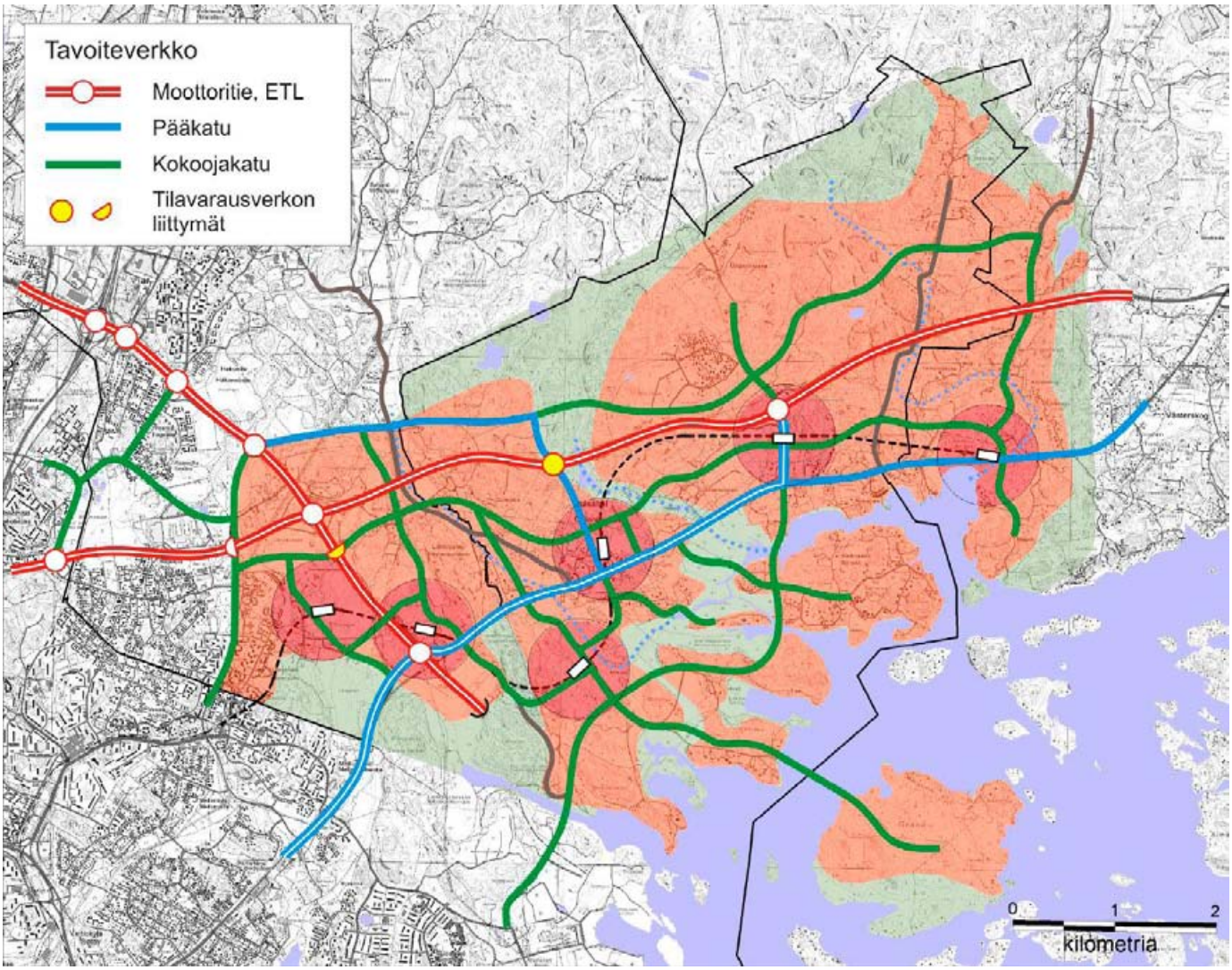
Suunnittelun lähtökohtana on ollut tiheä alemman tason katuverkko, jolle liikennekuorma jakautuu melko tasaisesti ja jolta liikenne hakeutuu pääverkolle useiden liittymien kautta.

Alueen tie- ja katuverkko

Östersundom on Helsingin kaupungin laajennus. Tämä määrittelee osaltaan alueen katuverkon. Mitä paremmin alue liittyy Helsinkiin, sitä paremmin se toimii kaupungin osana. Yhtälailla koko yleiskaava-alueen katu- ja tieverkko on tärkeä yhteyksiensä osalta myös Vantaalle ja Sipooseen. Tehtyjen liikenneselvitysten perusteella pelkkä Porvoonväylä ja Uusi Porvoontie (=Itäväylän jatke) eivät yksin palvele riittävän hyvin alueen autoliikennettä, kun alue on valmiiksi rakennettu. Uudet katuyhteydet Östersundomiin parantavat alueen palvelutasoa ja vähentävät liikennettä valtion maanteillä. Mikäli yleiskaava-alueella Uusi Porvoontie säilyy valtion tienä, siitä aiheutuu toiminnallisia rajoituksia. Lyhyet liittymävälit eivät ehkä mahdollisia, kunnallistekniikan voi johtaa tien poikki, mutta ei tien suuntaisesti, mahdollinen raitiotie edellyttää liikennealueelle (LT) tai sen viereen raideliikennevarausta (LR). Tämän vuoksi seututien 170 muuttaminen kaduksi välillä Kehä III - Porvoonväylä on perusteltua. Uutta Porvoontietä suunniteltaessa on pidettävä huolta siitä, että se palvelee erikoiskuljetusten reittinä.

Laadittujen selvitysten perusteella Östersundomiin kaavailtu asukasmäärä edellyttää nykyisen liikenneverkon huomattavaa kehittämistä huolimatta hyvästä joukkoliikenneratkaisusta.

Yleiskaavaluonnokseen on esitetty uusi silta Vuosaareen alueen eteläosissa ja se on perusteltu liikenteellisen verkkoselvityksen mukaan. Uuden Porvoontien eteläpuolisen kokoojakatuverkon jatkaminen Porvarinlahden yli Vuosaareen parantaa koko Kehä III:n itäpuolisen suunnittelualueen yhteyksiä Vuosaaren suuntaan. Porvarinlahden ylityksen rooli olisi välittää kaupunginosien välistä liikennettä, joka muuten hakeutuu pääosin Uudelle Porvoontielle ja Vuosaaren satama-tielle. Yhteys parantaisi kaupunginosien välisen liikenteen erottelua valtakunnallisesta liikenteestä. Yhteys palvelisi myös jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Junasiltaa rakennettaessa oli pelkona viereisien Porvarinlahden Natura 2000-alueen kannalta, että silta vaikuttaisi alueen linnustoon haitallisesti ja vähentävästi. Helsingin Sataman teettämien lintuselvitysten perusteella sillasta ei kuitenkaan ole ollut otaksuttua haittaa. Porvarinlahden ylittävälle sillalle hakeutuu mallin mukaisessa aamuhuipputun-



nin liikennetilanteessa noin 2600 ajoneuvoa vuorokaudessa, mikä on periaatteessa pois Itäväylän liikenteestä. Kaupunkirakenteellisesti Vuosaari ei olisi enää pussinperä ja Vuosaari ja Östersundom voisivat olla tiiviisti yhteydessä toisiinsa naapurikaupunginosina.

Östersundomin itä-länsisuuntaisena runkokatuverkkona toimivat Porvoonväylän pohjoispuolinen rinnakkaiskatu Immersbyntieltä Kehä III:lle sekä moottoritien eteläpuolella Uuden Porvoontien lisäksi näiden välin sijoittuva polveileva katuyhteys Länsimäentieltä aina Majvikiin asti. Näitä pääkatuja yhdistävät pohjois-eteläsuuntaiset pääyhteydet n. kilometrin välein.

Yleiskaavaluonnokseen on merkitty vain pääkadut tai rakenteellisesti muuten tärkeät kadut. Yllämainittujen lisäksi kaavassa on mm. Karhusaarentie, joka jo aiemmissa suunnitteluvaiheissa on määritelty Karhusaaren pääkaduksi. Erityisesti joukkoliikenteen (liityntäliikenteen) tarpeisiin on esitetty kokoojakatumainen katulenkki Sakarinmäen metroasemalta Österdsundomin metroasemalle sekä alueen eteläosan (Karhusaari, Talosaari, Salmenkallio) että pohjoisosan (Ultunan) kautta.

Muulla tavalla tärkeä katu on olosuhteiltaan vaihteleva rantakatu, joka alkaa Vuosaaren sillalta ja kulkee lähes Majvikiin asti. Se varattaneen osittainvain kevyelle liikenteelle. Muuten tarpeelliset kadut ja paikalliskatujen verkosto suunnitellaan tarkemmassa osayleiskaava- tai asemakaavatasoisessa suunnitelmassa. Yleiskaavatasoa pienimittakaavaisempaa lähiympäristön laatua ajatellen on työn yhteydessä laadittu Östersundomin katuliikennefilosofinen ohjelma. Sen kautta yritetään palauttaa kaupungin kaduille niille kuuluva arvo urbaanin elämän kokoavana tekijänä.

Liikenne-ennusteet

Porvoonväylällä Kehä III:n itäpuolella Östersundomin väkiluvun ollessa n. 65 000 asukasta +työpaikat on ajoneuvoliikenteen keskiarkivuorokausiliikenne n. 65 000. Ennusteen lähtökohtana olleilla kaistajärjestelyillä moottoritien kapasiteetti on huippu-tunteina käytännössä täynnä, joten liikennettä siirtyy varsinkin Uudelle Porvoontielle. Alueen ulkoinen liikenne keskittyy ennusteissa kah-

teen solmupisteeseen: Östersundomin liittymään Porvoonväylällä sekä Uuden Porvoontien ja Kehä III:n liittymään.

Ennusteiden liikennemäärät Porvoonväylällä ovat suurempia kuin liikennemäärät esim. Lapinlahden tai Kulosaaren silloilla nykytilanteessa. Uuden Porvoontien liikennemäärät ovat Kehä III:n liittymän itäpuolella noin 30 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärät pienenevät Knutersintien liittymään n. 15 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Tästä syystä on tärkeää osoittaa yleiskaavassa myös muita katuyhteyksiä Helsingin suuntaan kuin vain Uusi Porvoontie. Porvoonväylän pohjoispuolinen rinnakkaiskatu välittää liikennettä Kehä III:n suuntaan ja eteläpuolinen Porvoonväylälle Helsingin suuntaan. Aamuhuipputunnin liikenteen toimivuuden kannalta keskeinen kysymys suunnittelualueella on Porvoon-väylän ja Uuden Porvoontien kaupungin suuntaan johtavien kaistojen kapasiteetin riittävyys sekä liittymien toimivuus Kehä III:lle.

Joukkoliikennejärjestelmä

Östersundomiin valittava raideliikennejärjestelmä on osa Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmää ja se tulee vaikuttamaan myös itäsuunnan (Helsinki-Porvoo -välin) aluerakenteen kehitykseen. Yleiskaavaluonnoksessa Östersundomin joukkoliikennejärjestelmä perustuu metroon ja sen liityntäbussilinjastoon. Metro tarjoaa suuren kuljetuskapasiteetin ja pystyy vastaamaan myös kasvavaan matkakysyntään, jos rataa jatketaan tulevaisuudessa itään päin. Osana nykyistä metrojärjestelmää se tarjoaa nopean ja häiriöttömän kyydin Espoon länsiosasta Sipoon Majvikiin saakka. Metron huonoina puolina ovat suuret rakentamiskustannukset ja estevaikutukset pintarataosuuksilla. Östersundomin alueen joukkoliikenteen kysyntä on ennusteiden mukaan suurinta Helsingin keskustan suuntaan sekä muualle Helsinkiin. Tärkeksi yhteydeksi nousee myös Vantaan suunta eli Jokeri 3 -tason yhteys. Tämän johdosta yleiskaavaluonnoksessa varaudutaan myös poikittaiseen, nopeaan joukkoliikenteen runkoyhteyteen, joka voi alkuvaiheessa olla runkobussilinja ja myöhemmin - kysynnän kasvaessa - pikaraitioyhteys.

Yleiskaavakartassa on esitetty metron alustava linjaus asemien paikat. Jatkosuunnittelun aikana, kun on käytössä mm. tarkemmat tiedot maaperän rakennettavuudesta, ratalinja ja asemien paikat vielä tarkentuvat. Samoin radan ja asemien korkeusasema voi vielä muuttua esitetystä, sillä se vaikuttaa paljon metron kustannuksiin, käytettävyyteen ja ympäröivään maankäyttöön. Koska alueen maastomuodot ja maaperä ovat hyvin vaihtelevia, voi metrorataan tulla useita erilaisia rakenneratkaisuja (kallio- ja betonitunneli, pintarata, siltarata, betonikaukalo).

Yleiskaavaluonnoksen metrolinja perustuu Itämetron esiselvityksen vaihtoehtoon 2.2, joka on Mellunmäen metrolinjan jatke Östersundomiin. Radan pituus Mellunmäen asemalta Majvikiin on 10,5 km ja sillä on kuusi metroasemaa. Asemista kaksi sijaitsee Vantaalla, kolme Helsingissä ja yksi Sipoon alueella.

Vantaalle tulee metroasema ja tiivis maankäytön keskittymä Västerkullan kartanon pohjoispuolelle. Vantaan Länsisalmen asema sijoittuu Kehä III:n ja Uuden Porvoontien liittymän tuntumaan. Se palvelee niin Helsingin kuin Vantaankin alueen maankäyttöä. Seuraava asema sijoittuu Helsingin puolelle Salmenkallion alueelle, jossa voidaan Helsingin kaupungin omistamien maiden yhteyteen sijoittaa niin asumista kuin mm. vapaa-ajan maankäyttöratkaisuja. Salmenkalliosta metro jatkaa Uuden Porvoontien pohjoispuolelle Östersundomin asemalle, josta kaavaillaan alueen varsinaista kaupunkikeskusta. Östersundomin asemalta rata jatkuu kohti Sakarinmäen asemaa, joka on lähin yhteys Porvoon suunnasta moottoritietä pitkin tulevien bussien liitynnälle. Sakarinmäestä metrolinja jatkuu tunneliratana Sipoon Majvikiin. Metrosuunnitelmassa on varauduttu radan jatkamiseen Majvikistä itään Söderkullan suuntaan.

Metrojärjestelmä perustuu metroradan ja asemien lisäksi liityntäbussilinjoihin. Östersundomin yleiskaavan joukkoliikenneselvityksessä on esitetty metroa täydentävä liityntäbussilinjasto kaavaluonnoksen mukaisella katu- ja tieverkolla sekä maankäytöllä. Alustava liityntälinjasto koostuu seitsämästä varsinaisesta liityntälinjasta. Liityntälinjaston yleisperiaatteena on, että kaikille rakennettaville alueille tarjotaan hyvä joukkoliikenteen palvelutaso. Liityntälinjojen tarjontaa täydentää Vantaan suunnan Kehä III:n tason tiheävuoroinen runkoyhteys, joka kulkee Länsisalmen metroaseman kautta Vuosaaren satamaan ja metroasemalle. Landbon liittymän seutu tulee olemaan kytkös Porvoon suunnan kaukoliikenteen busseille.

Liityntäpysäköinti

Metron asemille on tärkeää saada liityntäpysäköintipaikkoja autoille, moottoripyörille, mopoille ja polkupyörille. Riittävä määrä henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkoja houkuttelee autoilijoita idän suunnan säteittäisiltä pääväyliltä joukkoliikenteen käyttäjiksi sekä myös niitä paikallisia asukkaita, jotka joutuvat lähtemään autolla kotoa, mutta jatkavat matkaa metrolla. Tämä vähentää liikennemääriä Helsingin sisääntuloväylillä eniten juuri suurimman kysynnän aikoina. Polkupyörien liityntäpysäköintipaikat tarjoavat nopean liityntämahdollisuuden metroasemille vielä useiden kilometrien etäisyydeltä asemista. Polkupyöräliityntänän toimivuuden kannalta tärkeitä ovat riittävä paikkamäärä, paikkojen hyvä laatutaso sekä hyvät jalankulku ja –pyöräilyyhteydet asemille.

Tulevaisuudessa käyttöön otettavan liityntäpysäköinti-informaation avulla liityntäpysäköijät voidaan ohjata pysäköimään liikennejärjestelmän kannalta oikeaan paikkaan mahdollisimman lähelle matkan alkupäätä. Liityntäpysäköinti-informaatio lisää myös alueiden käytettävyyttä, koska liityntäpysäköijällä on mahdollisuus saada riittävän aikaisessa vaiheessa tietoa vapaista pysäköintipaikoista.

Nykyisten suunnitelmien mukaan metroasemille on suunniteltu liityntäpysäköintipaikkoja sekä henkilöautoille että polkupyörille yhteensä noin 1 300 paikkaa. Sekä auto- että pyöräpaikoista sijoittuu noin 500 Sakarinmäen asemalle, noin 200 Länsisalmen sekä noin 150 Östersundomin, Salmenkallion, Länsimäen ja Majvikin asemille. Tärkeimmät liityntäpysäköintialueet ovat Sakarinmäki Porvoonväylältä liittyville sekä Länsisalmi Kehä III:lta liittyville.

Jalankulku- ja pyöräliikenne

Lähtökohtaisesti aluetta suunnitellaan jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkina. Pyöräily toteutetaan tasavertaisena autoliikenteen kanssa. Liikenneturvallisuus kasvaa eri käyttäjäryhmien tasavertaisuuden kautta. Yleiskaavaluonnoksessa tämä suunnittelutaso ei varsinaisesti näy rantakatua lukuun ottamatta. Niin kävelykuin pyöräily-yhteydet alueen sisäisesti ja joukkoliikenne asemille/pysäkeille toteutetaan hyviksi ja pyörille varataan laadukkaita pysäköintimahdollisuuksia. Jalankulku sekä pyöräily ovat olennaisia osia Östersundomilaisten joukkoliikennematkaketjussa sekä yleisesti alueella liikuttaessa.

Lisäksi hyvät seudulliset yhteydet suunnitellaan Söderkullaan, Vuosaareen, Länsimäkeen ja Hakunilaan sekä Sipoonkorpeen. Porvarinlahden ylittävä silta Vuosaaren eteläosiin ja edelleen kohti Helsingin keskustaa on kiinnostava uusi rannikon suuntainen yhteys. Samaa ajatusta korostaa Talosaaren ja Ribbingön kärkeen merkitty uusi silta.

Rautatiet ja ratavaraukset

Heli-rata on ollut maakuntatason suunnitelmissa 1970-luvulta asti. Sen tarpeellisuutta ollaan jälleen tutkimassa ja tulevassa maakuntakaavassa otetaan siihen kantaa. Östersundomin yleiskaavaan merkitään rata samalla tavalla kuin maakuntakaavaan. Luonnosvaiheessa sillä on kaavakartassa varaus. Lisäksi radalle on merkitty aseman paikka Östersundomin liittymän tuntumaan, jotta vaihto metroon olisi sujuva.

Vuosaaren satamaradan ja Heli-radan yhdistämiseen tarvittava ratavaraus on myös merkitty yleiskaavakarttaan.

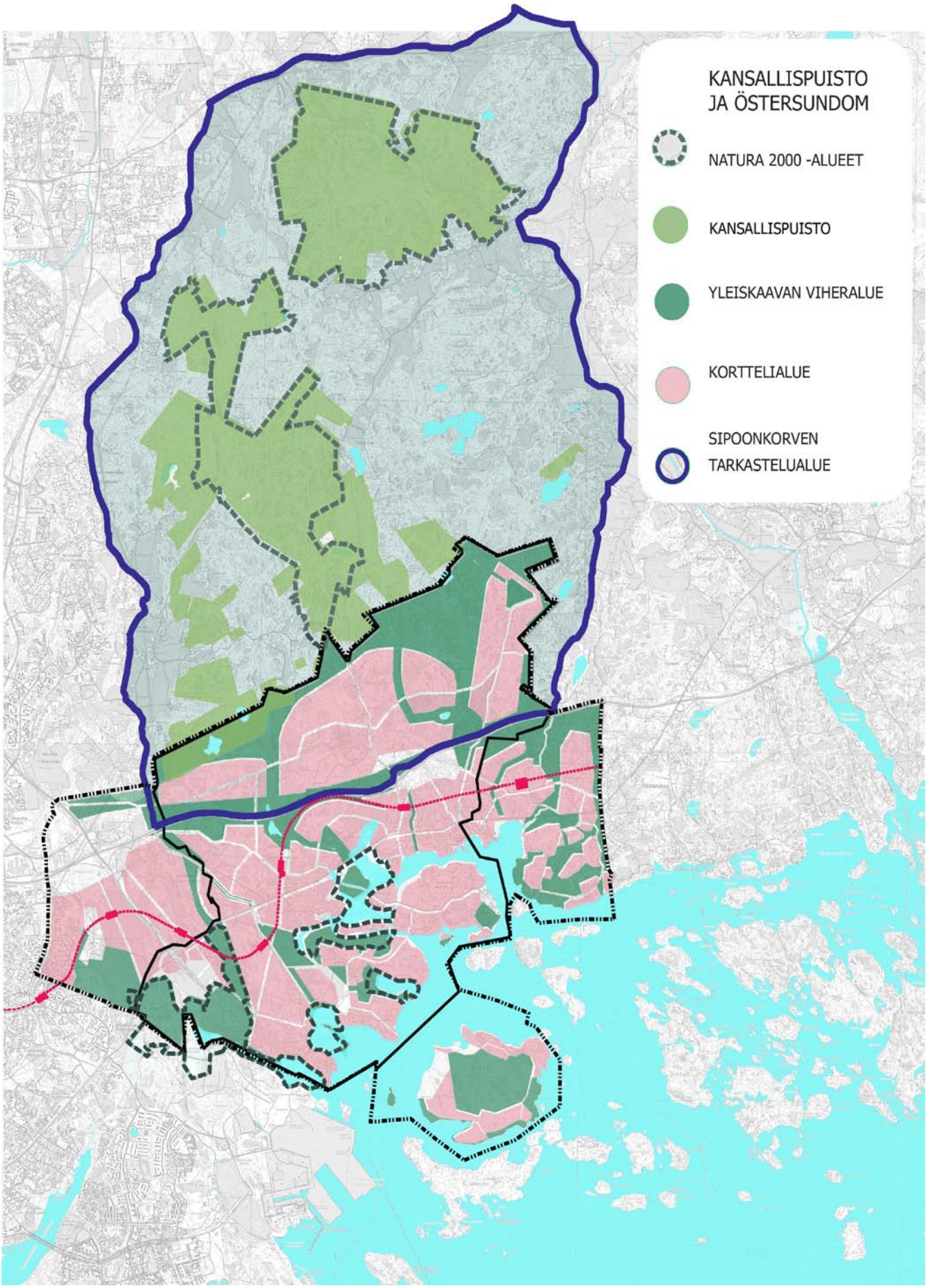
Jatkosuunnittelu

Alueen liikenneverkon jatkosuunnittelussa keskeisimpiä kohteita ovat Uuden Porvoontien liittymäalue ja yhteydet Kehä III:lle pohjoisen suuntaan. Liittymäalue tulisi suunnitella uudelleen lähtökohtana Östersundomin alueen huomattava kasvu ja sen synnyttämä liikennekysyntä. On huomattavaa, että tämän liittymän läheisyyteen sijoittuu uusi metroasema liityntäpysäköinteineen ja liityntäbussilinjoineen. Liittymän tuntumassa on huomattava määrä maankäyttöpotentiaalia. Siten kysymys ei ole pelkästään liikenteen suunnittelusta, vaan kokonaisuudessa maankäytön kehittämisestä Kehä III:n ja Itäväylän / Uuden Porvoontien risteyskohdan ympäristössä.

Keskeinen kohde on myös Knutersintie ja Östersundomin liittymäalue. Knutersintie on alueen pääkatu, joka toimii pääyhteytenä Porvoonväylälle eli valtatie 7:lle. Kadun varrelle sijoittuu myös metroasema ja toinen alueen kaupallisista keskuksista. Östersundomin liittymä on suunniteltava palvelemaan sekä alueen kasvavaa autoliikennettä että joukkoliikenteen vaihtoyhteyksiä metroasemalle. Pitkänmatkan busseja varten tulee liittymässä olla laadukkaat pysäkkiratkaisut ja hyvät kulkuyhteydet.

Yleiskaavassa esitetään uusi liittymä Porvoonväylälle nykyisten liittymien välille Gumbölen kohdalle. Sen jatkosuunnittelussa on tarpeen varmistaa myös Kehä III:n suunnan toimivuus Porvoonväylän ja Lahdenväylän välillä. Tämän liittymän toteuttamisen tarve konkretisoituu huomattavan pitkän ajan kuluttua, mutta sen toteuttamiseen on varauduttava liikenteen kasvun myötä ennustettujen liikennemäärien mukaisesti n. vuonna 2040.

Valtatielle 7 esitetyt lisäkaistat joukko- ja tavaraliikenteelle eivät ole tarpeen alueen rakentumisen alkuvaiheessa.


KANSALLISPUISTO
JA ÖSTERSUNDOM
NATURA 2000 -ALUEET
KANSALLISPUISTO
YLEISKAAVAN VIHERALUE
KORTTELIALUE
SIPOONKORVEN
TARKASTELUALUE

Luonto, luonnonsuojelu ja kulttuuriperintö

Viitteet:

Rannikon laaksoista metsäylängölle - osayleiskaavatasoinen maisemaselvitys Östersundomin alueelta. FCG Planeko Oy 2009. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2009:2.

Vantaan yleiskaavan 2007 laadinnan yhteydessä tehdyt yleiskaava-aluetta koskevat selvitykset

Sipoon yleiskaavaa 2025 ja Saariston ja rannikon osayleiskaavaa varten tehdyt selvitykset

Liitosalueen eteläosan kasvillisuusselvitys. Enviro / Markku Heinonen & Esa Lammi, 2008. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2008.

Vuosaaren sataman linnustonseuranta 2002, 2003, 2004, 2005, 2006. Rauno Yrjölä & Koivula Matti, 2003. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy ja Helsingin kaupungin ympäristökeskus.

Sipoonkorpityöryhmä, 2004. Sipoonkorpityöryhmä II. Loppuraportti. Itä-Uudenmaan liitto. Julkaisu 82.

Kirjokertun, pikkulepinkäisen, ruisrääkän ja luhtahuitin habitaattikartoitus Mustavuorenlehdon ja Östersundomin lintuvesien alueella. Vuosaaren satamahanke. Lasse J. Laine & Yrjölä Rauno. Helsingin kaupungin ympäristökeskus, Helsinki 2005.

Sipoonkorpi – luontoselvitys ja nykyinen virkistyskäyttö. Jarmo Honkanen, 2006.

Lounais-Sipoon luontoselvitykset kesällä 2008: Päiväperhoset, sudenkorennot ja saukko. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2008. Helsingin kaupungin ympäristökeskus.

Ekologiset käytävät Helsingin liitosalueella. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2009. Helsingin kaupungin ympäristökeskus, 2009.

Metsähallituksen selvitys Sipoonkorven kansallispuiston perustamisedellytyksistä, asianro 381/625/2010, Metsähallitus, 2010.

Sipoonkorven kävijätutkimus 2009, Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja. Sarja B 126.

Alustava luontoselvitys Sipoon Majvikin ja Granön osayleiskaava-alueelle, 2010. FM Hannu Tammelin, T:mi Ekologinen ympäristökartoitus, 2010.

Östersundomin osayleiskaavan kaupunkiekologinen ohjelma. Tampereen teknillinen yliopisto; Yrjo Haila, Anssi Joutsiniemi, Minttu Kervinen & Staffan Lodenius, 2010. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010.

Viheraluerakenne

Östersundomin viheraluerakenne noudattelee alueen maisemarakenteen muotoja ja vyöhykkeisyyttä. Toiminnallisesti ja ekologisesti tarkastellaan viheraluerakenteen laajempaa kokonaisuutta sisältäen koko Sipoonkorven alueen, Vantaan Ojangon, Kuusijärven, Sotungin kulttuurimaisemat, Vuosaaren täyttömäen ja Mustavuorenlehdon alueen, saaristovyöhykkeen sekä suunnittelualueen sisäiset suojelualueet ja puistot. (ks. kuva)

Yleiskaavaluonnoksessa kuvataan viheralueiden ja rakennetun ympäristön suhdetta karkealla tasolla. Yleiskaavaluonnoksessa määritellään Sipoonkorven laajuus, korttelialueiden ja katujen rajautuminen Natura 2000-alueisiin ja muihin suojelualueisiin sekä tärkeimmät viherkäytävät. Kaupunkirakenteen sisäiset maisematilat, viheralueet sekä kaupunkiluonto ovat yleiskaavassa, asemakaavoissa sekä tonttitasolla ratkaistavia kysymyksiä.

Alueen rakentaminen muuttaa nykyisen viljelymaiseman. Rakennetussa ympäristössä luonnon potentiaali ilmenee uusin tavoin. Östersundomin kaupunkiekologisessa ohjelmassa kuvataan, minkälaisella rakentamistavalla luonnon elinvoimaisuus vahvistuu. Kaupunkiympäristöön muodostuu tilkkutäkin tapaan alueita, kerroksia, verkostoja ja rihmastoja, jotka mielletään kaupunkiluonnoksi. Kaupunkiluonnolle muodostuu ennalta arvaamattomia kulttuurisia ja ekologisia merkityksiä.

Yleiskaavaluonnoksen viheraluerakenne on alueen sijainnista johtuen (meren ja korven välillä) monipuolinen ja sillä on myös kaupunkikuvallinen merkitys.

Kaupunkirakenteen sisäiset viheralueet

Yleiskaavassa vihreällä värillä on osoitettu kaupunkipuistot ja viherkäytävät, suojelualueet sekä Sipoonkorpeen liittyvä ulkoilu- ja retkeilyalue. Viheraluerakenteeseen kuuluvat korttelialueiden sisäiset pienet aukiot, puistot, leikki- ja liikuntapaikat sekä tonttien pihat ja puutarhat, joiden sijainti ja laajuus määritellään tarkemmassa suunnittelussa.

Kaupunkipuistot ja viherkäytävät ovat selvärajaisia ja tilallisesti jäsennettyjä. Ne liittyvät kiinteästi ympäröivän rakennetun ympäristön toimintoihin ja vahvistavat kaupunginosan identiteettiä. Viheralueet ja rakennettu ympäristö muodostavat voimakkaita kaupunkimaisemallisia tiloja hyödyntäen alueen vaihtelevan topografian ja muut maiseman peruselementit.

Yleiskaavassa osoitetuilla viheralueilla on toiminnallinen luonne. Niille sijoittuu hevostoimintaa ja muuta matkailuun ja virkistykseen liittyvää toimintaa, palstaviljely-, siirtolapuutarha- ja kesämaja-alueita. Suojelualueita hoidetaan aktiivisesti hoito- ja käyttösuunnitelmien mukaisesti niin, että luonnonarvot paranevat ja järjestetään mahdollisuuksia luonnon tarkkailuun. Ulkoilu-, pyöräily- ja ratsastusreitit yhdistävät viheralueita toisiinsa ja niitä pitkin on turvallista, nopeaa ja elämyksellistä liikkua.

Esikaupunkimaista väljyyttä, tilan tuhlaamista, ryhdittömyyttä ja tasapaksuutta vältetään. Viheralueet mitoitetaan siten, että niiden hoitaminen kaupunkimaisina on taloudellisesti mahdollista.

Viherkäytävät

Östersundomin yleiskaava-alueen mittakaavassa viheryhteydet palvelevat pääasiassa ihmisten siirtymistä ulkoillessaan paikasta toiseen. Luontaisia paikkoja tällaisille viheryhteyksille ovat pohjois-etelä suuntaiset puronvarsinotkot, joilla on myös merkitystä ekologisina yhteyksinä. Puronvarsinotkot viherkäytävinä toimivat myös hulevesireitteinä, joilla huleveden ekologinen hallinta voidaan järjestää.

Kaupunkiympäristöjen lajisto leviää varsin tehokkaasti ilman ekologisia käytäviä, mutta kasvilajisto ja eläimistö käyttävät virkistysreiteiksi varattuja viheryhteyksiä. Kaupunkipuistot, korttelipuistot ja pihat muodostavat myös ekologisen verkoston ilman, että ne olisivat yhteydessä toisiinsa viheryhteyksien kautta.

Ekologisten käytävien tarpeellisuus

on sidoksissa tarkasteltavan alueen lajistoon ja luontotyyppeihin. Koko Uudenmaan mittakaavassa on tärkeitä ekologisia yhteyksiä metsäluonnon ydinalueiden välillä sekä rannikolla, jossa laajat alueet on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon. Östersundomin mittakaavassa nämä yhteystarpeet toteutuvat riittävällä tavalla. Esimerkiksi hirvieläimille ei osoiteta käytäviä kaupunkirakenteen läpi niiden oman turvallisuuden takia. Kaupunkiympäristössä viihtyvien lajien leviämisen ja elinvoimaisuuden kannalta yhteydet meren ja Sipoonkorven välillä eivät ole olennaisia. Rannikkovyöhykkeen luontotyypit puolestaan muodostavat jatkumon, jossa ekologiset yhteydet ovat kunnossa. Näitä luontotyyppejä vaalitaan ja hoidetaan Östersundomin Natura 2000-alueilla.

Kaupunkiluonto

Alueelle muodostuvalla kaupunkiluonnolla ja sen monimuotoisuudella on merkitystä lähinnä alueen asukkaille ja heidän viihtyvyydelleen sekä kaupunkikuvalle. Tämä luonto ei vaadi luonnonsuojelua vaan kehittämistä, vaalimista ja luomista. Yleiskaava-alueella pyritään alueen luontaista potentiaalia ja siihen sopivaa rakennustapaa suosien luomaan rikas ja elinvoimainen kaupunkiluonto.

Kaupunkipuistot

Viheralueet ovat toiminnallisia ja eri kaupunginosia yhdistäviä. Ohessa on esitetty kuvaukset keskeisistä yleiskaavaluonnoksen viherympäristöistä mutta myös alustavia huomioita alueiden jatkosuunnittelua ja hoito- ja käyttösuunnitelmia varten.

Östersundomin lintulahdet ovat kiinnostava alue maisemallisesti, sillä muutos maisemassa on nopeaa. Luonnonprosessien ja ihmisen toteuttamien hoitotoimien vaikutuksesta rantavyöhyke on jatkuvassa muutoksessa. Luontaisen kehityksen mukaan ruovikko kasvaa umpeen ja lopulta paikalla on kantavaa maata ja rantapuustoa. Mikäli rantaa ruopataan, vesialueet säilyvät avoimina. Alueesta muodostetaan helposti kuljettava ja mielenkiintoinen luontokohde lintutorneineen ja luonto-opasteineen. Virkistyskäyttöä ohjataan sopiville reiteille ja alueille. Natura-alueita kehitetään luontonäkökulman lisäksi myös maisemakulttuurisista näkökohdista. Esimerkiksi ruovikkoa ruopataan, jotta kulttuurihistoriallisesti tärkeät vesireitit ja näkymät palautetaan. Suojelualueet kaupunkirakenteen ympäröiminä ovat kaupungin vihreä sydän.

Kartanon purolaakson kautta muodostuu vaikuttava reitti meren rannalta Sipoonkorven uumeniin.

Sotungin vanha ja selväpiirteinen viljelymaisema jatkuu Krapuojan laakson kautta Östersundomin keskustaan ja kirkon lahdelle saakka muuttuen matkan varrella kaupunkimaiseksi.

Mustavuoren lehto, Labbacka, Kasabergetin huippu ja Vuosaaren täyttömäki muodostavat topografisesti ja maisemiltaan kiinnostavan ulkoilualueen. Polkuja ja reittejä täydennetään ja uusia ratsastusreittejä perustetaan. Palvelut, opasteet, valaistus ja ulkoilun tukikohdat ovat kaupunkimaiset.

Rantoja pitkin kiertävä raitti jatkuu Vuosaaresta Majvikiin yhtenäisenä. Maisema rantaraitin varrella vaihtelee kaupunkimaisesta rannasta luonnonrantoihin kuitenkin siten, että yleisilme on kaupunkimainen. Reitti kulkee kauttaaltaan niin lähellä rantaa kuin mahdollista. Reitin varrella on venesatamia ja uimarantoja. Sekä Helsingin että alueella Bölsfjärden toimii keskeisenä merellisenä kaupunkitilana. Kappelille pääsee taas veneellä. Rantareitin yksi haara ulottuu aina Uudelle Porvoontielle asti Krapuojan tuntumassa.

Granön saarelle tulee siltayhteys Ribbingöstä, jonka kautta Granön rannat avautuvat julkiseen virkistyskäyttöön. Granöstä muodostuu merellisen virkistyksen keskus, jolloin Natura 2000 -alueisiin kohdistuu vähemmän virkistyspainetta. Suuri venesatama, talvisäilytysalueineen ja telakka-alueineen palvelee huviveneilyä. Koko kaupunkiseudun kannalta Granö on valtava mahdollisuus monipuolisen veneilytoiminnan tilaksi. Alustavien luonnosten mukaan Vuosaaren satamaa vastaan olevalle rannalle mahtuisi noin 800 venepaikkaa ja noin 13 hehtaaria talvisäilytysalueita.

Sipoonkorven nähtävyysosa on kansallispuiston ja asutuksen väliin jäävä toiminnallisesti painottunut ulkoilu- ja retkeilyvyöhyke. Hältingträskin alue toimii kaupungin sisäisenä puistona ja porttina Sipoonkorpeen.

Sipoonkorpi

Viitteet:

Metsähallituksen selvitys Sipoonkorven kansallispuiston perustamisedellytyksistä, asianro 381/625/2010, Metsähallitus, 2010.

Sipoonkorvella tarkoitetaan noin 7200 hehtaarin laajuista metsien ja viljelysmaiden muodostamaa aluetta, joka sijoittuu Helsingin ja Vantaan kaupunkien sekä Sipoon kunnan alueille. Alueen yli 4600 hehtaarin yhtenäisestä metsäalueesta yksityiset maanomistajat omistavat merkittävän määrän.

Sipoonkorven eteläreuna on lähivirkistyksen vyöhykettä, josta on toimivat yhteydet korven sisempiin osiin. Korpeen pääsee joukkoliikenteellä helposti.

Sipoonkorven ytimen muodostavat luonnonsuojelullisesti arvokkaat Natura 2000 -alueet. Ne ovat pääosin valtion omistuksessa ja sijaitsevat Vantaan kaupungin ja Sipoon kunnan alueilla. Natura-kohteisiin kuuluu kaksi yli 500 hehtaarin suuruista metsäaluetta sekä Sipoonjoen sivujoet, joiden alkulähteet ovat Sipoonkorvessa. Valtio on hankkinut maita myös Natura-alueen ulkopuolelta. Tällä hetkellä luonnonsuojelualueen kokonaisala on yli 1 600 hehtaaria. Helsingin kaupunki on tähän mennessä edistänyt Sipoonkorven luonnonsuojelualueen muodostamista luovuttamalla vaihdoissa yhteensä n. 1200 ha metsää valtiolle. Helsinki on lisäksi ilmoittanut valmiutensa vaihtaa Sipoossa ja Vantaalla olevat loput runsaat 400 ha:n kokoiset Sipoonkorpeen kuuluvat metsänsä valtion kanssa. Sipoonkorven Natura 2000 -alueet eivät kuulu yleiskaavaluonnoksen suunnittelualueeseen.

Sipoonkorven tarkastelualue koostuu pienipiirteisestä, topografialtaan hyvin vaihtelevasta ja pienten lampien täplittämästä metsäalueesta, jota Sotungin, Nikkilän, Hindsbyn ja Immersbyn maatalousvaltaiset kylät ympäröivät. Kylien pellot sekä peltojen ja maatalouskylien yhteyteen syntynyt haja-asutus työntyvät osittain syvällekin Sipoonkorpeen. Sipoonkorven metsät ovat 1800-luvun loppupuolelta asti olleet jatkuvassa, ajoittain voimakkaassa metsätalouskäytössä, jonka takia metsä on melko nuorta. Alueella esiintyy Etelä-Suomen oloihin nähden paljon harvinaisia ja uhanalaisia lajeja. Suurena yhtenäisenä metsäalueena Sipoonkorpi tarjoaa hyvät edellytykset metsän luontaisille uudistumis- ja kehitysprosesseille.

Sipoonkorpi on seudullisesti merkit-

tävä luonto- ja retkeilyalue, joka sisältää suuren potentiaalin kehittyä reitistöltään ja toiminnoiltaan monipuolisemmaksi ja yhä houkuttelevammaksi Nuuksion kaltaiseksi ulkoilualueeksi. Sipoonkorvessa vaalitaan luontoarvoja ja alueen yhtenäisyyttä sekä kehitetään virkistyskäyttöä.

Metsähallitus käyttää Nuuksion kansallispuistossa vyöhykejakoa, jossa alue on jaettu syrjäosaan ja nähtävyysosaan. Vyöhykejaon mukaisesti ulkoilun rakenteet sijoitetaan nähtävyysosalle, kun syrjäosalle ei merkitä edes polkuja. Vyöhykeajattelun mukaisesti Sipoonkorven tarkastelualue voidaan jakaa valtion hallinnoimaan tiukemmin suojeltuun pohjoisempaan kansallispuisto-osaan Natura 2000 -alueineen (harva kulkureitistö) ja kuntien hallinnoimaan, kulkemista ohjaavan tiheämmän ulkoilureitistön virkistys- ja retkeilyosaan. Kasvava virkistyskäyttö ja lisääntyvä asutus Sipoonkorven ympärillä tuo painetta, jota voidaan ohjata reuna-alueille. Tällaiset alueet muodostavat puskurivyöhykkeen luonnonsuojelullisesti arvokkaimpien alueiden ympärille.

Itä-Uudenmaan liiton Sipoonkorven virkistyskäytön kehittäminen -hankkeessa (2006) laaditun ulkoilureittisuunnitelman keskeisenä tavoitteena on ohjata virkistyskäyttöä siten, että arvokkaimmat alueet säästyisivät kulutukselta. Östersundomissa ulkoilumetsiä voidaan kehittää siten, että ne kestävät lisääntyvää ulkoilijamäärää ja toimivat puskurina Sipoonkorven luonnonsuojelualueille. Metsälammet ovat luontaisia virkistyksen keitaita, joiden äärelle voidaan osoittaa levähdys- ja uimapaikkoja sekä muita ulkoilun ja retkeilyn palvelurakenteita. Suunnitelman toteuttaminen vähentää lisääntyvän kulutuksen haittoja, kun liikkuminen ohjataan merkityille reiteille. Ulkoilureittisuunnitelma toimii yhtenä lähtökohtana Östersundomin maankäyttöä suunniteltaessa.

Myös yksityiset maanomistajat ovat olleet aloitteellisia Sipoonkorven kehittämiseksi. On muodostettu yhteistoimintaryhmä Metsähallituksen ja eri maanomistajien kesken, joka pyrkii turvaamaan Sipoonkorven luontoarvoja yli kiinteistörajojen talousmetsä- ja luonnonsuojelualueilla "Metsien monimuotoisuus" -ohjelman mahdollistamin toteutus- ja rahoituskeinoin.

Kansallispuiston perustamishanke on nyt ajankohtainen. Metsähallitus on esittänyt Sipoonkorven kansallispuiston laajuudesta neljä vaihtoehtoa, jotka toimivat yhteistyössä tehtävän suunnittelun yhtenä lähtökohtana. Tarve yhteiselle suunnittelulle valtion, alueen kuntien, maanomistajien, luontojärjestöjen ja muiden käyttäjä- sekä sidosryhmien edustajien kesken on ilmeinen.

Natura 2000 -alueet

Suunnittelualueeseen sisältyy Natura 2000–kohde nimeltä Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet. Natura 2000–kohde kattaa yhteensä 355 hehtaaria maa- ja vesialueita. Osa-alueet ovat:1) Mustavuoren, Porvarinlahden, Labbackan ja Kasabergetin muodostama kokonaisuus, 2) Bruksviken, 3) Torpviken ja 4) Kapellviken. Osa-alueet poikkeavat hieman lajistoltaan toisistaan. Porvarinlahden lajisto on merkittävin ja laajin.

Alueen suojelu on laajentunut vaiheittain ja eri suojeluohjelmien aluerajaukset ovat osittain päällekkäisiä. Natura 2000-alueet rantaluhtineen ja rantaniittyineen sisältyvät vuonna 1982 vahvistettuun lintuvesien suojeluohjelmaan. Natura-päätöksen mukainen aluerajaus perustui valtakunnallisten luonnonsuojeluohjelmien aluerajauksiin ja alueelle jo perustettuihin luonnonsuojelualueisiin sekä aikaisempiin kuntien tekemiin selvityksiin arvokkaista kohteista. Alueet ovat osittain jo entuudestaan luonnonsuojelualueiksi perustettuja ja suojelua edelleen toteutetaan laajentamalla luonnonsuojelualueita.

Östersundomin lintuvesien kaltaisilla ruovikkorantaisilla merenlahdilla pelkkä alueiden rauhoittaminen ei takaa luonnonarvojen säilymistä. Lintuvesillä tarvitaan aktiivisia hoitotoimia, jotta vesialueet eivät kasvaisi umpeen eivätkä niityt ruovikoituisi tai pusikoituisi. Vesilintujen kokonaiskanta on kolmanneksen pienempi kuin 1970-luvun puolivälissä todennäköisesti avovesien umpeenkasvun seurauksena.

Koko aluetta koskeva hoito- ja käyttösuunnitelma, joka tehdään rinnakkain muun maankäytön suunnittelun kanssa ja laajassa vuorovaikutuksessa, on paras keino vaalia alueen luontoarvoja. Ruoppaaminen, laidunnus, veneväylät, virkistyskäyttö ynnä muut toimenpiteet ja toiminnot löytävät paikkansa hoito- ja käyttösuunnitelman kautta. Hoito- ja käyttösuunnitelmalla turvataan myös suojelualueen monimuotoisuus ja kestävä maisemanhoito. Maisemanhoitoa ja avoimena pitämistä puoltavat myös vanhan kulttuurimaiseman piirteiden palauttaminen sekä alueen esteettisten arvojen ja elämyksellisyyden kohentaminen.

Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet -Natura 2000 -kohteen alueet muuttuvat vaiheittain ja vuosikymmenten kuluessa maaseudun luonnonsuojelualueista kaupungin ulkoilu- ja virkistysalueiksi. Suunnittelu etenee nykyistä lainsäädäntöä noudattaen siten, että Natura -alueilla suojeltujen lajien ja biotooppien säilyminen otetaan lähtökohdaksi. Luonnon- ja maisemanhoito, virkistysaluesuunnittelu ja kaupunkisuunnittelu nivotaan yhteen. Östersundomin maankäytön suunnittelu on pitkä prosessi, joka etenee kuntien yhteisestä osayleiskaavasta tarkempiin osayleiskaavoihin ja asemakaavoihin. Hoito- ja käyttösuunnitelma tarkentuu myös eri suunnittelun vaiheissa.

Kulttuuriympäristöt

Suunnittelualueen maisemallisesti ja rakennushistoriallisesti merkittävät ympäristöt liittyvät Östersundomin kartanoa ympäröivään valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuurimaisemaan. Myös Husön kartano sekä Björntorp edustavat alueen kartano- ja talonpoikaishistoriaa. Vantaan kaupungin puolella laajat viljelyalueet liittyvät Västerkullan kartanoon sekä Sotunginlaakson kulttuurimaisemaan. Rakennetut kulttuuriympäristökohteet, joita on syytä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa suojella on kaavaluonnoksessa merkitty erikseen suojeltavan rakennuksen symbolilla.

Kartanomiljööt hevostalleineen ovat tulevan kaupunkirakenteen kohokohtia. Östersundomin kartanon purolaakso on luonteva kohta muodostaa puistomainen reitti mereltä Sipoonkorpeen. Dramaattinen maasto tarjoaa voimakkaan tilasarjan, jossa virkistysreitit voivat kulkea. Krapuojan purolaakso kytkeytyy Sotunginlaakson kulttuurimaisemaan. Puron vartta pitkin voi osoittaa reittejä eri tarkoituksiin vaihtelevassa tilassa.

Yhdyskuntatekniikka

Viitteet:

Aurinkosähkön mahdollisuudet, VTT 2010.

Östersundomin lämmitysratkaisut, Pöyry Finland Oy, 2010.

Östersundomin osayleiskaava-alueen vesihuollon yleisjärjestelyvaihtoehdot, Ramboll 2010.

Östersundomin yhteinen yleiskaava. Teknistaloudellinen selvitys. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosasto, teknistaloudellinen toimisto, 2011.

Alueelle rakennetaan normaalit yhdyskuntateknisen huollon verkostot. Alueen nykyiset verkostot eivät palvele tulevaisuuden kaupunkirakennetta. Alueen yhdyskuntatekniikka on rakennettava pääosin uudelleen ja yhdyskuntateknisen huollon verkostojen liittäminen olemassa oleviin verkostoihin edellyttää tavanomaista enemmän järjestelyjä.

Vesihuolto

Yleiskaava-alueen vesihuolto liitetään Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) ja Sipoon vesi- ja viemäriverkkoihin. Päävesijohto ja -viemäri sijoitetaan Itäväylän ja Uuden Porvoontien varteen ja liitetään Vartioharjussa nykyiseen vesihuoltojärjestelmään. Sipoon rajalla uudet putket liitetään Sipoon vesihuoltoverkkoon. Suunnittelualueesta vain pieniä osa-alueita kuuluu Sipoon vesihuoltolaitoksen toiminta-alueeseen. Kuntien tulee ryhtyä toimenpiteisiin vesihuoltolaitosten toiminta-alueiden laajentamiseksi.

Mikäli alueelle rakennetaan energiatunneli, tullaan siihen sijoittamaan kaukolämpöjohdot ja vesijohto sekä aluetta palvelevia kaapelointeja. Lisäksi on tutkittu pääjätevesiviemärin toteutusta erillisenä jätevesitunnelina. Sen rakentaminen on ajankohtainen vasta siinä vaiheessa, kun Sipoon länsipuolinen maankäyttö merkittävästi lisääntyy.

Vesihuollon varmistaminen alueelle edellyttää pitkien vesihuoltolinjojen rakentamista ja niistä johtuvia mittavia investointeja. Vesihuollon liitoskohta HSY:n verkkoon on noin 4 km:n päässä suunnittelualueen itäosasta. Vesihuollon kannalta edullisinta olisi aloittaa rakentaminen yleiskaava-alueen länsiosasta ja edetä vaiheittain muihin ilmansuuntiin. Kunnallistekniikan rakentaminen toteutetaan katuverkon rakentamisen yhteydessä. Mikäli alueen rakentuminen alkaa muualta kuin länsipuolelta, joudutaan uudet runkojohdot rakentamaan täyskokoisina. Tämä aiheuttaa merkittäviä etupainotteisia vesihuoltoinvestointeja.

Yleiskaava-alueelle laaditaan hulevesien hallintasuunnitelma. Hulevesien hallinta tullaan toteuttamaan kaupungin hulevesistrategian tavoitteiden mukaisesti. Hulevesien hallinnassa varaudutaan käyttämään ekologisia menetelmiä, kuten pintavalutusta, imeytystä, lammikoita ja laskeutusaltaita. Nykyiset lammet, purot ja merenlahdet ovat hulevesisuunnittelun lähtökohtana. Mahdolliset uudet vesiuomat, kosteikot ja lammikot pyritään sijoittamaan tarkoitukseen sopiville alueille.

Energia

Yleiskaava-alueen keskeisillä, tiiviisti rakennettavilla alueilla kysymykseen tulee keskitetty kaukolämmön käyttö. Alueen laitaosilla mahdollisia ovat erilaiset hajautetun tuotannon vaihtoehdot, kuten alueellinen maalämpö. Lämmitysratkaisuista on laadittu erillinen raportti.

Vantaan Energia Oy rakentaa sähköä ja lämpöä tuottavan jätevoimalan Vantaan yleiskaavassa määritellylle Långmossebergenin ET-alueelle. Jätevoimalahanke liittyy sekä Vantaan Energian energiantuotantokapasiteetin ylläpitoon ja kasvattamiseen että pääkaupunkiseudun jätehuollon järjestämiseen. Alustavan aikataulun mukaan voimala otetaan käyttöön vuonna 2014. Tämän hetkisen tiedon mukaisesti jätevoimalan lämpöteho tarvitaan Vantaan kaupungin tarpeisiin.

Yleiskaava-alueen ulkopuolella noin 1 km suunnittelualueen lounaisosasta etelään sijaitsevat Helsingin Energian Vuosaaren A- ja B-voimalaitokset. Voimalaitosten sähkön tuotantoteho on 630 MW ja kaukolämmön tuotantoteho 580 MW. Maanalaistentilojen yleiskaavassa on tunnelihaaravaraus olemassa olevasta Vuosaari-Pasila -energiatunnelista Östersundomin yleiskaava-alueelle. Toteutuessaan tunneliin voidaan sijoittaa aluetta palveleva kaukolämmön runkoputki.

Kaava-alueen lämpöenergian saannin turvaamiseksi varataan noin 5 hehtaarin yhdyskuntateknisten toimintojen aluevaraus. Luonnoksessa alue on Puroniityntien ja Porvoonväylän tuntumassa. Aluevaraus mahdollistaa uusiutuvaan energialähteeseen perustuvan lämmöntuotannon. Toteutuessaan lämpökeskus toimisi aluksi alueellisena kaukolämmön perustuotantoyksikkönä, jatkossa kaukolämmön runkolinjan valmistuttua alueen vara- ja huippulämpökeskuksena.

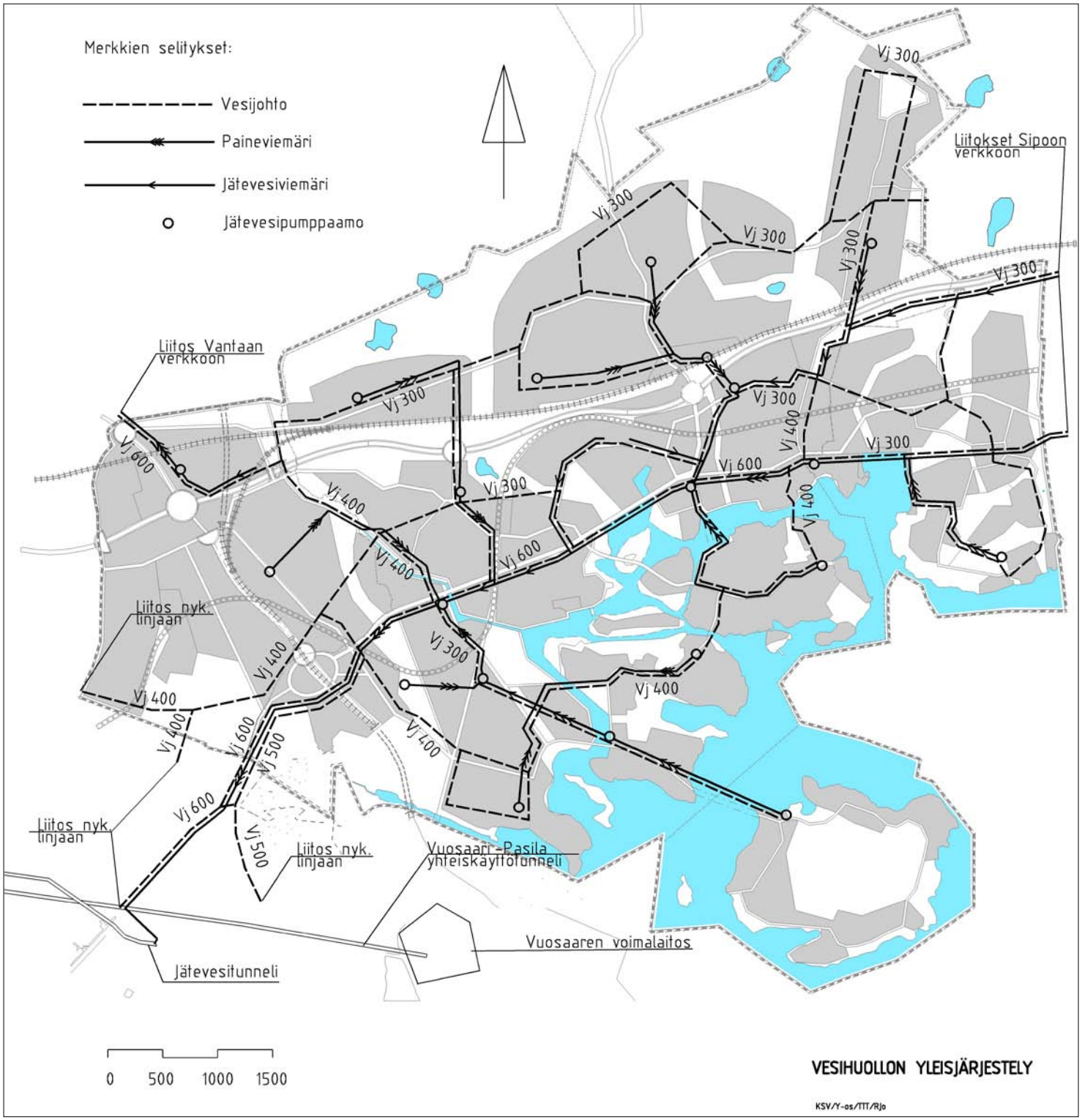
Sähkö

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoissa on osoitettu olemassa olevien ja suunniteltujen 400 kV ja 110 kV voimajohtojen johtoreitit. Maakuntakaavasta poiketen Etelä-Suomen Energia Oy:lla on tarve uuteen 110 kV johtoaluevaraukseen. Johtoaluevaraus kulkee yleiskaava-alueella Porvoonväylän pohjoisreunalla Porvoonväylän ja Heli-rata varauksen välissä. Toteutuessaan voimajohtoyhteys varmistaa sähkönjakelua vikatilanteissa. Yleiskaavassa esitetään Länsisalmi - Vuosaari välille rakennettava uuden 400 kV voimajohtolinjan osittaista siirtoa. Olemassa olevat 110 kV ja 400 kV ilmajohdot pyritään säilyttämään.

Alueen nykyinen sähkönjakeluverkko ei palvele tulevaa maankäyttöä. Alueelle rakennetaan uutta maankäyttöä palveleva jakeluverkko, poikkeuksena on Landbon uudisrakennusalue, jossa ei ole tarvetta muutoksiin. Alueelle rakennettava jakeluverkko toteutetaan mahdollisuuksien mukaan maakaapeliverkkona.

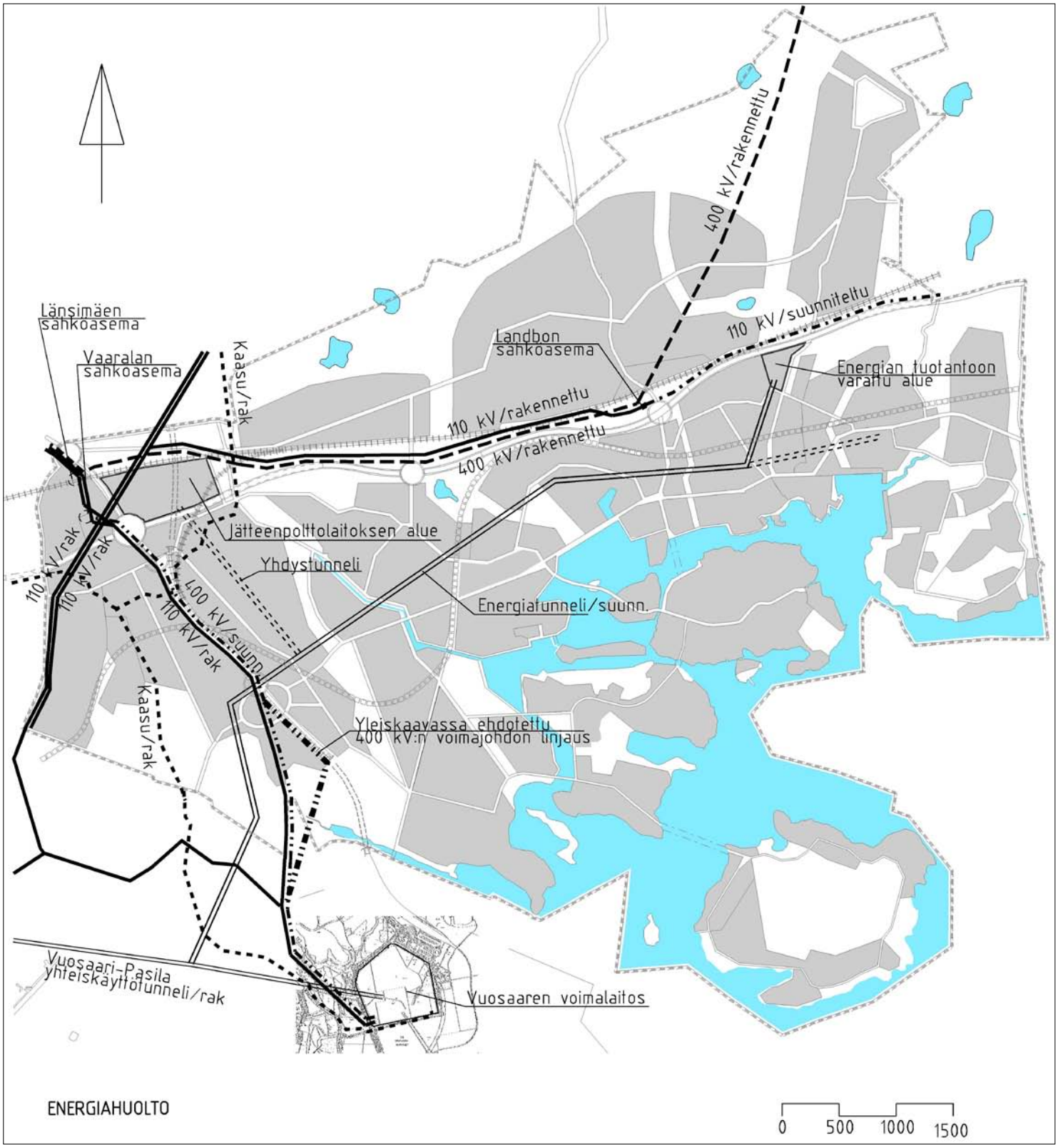
Aurinkosähkö

Tarkoituksena on, että Östersundomin alue profiloituu aurinkosähkön tuotannon ja sen hyödyntämisen koe- ja testialueeksi. Aurinkosähkön tuotanto-, varastointi- ja käyttötapoja pyritään selvittämään monipuolisesti. Yleiskaavassa varaudutaan mahdollisuuteen asentaa aurinkosähköpaneeleja Porvoonväylän pohjois- ja eteläpuolelle noin 6 kilometrin matkalle. Tätä varten kaavaluonnoksessa on erillinen määräys: Viheralueelle Porvoonväylän molemmille puolille saadaan sijoittaa aurinkosähkön valmistamiseen ja varastointiin liittyviä laitteita. Yleiskaava-alueella on lisäksi mahdollista toteuttaa uusia keskitettyjä energiantuotantotapoja kuten keskitetty maalämpö. Aurinkosähkö-aiheesta on tehty erillinen selvitys yleiskaavan valmistelun yhteydessä. Kaavaselostuksen kohdassa ”Ekologia ja ilmastonmuutos” on myös käsitelty aurinkosähköä.



Kaasu

Korkeapaineinen maakaasun siirtoputki kulkee suunnitelluilla korttelialueilla Vantaan Länsimäessä ja Länsisalmessa. Alueiden maankäytön tarkentuessa on selvitettävä kaasuverkon siirtotarve.


400 kV/rakennettu
110 kV/suunniteltu
Länsimäen sähköasema
Vaaralan sähköasema
Kaasu/rak
Landbon sähköasema
Energian tuotantoon varattu alue
110 kV/rakennettu
400 kV/rakennettu
Jätteenpolttolaitoksen alue
Yhdystunneli
110 kV/rak
110 kV/rak
400 kV/suunn.
110 kV/rak
Energiatunneli/suunn.
Kaasu/rak
Yleiskaavassa ehdotettu 400 kV:n voimajohdon linjaus
Vuosaari-Pasila yhteiskäyttötunneli/rak
Vuosaaren voimalaitos
ENERGIAHUOLTO
0 500 1000 1500

Jätehuolto

Alue liitetään HSY jätehuoltopalvelun piiriin. Alueella noudatetaan voimassa olevia jätehuoltomääräyksiä, joiden mukaisesti jätehuollolle varataan riittävät tilat. Tarkempi jätehuoltosuunnitelma tehdään suunnittelun edetessä.

Rakennettavuus

Viitteet:

Östersundomin yhteinen yleiskaava. Teknistaloudellinen selvitys. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosasto, teknistaloudellinen toimisto, 2011.

Rakennettavuuden kannalta tarkasteltuna oleellisia asioita ovat alueen pohjasuhteet ja maaston muodot. Edullisia alueita rakennettavuuden kannalta ovat kallio- ja kitkamaa-alueet, joiden maaston topografia on loivapiirteistä ja korkeusasema on yli +3. Näillä alueilla rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti. Rakennettavuuden kannalta epäedullisia alueita ovat alavat paksujen pehmeikköjen alueet, joissa rakennusten ja rakenteiden perustaminen edellyttää pitkien paalujen (jatkopaalut) käyttöä, sekä mahdollista esirakentamista. Rakennettavuuden kannalta vaikeita paikkoja ovat myös jyrkät rinteet, jotka edellyttävät alueellista louhintaa.

Esirakentamisella tarkoitetaan yleisesti maan rakentamiskelpoiseksi saattamista siten, että kyseisille alueille suunniteltavat rakennukset, kadut ja kunnallistekniikka voidaan rakentaa kantavalle pohjalle. Alavilla kitkamaa-alueilla tämä tarkoittaa normaalia kivennäismaiden läjitystä ja tiivistystä. Savialueilla pääasiallisina esirakentamistoimenpiteinä ovat massanvaihto, ylipenger (esikuormitus), syvästabilointi ja paalulaatta. Edullisin esirakentamistoimenpiteistä on ylipenger. Östersundomin alueen esirakennettavat osat sijoittuvat pääasiassa rannan läheisyyteen alaville pehmeikköalueille sekä purolaaksoihin.

Yleiskaavaluonnoksen kartassa on esitetty metrolinja, jonka todetaan voivan liikkua sekä vertikaali-, että horisontaalisuunnassa jonkin verran. Metron esiselvityksessä on esitetty linjaus, jonka osittainen muuttaminen voidaan todeta tarpeelliseksi myöhemmin saadun pohjatutkimustiedon perusteella. Metrolinjalle osuu kaiken tyyppistä maaperää. Radan korkeusasema suhteessa maanpintaan vaikuttaa oleellisesti radan rakennuskustannuksiin. Alueella on myös paineellista pohjavettä. Savipeltojen kohdalla kustannuksiltaan kallein on vesitiivis betonitunneli.

Ekologia ja ilmastonmuutos

Viitteet:

Östersundomin rakennemallien hiilijalanjäljen arviointi. Gaia Consulting Oy, 2010.

Aurinkosähkön mahdollisuudet Östersundomissa. VTT, 2010.

Östersundom on laaja alue. Siksi sen suhde rakentamisen ja käytön ekologisuuteen tulee olemaan samanlainen kuin yleensäkin Suomen keskikokoisissa kaupungeissa. Nykyään ekologisuutta käsitellään monella suomalaisella projektialueella. Kestävä kehitys on johtotähtenä monessa kaavaselostuksessa. Moni kestävään kehitykseen liittyvä asia ratkaistaan koko valtakunnan tasolla ja moni myös rakennussuunnittelun tasolla. Östersundomin filosofia tässä kysymyksessä painottaa sitä, että Suomessa olisi syytä kohdentaa rajalliset tutkimusresurssimme joihinkin painopistealueisiin siten, että eri projektialueilla voisi olla omia painopistealueitaan kestävään kehitykseen liittyvissä selvityksissä. Tällöin tutkimusten hyöty koko Suomen kannalta voisi olla jo merkittävää.

Östersundomissa painopistealueeksi on suunniteltu aurinkosähköön liittyviä tutkimuksia ja selvityksiä. Useiden vuosikymmenien ajan kestävän kehityksen ja ekologisen rakentamisen keskiössä ovat olleet energiakysymykset. Aurinkosähkö on eräs ratkaisu. Siinä suomalaisella tutkimuksella voisi olla eniten annettavaa myös maailmanlaajuisesti, koska Suomi sijaitsee suhteessa aurinkoon eri tavoin kuin useimmat muut asutut maat. Yleiskaavaluonnokseen liittyy siksi VTT:n laatima aurinkosähköselvitys. Painopiste aurinkosähkössä ei tarkoita sitä, etteikö Östersundom voisi olla testialusta myös monelle muulle kestävän kehityksen osatekijälle.

Hiilijalanjäljen suhteen oleelliset kysymykset liittyvät energiaan ja se päästöihin. Liikenne, rakentamien ja oma energiantuotanto ovat aluetta koskevat perustekijät. Perusselvityksenä on alueelle laadittu Gaia Consulting Oy:n laatima hiilijalanjälkiselvitys.

Östersundomin kokonaishiilijalanjälki muodostuu rakennusten ja liikenteen energiankulutuksesta. Hiilijalanjälkiselvityksen perusteella tulevaisuuden Östersundomissa liikenteen hiilijalanjälki näyttää olevan suurempi kuin asumisen hiilijalanjälki. Henkilöautoliikenne aiheuttaa kaikissa hiilijalanjälkiselvityksen kolmessa skenaariossa suurimman osan alueen hiilijalanjäljestä. Keskeisenä syynä rakennuskannan energiankulutuksesta aiheutuvan hiilijalanjäljen suhteelliseen alhaisuuteen on tulevaisuuden rakennusten hyvä energiatehokkuus sekä oletettu sähkön ja kaukolämmön ominaispäästöjen varsin nopea alentuminen. Pienin hiilijalanjälki syntyy tiiveimmässä skenaariossa, jossa on vähiten liikennesuoritteita. Alueen asukasmäärän kasvattaminen tiivistää rakennetta edelleen, jolloin hiilijalanjälki pienenee.

Kaavoituksella ei voida merkittävästi vaikuttaa rakennusten energiankulutukseen, vaan rakennusten energiankulutus määräytyy pitkälti rakennusmääräyksistä. Asumisen hiilijälkeen vaikuttaa erittäin merkittävästi sähkön ja kaukolämmön ominaispäästöjen kehittyminen – ei pelkästään rakentamisen energiatehokkuus.

Hiilijalanjälkiselvityksessä oletettiin, että aurinkosähköllä katetaan 20 % Östersundomin sähkön tarpeesta. Tämä luku voisi olla teoriassa suurempi, mikäli alueen sähköverkko suunnitellaan alusta pitäen sellaiseksi, että se pystyy joustavasti ottamaan vastaan tämän tuotannon ja tasaamaan tuotannon vaihteluja esimerkiksi sähköautojen tai muiden energian varastointiratkaisujen avulla. Mikäli aurinkosähköä ei hyödynnettäisi alueella lainkaan, olisi asumisen hiilijalanjälki skenaariosta riippuen noin 9–12 % suurempi. Vaikutus liikenteen hiilijalanjälkeen on lähes olematon (noin 0,5 %). Jos taas aurinkosähkön osuus alueen sähkönkulutuksesta olisi 50 %, laskisi asumisen hiilijalanjälki 14–18 %. Vaikutus liikenteen hiilijalanjälkeen on pieni, alle yhden prosenttiyksikön. Suurin vaikutus aurinkosähkön tuotantomäärän muutoksilla on harvemmin rakennettujen skenaarioiden hiilijalanjälkeen.

Rakentamisen aikaisella hiilijalanjäljellä on tulevaisuudessa yhä suurempi merkitys, kun rakennusten käytönai-

kainen energiankulutus vähenee. Tulevaisuudessa rakennusmateriaalien valmistus, niiden kuljettaminen ja rakentaminen tulevat olemaan elinkaarimielessä käyttöä merkittävämpiä hiilijalanjäljen kannalta. Tämän vuoksi Östersundomia rakennettaessa on tärkeää kiinnittää huomioita myös rakentamiseen ja rakennusmateriaalien valintaan, vaikka kaavoituksella voidaan vain rajallisesti vaikuttaa näihin.

Kaavoituksella voidaan vaikuttaa alueen asukkaiden arkiliikkumisesta aiheutuvaan hiilijalanjälkeen, joka riippuu asukkaiden liikennesuoritteista ja kulkumuotojakaumasta. Arkiliikkumisella on merkittävä vaikutus hiilijalanjälkeen, sillä se kattaa noin puolet kaikista liikennesuoritteista. Arkiliikkumisen kannalta on oleellista havaita, että riittävän tiivis rakentaminen mahdollistaa toimivan joukkoliikenneverkoston syntymisen.

Työmatkaliikenteen osalta metro tarjoaisi hyvän yhteyden Helsingin keskustan suuntaan. Tulevaisuudessa yhä suurempi osuus työpaikoista sijainnee kehäteiden varrella, mikä edellyttää tämän huomioimista joukkoliikenteen suunnittelussa – muutoin oman auton käyttöä työmatkoilla on käytännössä vaikea syrjäyttää. Ostosmatkojen minimoimiseksi on tärkeää kaavoittaa asuinalueet niin, että ostovoima riittää lähipalveluiden tarjontaan. Lähikaupan edellyttämään ostovoimaan tarvitaan vähintään 2000–3000 asukasta. Yli kolmannes matkoista liittyy vapaa-aikaan ja näistä kertyy myös suoritetta enemmän kuin työ- ja asiointimatkoista yhteensä. Vapaa-ajan matkat ovat luonteeltaan yksilöllisiä ja vaikeasti ennakoitavissa.

Liikenteen hiilijalanjälkeen vaikuttaa ennen kaikkea alueen tiiveys. Mitä tiiviimpi alue on sitä paremmat edellytykset on pienentää alueen hiilijalanjälkeä. Riittävän tiiviillä rakentamisella, jossa matalat asuinkerrostalot ja kaupunkipientalot täydentäisivät toisiaan, yli 90 % alueen asukkaista voisi sijaita kävelyetäisyyden päässä metroasemasta. Tällöin liikenteen aiheuttama hiilijalanjälki olisi merkittävästi pienempi kuin hajanaisella pientalovaltaisella alueella.

Ilmastonmuutoksen mahdollisesti aiheuttama meriveden nousu ja siihen varautuminen on selostettu kohdassa "Terveellisyys ja turvallisuus".

Alueelliset kuvaukset

Ohessa on esitetty eräänlaiset osa-alueittaiset tulevaisuuskuvat / visiot. Ne sisältävät kuvauksia yleiskaavaluonnoksen osa-alueittaisista määräyksistä ja toteuttamismahdollisuuksista mutta myös alustavia huomioita alueiden jatkosuunnittelua ja hoito- ja käyttösuunnitelmia varten.

Ultuna

Ultuna on maastonsa puolesta hyvin poikkeava musta Helsingistä. Pohjoisreunan Sipoonkorpi ja eteläreunan moottoriväylä rajaavat alueen selkeästi. Jyrkät kalliot, tuuheat metsät, suot ja purot muodostavat omat lähtökohtansa suunnittelulle. Sipoonkorpi on kaupunginosassa väkevästi läsnä. Sipoonkorven eteläreuna on merkitty yleiskaavaluonnokseen omalla merkinnällään. Varsinaiseen Sipoonkorpeen on Ultunasta osoitettavissa n. 4 km^2 metsää.

Ultunan rakennusalueiksi osoitettava maa-alueen laajuus on pitkälti kiinni sitä, kuinka laajaan pientalokaupunkiin Östersundomin yleiskaavassa pyritään. Ultunasta on mahdollista yleiskaavaluonnoksen osoittamassa laajuudessa osoittaa tuhansia tontteja pientalo- ja kaupunkipientalorakentamiseen. Ultunan asutuksen vetovoimatekijäksi nousee itsestään selvästi Sipoonkorpi. Se tarjoaa monipuolisen ulkoilu- ja retkeilymaaston. Ultunalle muodostuu maastonsa ja sijaintinsa vuoksi helposti omaperäinen imago Helsingin kartalla. Mikäli Sipoonkorven toiminta edellyttää jonkinlaisen luontokeskuksen rakentamista on sille varmasti löydettävissä hyvä sijainti Ultunasta.

Yleiskaavaluonnoksessa on Puroniityntien päähän osoitettu viheralue, joka muodostuu alueelle nyt yksityisen toimesta kehitetystä arboretumista. Se tarjoaa luontevan päätepisteen Puroniityntielle.

Ultunan eteläreunasta on varattu suuri kaistale Porvoonväylän tuntumasta 400 kV:n voimajohdolle, 110 kV:n voimajohdolle ja Heli-ratavaraukselle. 400 kV:n linja kääntyy Landbon liittymästä koilliseen Sipoonkorven halki.

Ultunan rakennettavat alueet sijoittuvat kolmelle osa-alueelle: Norrberget, Landbo ja Puroniitty. Näiden välistä viheryhteydet, eräänlaiset maastokanjonit, johtavat eritasoisina Porvoonväylän yli tai ali etelään kohti rantaa. Ne toimivat luontevasti virkistys- ja viheryhteytenä.

Ultunan osa-alueita yhdistää itä-länsisuunnassa Porvoonväylän rinnakkaiskatu. Se alkaa Immersbyntieltä Sipoosta ja päättyy Kehä III:lle Vantaalla. Katu yhdistää siten myös Vantaan ja Sipoon. Kunkin osa-alueen kohdalta on katuyhteys Östersundomin kaupunginosaan. Moottoritielle ehdotetaan lisäksi yhtä uutta liittymää Landbon länsipuolelta. Sen kautta muodostuu selkeä yhteys Kehä III:lta Östersundomin metroasemalle. Rinnakkaiskadulle syntyy erityinen luonne sen kulkiessa laaksojen ja solien yli maaston korkeimmilla kohdilla. Osa-alueita yhdistävät pääkadut ja poikittaiset virkistysreitit ylittävät laaksot ja niissä kulkevat viherkäytävät silloin.

Näin erikoisessa maastossa on luontevaa keskittää rakentaminen kovalle maapohjalle mäkien laelle ja jättää alavimmat paikat, solat, laaksot ja suot, viheryhteyksiksi ja –alueiksi. Kaupunkikuvassa tämä tarkoittaa lukuisia siltoja. Sipoonkorpi sekä rakentamisalueiden sisäiset viheralueet tarjoavat laajan työkentän viheralueiden jatkosuunnittelulle.

Tavoitteena on luoda Ultunassa myös edellytyksiä ja mahdollisuuksia elinkeinoille ja liiketoiminnalle. Ulkoilu- ja retkeilyalueella voi sijaita matkailutoimintaa, ulkoilun palvelurakenteita ynnä muita erityisiä attraktioita (kelkkarata, luontokeskus, saunoja, näköalaravintola jne.). Myös monipuolinen hevostalous voisi löytää jalansijaa Ultunan alueelta, varsinkin kun hevosreittien mahdollisuudet ovat laajat rakentamattomalla ja liikennöimättömällä alueella.

Östersundom

Östersundomin keskeisen sijainnin johdosta suunnittelualueen tehokkain kaupunkirakenne ja suurin väkimäärä tulee olemaan Östersundomin kaupunginosassa. Metrolinja sijoittuu pääosin Uuden Porvoontien ja moottoritien väliin.

Alueen historiallinen ydin on Östersundomin kartano. Se ei kuitenkaan tule jatkossa olemaan Östersundomin kaupallinen tai julkinen keskus. Kartanolle ja sen pihapiirin rakennuksille toivotaan kuitenkin jatkossa löytyvän omaperäinen, Östersundomin identiteettiä korostava julkinen rooli, vaikka itse kartanorakennus säilyykin asuinkäytössä. Kartanoalue on osa viherkäytävää,joka johtaa mereltä kohti Sipoonkorpea.

Östersundomin kaupunginosaan sijoittuu koko suunnittelualueelta kaksi met-

roasemaa. Niiden ympäristöt on tarkoitus kehittää koko Östersundomin suunnittelualueen keskuksiksi. Sakarinmäen metroaseman ominaisuudet ja mahdollisuudet perustuvat siihen, että sieltä on suora yhteys Porvoonväylälle sekä väylän yli Lansbon/Ultunan suuntaan. Sakarinmäen metroasema on myös kohtuullisen lähellä rantaa. Sakarinmäkeen sopii tilaa vievää kauppaa moottoritien tuntumaan. Itse aseman ympäristöön yritetään löytää suoranaista jatkoa jo Sakarinmäen koulun viitoittamaan suuntaan.Näyttävät julkiset palvelut tai seutua palvelevat oppilaitokset tai yhtiöt sijoittuisivat luontevasti juuri Sakarinmäkeen.

Yleiskaavaluonnos lähtee siitä, että merellisyyden ja rannan läheisyyden tulee näkyä alueella tulevaisuudessa. Tämä asettaa suuria vaatimuksia lahtien kunnostussuunnitelmille sekä katu- ja rantarakentamiselle. Toisaalta Östersundomiin on luotavissa useiden kilometrien mittainen rantakatu tai raitti, mikä onnistuessaan tekee kaupunginosasta hyvin houkuttelevan.

Karhusaari

Karhusaari sijaitsee Östersundomin yleiskaava-alueen keskeisten alueiden tuntumassa. Sijaintinsa puolesta Karhusaarella olisi edellytyksiä hyvinkin keskeiseksi Östersundomin alueeksi. Karhusaaren nykyinen rakennustapa ja sille jo muotoutunut maankäyttö asemakaavoineen ovat kuitenkin olleet ratkaisevasti määrittämässä Karhusaaren roolia uudessa tilanteessa.

Suuri osa liitosalueesta on yleiskaavan laatimista varten rakennuskiellossa. Rakennuskiellon ulkopuolelle on jätetty muun muassa osa Karhusaaresta. Vaikka Karhusaaren asemakaavoissa on liitosalueelle asetettuihin tavoitteisiin ja Helsingin oloihin nähden liian vähän rakennusoikeutta, on osalla Karhusaarta nähty mahdolliseksi edetä nykyisen asemakaavan lähtökohdista. Karhusaareen kohdistuu paljon odotuksia ja rakentamispaineita. Karhusaaressa on nähty mahdolliseksi edetä yksityiskohtaisempaan suunnitteluun rinnan Östersundomin yleiskaavan laatimisen kanssa. Tätä silmällä pitäen on laadittu Karhusaaren suunnitteluperiaatteet (Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta 18.2.2010). Karhusaaren asemakaavoja muutetaan vastaamaan uusia tavoitteita pääasiassa sitten kun Östersundomin yleiskaava on valmistunut. Tavoitteena on kuitenkin päästä laatimaan kiireellisempiä maanomistaja-aloitteisia asemakaavan muutoksia jo ennen tätä.

Karhusaareen on hahmoteltu Östersundomin yleiskaavaluonnoksen rinnalla tarkempaa kaavarunkoa, jossa Karhusaaren suunnitteluperiaatteita havainnollistetaan ja määritellään yleispiirteisesti saaren korttelirakenne. Kaavarungon on tarkoitus ohjata asemakaavan muutoksia ennen Östersundomin osayleiskaavan vahvistumista.

Karhusaaren suunnitteluperiaatteiden mukaan saarta kehitetään tehokkaana ja vehreänä merellisenä huvilakaupunginosana. Vehreys tarkoittaa monia asioita. Saarelta tulee löytymään puistoja myös jatkossa ja julkinen kaupunkitila katuvarsilla tulee olemaan vehreä. Merellisyys tarkoittaa yleistä pääsyä rantaan sekä saaren keskuksen sijoittumista rannan tuntumaan. Huvilakaupunginosa tarkoittaa, että Karhusaaren vallitsevana rakennustyyppinä ovat erillispientalot. Kerrostalojen osuus on vähäinen. Huvilakaupunginosa tarkoittaa myös käytettävien arkkitehtuurikeinojen urbaaniutta - pyrkimystä pois omakotitaloalueen luonteesta kohti kaupunkimaista tilamuodostusta. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymät suunnitteluperiaatteet ovat:

1. Karhusaari on luonteeltaan pientalokaupunkia. Rakennukset ovat pääosin yksi - kolmekerroksisia pientaloja. Tonttien rakentamistehokkuudet ovat vähintään et=0.3, joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta. Kiinteistönomistajien esityksestä voidaan jo rakennetut tontit jakaa, osoittaa uusia rakennuspaikkoja ja sallia useampiasuntoiset rakennukset. Uusilla rakentamisalueilla tavoitteellinen alin tonttitehokkuus on et= 0.4.
2. Rantaviivasta vähintään noin 50 % on julkisessa käytössä. Rantaviivaa palautetaan ruoppaamalla Svinviken sekä Kutulök.
3. Karhusaaren keskustaa kehitetään saaren itärannalle Winbergin sataman tuntumaan. Sataman toimintaa saaristosatamana kehitetään.
4. Karhusaarentietä kehitetään saaren pääkatuna.
5. Saaren katuverkossa varaudutaan vähintään toiseen siltaan mantereelle.
6. Kasabergetiä kehitetään saaren näköalapaikkana.
7. Saaren lähivirkistysalueiden suunnittelussa säilytetään mahdollisuuksien mukaan saaristoluonnon erityispiirteitä.

Yleiskaavaluonnos ohjaa Karhusaaren jatkosuunnittelua mm. seuraavin tavoin:

- Saarelle on osoitettu kaksi uutta siltayhteyttä, toinen Korsnäsin puolelle ja toinen Talosaareen.
- Karhusaarentie on merkitty yleiskaavaluonnoksen katuverkostoon pääkatuna;
- Saaren luoteisrannalle Svinvikenin puolelle on osoitettu osa koko yleiskaava-alueen rantoja yhdistävää rantaraittia.
- Rakentamisen määrän suhteen Karhusaaressa on käytetty kahta matalinta tiiveysluokkaa.
- Winbergin satama-alueelle on merkitty hallitoimintojen sijoittamismahdollisuus. Venesatamamerkintä on Winbergin sataman lisäksi merkitty Skadaholmeniin.
- Kasaberget ja pohjoisempi kallioalue ovat osoitetut viheralueiksi.

Talosaari

Talosaaren osalta yleiskaavaluonnos lähtee siitä, että maisemakuvaa selkiytetään: vesialueet erottuvat selvemmin, rantaniittyjä hoidetaan laitumena, maaston alin taso ruopataan kanavaksi, joka yhdistää Bruksvikenin Krapuojaan. Korttelit sijoittuvat kovalle maalle. Myös pääkatulinjat noudattelevat maaston muotoja. Uutena kaupunginosana aluetta tulee leimaamaan merellinen asuminen ja viheralueet, uimaranta ja yhteydet saaristoon sekä ratsastustoiminta.

Talosaaren kautta on yhteys Granöhön. Silta tulee olemaan suuri maisemallinen elementti. Sen avulla voidaan koko suunnittelualueelle järjestää merkittävät merelliset virkistyspalvelut.

Husön kartanon ratsastustoiminta jatketaan. Uusiin, hevostoimintaan liittyviin rakennuksiin ja liikennejärjestelyihin varaudutaan. Hevostoiminnalle on mahdollista varata korttelialuetta kartanon ympäriltä. Hevoskeskuksen yhteydessä voi olla myös asumista, matkailu- ja ravintolapalveluita sekä kaupungin palveluja, yritystoimintaa, puutarhaviljelykeskus, kotieläintila, päiväkoti ynnä muuta.

Kartanomiljöö ja näin sen ympärille muodostuva puutarhamainen ”hevoskylä” toimivat jatkossakin kaupunkimaise-

man keskipisteenä. Husön kartanon ratsastuskeskus kasvaa lähes kaksinkertaiseksi. Uudet tallit, maneesi ja pysäköintipaikat on jäsennetty kompaktisti. Uudet asuinrakennukset ja tilat muodostavat kartanon ympärille pienen kylän. Kartanorakennus itse otetaan maisemassa enemmän esille hoitamalla puistoa. Kartanorakennus on näkymien päätteenä tielinjalle ja se näkyy myös meren suuntaan.

Ratsastusreittiverkosto Mustavuoreen, Sotunkiin ja Sipoonkorpeen sekä Natura-alueiden käyttäminen nykyistä laajemmin laidunalueina ja laiduntamisen kytkeminen Natura 2000-alueiden hoito- ja käyttösuunnitelmiin ovat tavoitteena hevostoiminnan ja maisemanhoidon edistämiseksi. Natura-lahdet säilyttävät lajistollisen rikkautensa, sillä hevoset laiduntavat rantaniittyjä, jolloin ne pysyvät avoimena. Lanta, sen käsittely ja ravinnehuuhtoumat ovat toisaalta ongelma ylirehevien lahtien ruovikoitumisen ja rantaveden laadun näkökulmasta.

Torpvikenin Natura 2000-alue ja luonnonsuojelualue jäävät kaupunkirakenteen sisään. Virkistyskäyttö ohjataan pääasiassa suojelualueiden ulkopuolelle. Virkistyskäytön kehittäminen ja luonnonsuojelu eivät ole ristiriidassa keskenään. Rantaraitti kiertää Karhusaaren sillalta lähtien Talosaaren kärkeä, ylittää Torpvikenin matalalla sillalla Sillholmeniin ja jatkaa Ribbingön rantakatuja pitkin Bruksvikenille.

Julkista rantaviivaa, hiekkarantaa ja venesatamaa voidaan osoittaa Ribbingön ja Talosaaren kärjistä. Pääsy rantaan voidaan suojelualueilla ratkaista laitureilla, pitkospuilla sekä pistolaitureilla. Talosaaren rannoille sijoittuu venepaikkoja, uimapaikkoja, paviljonkeja, kalastuspaikkoja, lintutorneja, venevajoja, veneiden talvisäilytyspaikkoja, kanoottien rantautumispaikkoja. Pistolaitureiden ansiosta asukkaat voivat nauttia meren läheisyydestä häiritsemättä herkkiä luontotyyppejä ja massiivisilta ruoppauksilta säästytään. Ihmiset hakeutuvat mieluiten leveille laiturikansille, jolloin kulkua voidaan helposti ohjata pois luonnonsuojelualueilta ja laitumilta.

Itse Torpvikenin Natura2000-alue sijaitsee alueella niin keskeisesti suhteessa mereen, että sen hoito- ja käyttösuunnitelma tulee olemaan tärkeä osatekijä alueen jatkosuunnittelussa. Ribbingön luonne on ollut huvilakaupunginosa rantaan ulottuvine yksityisomistuksessa olevine tontteineen. Etelänpuoleinen ranta tiivistyy, mutta säilyttää alkuperäisen luonteensa. Granön silta tuo alueen luonteeseen oman lisänsä.

Salmenkallio

Salmenkallioon ei ole aikaisemmin tehty asemakaavoja vaan sen maankäyttö on ollut Vantaan ja Sipoon yleiskaavoissa ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa pääosin maa- ja metsätalousaluetta. Vikkulantien asutus oli huomioitu Vantaan yleiskaavassa pienellä kyläaluemerkinnällä.

Salmenkalliossa on eräs Helsingin korkeimmista maastokohdista, Kasavuori. Se on luonnoksessa edelleen rakentamatonta aluetta ja tarjoaa hienon näköalapaikan. Sillä on pari toisella puolella Porvarinlahtea eli Vuosaaren täyttömäki.

Suurin osa Salmenkalliota on luonnonsuojelu- ja Natura 2000-aluetta alkaen Mustavuoren lehdosta Porvarinlahdelle jatkuen Labbackanmäelle ja Kasavuorelle.

Östersundomin yleiskaavaluonnoksessa Salmenkallion kaupunginosa jakautuu useampaan osaan, joilla kaikilla on eri luonne sijainnistaan ja ympäristöstään lähtien. Kehä III:n lähiympäristö ja Vikkullantien asutus muodostavat oman kokonaisuutensa liittyen Vantaan puolen metroasemaan. Vikkullantien vanhaa asutusta voi luonnoksen mukaan edelleen kehittää asuntoalueena.

Kehän ylittävä Itäväylän jatke, Uusi Porvoontie, on luonnoksessa jaettu kahdeksi kaduksi siten, että on mahdollista osoittaa ajoneuvoille mahdollisuus ajaa Östersundomin eteläosiin ja Porvarinlahdelle ja Vuosareenkin etenemättä syvemmälle idän suuntaan. Paikan luonne on niin suurimittakaavainen, että se kestää monenlaista, suurtakin, rakentamista.

Kehä III:n eteläosan molemmin puolin on osoitettu keltaisella merkittyä korttelialuetta, joka mahdollistaa alueella monenlaista toimintaa.

Etelässä Salmenkalliolta aukeaa maisemana meri ja meren lahdet ja Kantarnäsin niemi. Alueen helmiä ovat rantapuistot ja pienvenesatamat, kenties myös kalaravintolat niiden yhteydessä. Yleiskaavassa osoitettu rantaraitti kulkee lahtien reunaa pitkin.

Porvarinlahden kainaloon jää siltayhteys Vuosaareen muodostaen tärkeän rantareitin kohdan ja erityisen identiteetin, Genius Locin, Porvarinlahden ja Kasavuoren rinteiden länsireunalle. Lahden perälle, junasillan taakse jää Itäisen kaupunkirannikon "hidden secret"; salainen Natura-laakso lintuineen.

Salmenkalliossa metro tulee esiin Kasavuoren alittavasta kalliotunnelistaan ja ylittää Krapuojan laakson. Sen tuntumaan on luonnoksessa esitetty laaja viheralue, jonka erikoisuutena voi olla esim. laaja urheilutoiminta. Tulevaisuuden vapaa-ajan yhteiskunnan kannalta myös laitakaupungilla on syytä olla metroasemia, joiden ympärillä on muutakin kuin pelkästään asutuksen tihentymä. Salmenkallion urheilualueella on täydet edellytykset tulla myös seudullisesti merkittäväksi liikuntakeskukseksi.

Länsimäki

Uusi asuntorakentaminen sijoittuu metroaseman ympärille pääosin Westerkullan kartanon pohjoisille pelto- ja metsäalueille. Uusi rakentaminen erottuu nykyisestä omaksi kokonaisuudekseen. Kartanoalue voi tulevaisuudessa kehittyä uutta ja vanhaa kaupunginosaa yhdistäväksi kulttuuri- ja virkistysalueeksi. Länsimäen pohjoisosa Porvoontien vieressä on varattu työpaikka-alueeksi. Myös Kehätien varteen voi sijoittua tehokkaampaa työpaikkarakentamista, jolle sekä hyvä joukkoliikenne että näkyvyys päätieltä ovat tärkeitä. Myllymäki linnoituksineen varataan virkistysalueeksi.

Kartanon eteläiset peltoalueet voivat kaavaluonnoksen mukaan edelleen pysyä peltoina kaupunkirakenteen keskellä. Tietysti sille voi myöhemmin sijoittua myös muuta avointa tilaa vaativia vapaa-ajan toimintoja, mikäli peltoviljely osoittautuu myöhemmin poistuvaksi toiminnaksi.

Länsisalmi

Alueen maasto on kaupunkimaiselle rakentamiselle haasteellisen jyrkkäpiirteistä. Asuntorakentaminen sijoittuu pääosin kallioharjanteille. Hyvin samanlaiseen maisemaan rakennetaan paraikaa Viikinmäkeä. Metroasema, palvelut ja tehokkain rakentaminen sijoittuvat alueen eteläosaan Uuden Porvoontien läheisyyteen. Pääteiden läheisyydestä johtuen Länsisalmen aseman seutu on vahva paikka sekä palvelujen, että liityntäliikenteen kannalta. Loitompana rakentaminen muuttuu pientalomaiseksi.

Länsisalmen vanha kylä kehittyy pien-

taloalueena siten, että sen historia ja arvokas rakennuskanta ovat suunnittelussa lähtökohtina. Kallioharjanteiden väliseen laaksoon voi sijoittua kaupunginosapuisto toimintoineen. Kallioharjanteiden itäpuolella säilytetään virkistysalueyhteys Sipoonkorven ja Kasabergetin välillä.

Vaarala ja Ojanko

Porvoonväylän pohjoispuolelle on osoitettu pääkatuyhteys Helsingin suunnasta Kehä III:lle suunniteltuun liittymään. Muilta osin luonnoksen maankäyttö noudattaa voimassa olevaa Vantaan yleiskaavaa. Asutusta ei alueilla ole. Lånmossebergenin jätevoimalalla on jo olemassa asianmukaiset päätökset.

Majvik

Viitteet:

Majvikin maankäyttösuunnitelma. Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy, 2011.

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

Yleiskaavaluonnosta valmisteltaessa on Majvikista laadittu tarkempia vaihtoehtoja. Suunnittelutyön menetelmänä on käytetty vaihtoehtomallien tarkastelua, jonka lopputuloksena on päädytty valittuun maankäyttöluonnokseen. Vaihtoehtojen tarkastelussa on etsitty soveltuvia metroaseman ja rakentamisen alueita sekä pyritty huomioimaan alueen suunnittelulle asetetut tavoitteet ja reunaehdot.

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

Yleiskaavaluonnoksen mukaan myös alueella sijaitseva biodynaaminen maatila voi edelleen toimia paikallaan.

Laaditun maankäyttösuunnitelman tavoitteellinen mitoitus on n. 10 000 asukasta metroaseman vaikutusalueelle. Suunnitelman kokonaismitoitus on n. 225 ha korttelialueita ja 58 400 k-m^2 rakentamista, josta asuin- ja keskustatoimintojen alueiden osuus on n. 216 ha ja 57 300 k-m^2. Alueen arvioitu asukasmäärä on kokonaisuudessaan n. 11 400 - 12 400 henkilöä. Asuintoimintojen lisäksi alueelle on suunniteltu julkisia ja muita palveluita, pienvenesatama-alue sekä korttelialueisiin liittyviä katu-, vesi-, ja viheralueita.

Granö

Granön saari on Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavassa suurimmaksi osaksi maa- ja metsätalousvaltaista aluetta, jolla on ulkoilunohjaamistarvetta tai ympäristöarvoja (MU) sekä virkistysaluetta. Maakuntakaavan mukaisesti virkistysalueen osalta alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata virkistyskäyttöedellytyksien säilyminen, alueen saavutettavuus sekä luonnonarvot. Granön saaren osalla ei ole voimassa yleiskaavaa ja alue on poistettu Sipon kunnan Saariston ja rannikon osayleiskaavan rajauksesta. Saarelle osoitetaan monipuolista merellistä toimintaa, virkistysalueita sekä asumista. Laajempi virkistyskäyttö ja pysyvä asutus edellyttävät siltayhteyttä mantereelta sekä kunnallistekniikkaa. Siltayhteyksiä on tutkittu eri vaihtoehtoja vertaillen. Mahdollisia yhteyksiä ovat olleet Ribbingöstä, Kantarnäsistä tai Vuosaaren sataman takaa linjattavat reitit, joita voidaan toteuttaa siltojen ja maakannasten avulla. Yleiskaavaluonnoksessa päädyttiin Ribbingön kärjestä kohti Granötä linjattuun siltaan. Ribbingön ja Granön väliseen siltayhteyteen liittyy myös mahdollisuus pikaraitiotien haaran ulottaminen saarelle. Vesibussiyhteydet kesäisin parantavat saavutettavuutta ja tekevät Granöstä vähintäänkin Pihlajasaarten veroisen kesänviettokohteen.

Sillan päätyyn sijoittuu veneilytoiminnan keskusta ja palvelut. Sillan jatkeena on koko saarta kiertävä rengaskatu, jonka kautta on helposti saavutettavissa kaikki saaren toiminnot. Granön pohjoispuolella sijaitseva kylämäinen asutus tiivistyy. Uusi asutus sijoittuu pääasiassa itä- ja eteläpuolelle saarta, jossa tuulisuus ei ole haitaksi. Vanhat peltoalueet perustetaan viljely- ja siirtolapuutarhapalstoiksi. Helsingin osalta tärkeimmät alueet ovat suuri venesatama telakoineen sillan pään tuntumassa sekä uimaranta. Maaperästä ja ilmansuunnista johtuen saaren länsirannalta on helposti osoitettavissa laaja uimaranta. Saaren keski- ja länsiosat ovat retkeily- ja ulkoilualuetta sekä puistoa, johon sisältyy vanhojen, metsittyneiden hiekkakuoppien maisema.

Saarelle on tavoitteiden mukaisesti osoitettu ympärivuotista asutusta. Asukasmäärä on noin 2000, joiden lisäksi on kesäasutusta.

Suhde tavoitteisiin ja maakuntakaavoitukseen

Luvussa 8 esitetyt tavoitteet ovat olleet suunnittelun lähtökohtia. Osa tavoitteista on myös muokkautunut suunnittelun kautta, esim. Helsingin alueen suunnitteluperiaatteet, Karhusaaren suunnitteluperiaatteet sekä Sipoon Majvikin ja Granön tavoitteet. Näin ollen suunnitelma myös toteuttaa näitä tavoitteita.

Valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet ovat sinällään vastanneet niitä pyrkimyksiä, joita Helsingin, Vantaan ja Sipoon kaavoituksessa on yleensäkin ollut viime vuosina.

Uutta maakuntakaavaa ollaan valmistelemassa Uudenmaan ja Itä- Uudenmaan liittojen yhdistymisen johdosta. Kaavan valmistelu on samanaikaista Östersundomin yleiskaavan kanssa ja voidaan näin tehdä hyvässä yhteistyössä. Toistaiseksi näiden kaavojen valmistelussa samanaikaisesti ei ole ollut näkyvissä erityisiä ristiriitoja. Maakuntakaavan ja Östersundomin yleiskaavan kysymyksistä on eniten ollut esillä Helsingistä itään suuntautuva ratayhteys. Ilmeistä on, että Östersundomin kautta kulkeva ns. Heli-rata pysyy toistaiseksi (alkuvuonna 2011) maakuntakaavassa yhtenä vaihtoehtona. Siksi se on merkitty myös yleiskaavaluonnokseen.

12. Yleiskaavan toteuttamisen vaikutukset

Yleiskaavan toteuttamisen vaikutukset nykyiseen ja tulevaan ympäristöön ovat suuret. Yleiskaava-alue on nyt pääosin haja-asuttua maaseutumiljöötä ja se tulee kaavan toteuttamisen myötä muuttumaan kaupunkialueeksi. Muutos on suuri ja siksi yleiskaavan välittömät ja välilliset vaikutukset ihmisten elinympäristöön, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä kaupunkikuvaan ovat merkittävät.

Kaupungin ja maaseudun eroavaisuuksia voi kuvata äärettömän monin tavoin, kuten maailmankirjallisuus osoittaa. Kaupunginosan kehittymisen pääsuunnat ja yleinen luonne määritellään yleiskaavoituksessa. Suoraan yleiskaavoitus vaikuttaa yksityiskohtaisempaan kaavoitukseen.

Koska yleiskaavan tarkoituksena on osoittaa huomattava uusien kaupunginosien rakentuminen Suomen pääkaupungin yhteyteen ovat merkittävät vaikutukset ennen kaikkea seudullisia ja alue- ja kaupunkirakenteeseen liittyviä. Siksi on oleellista arvioida uuden kaupunginosan vaikutuksia aluetta ympäröivään seutuun.

Kaupunki kasvaa kauemmas itään Östersundomin yleiskaavan toteuttamisen myötä. Kaupunkialueen laajeneminen tarjoaa uusia asuinmahdollisuuksia ja uusia työpaikka- ja virkistymismahdollisuuksia koko seutua ajatellen. Alueen toteuttaminen tulee vaikuttamaan liikennevirtoihin ja liikkumistapoihin suunnittelualuetta laajemminkin. Yleiskaava tulee tarjoamaan myös paljon uusia toimintamahdollisuuksia monelle elinkeinoelämän sektorille. Elinkeinoelämän kannalta tärkeää on työvoiman saanti. Östersundomin rakentuminen tuo asuinmahdollisuuksia suurelle työvoiman määrälle. Nyt luonnoksessa esitetty metron jatkaminen itään parantaa myös nykyisen metron käyttömahdollisuuksia. Uusi itä- ja länsimetro tekee Helsingin rannikosta hyvin toimivan ja saavutettavan monipuolisen kokonaisuuden. Elinkeinoelämän näkökulmasta yhteydet Östersundomista Kehä III:n suuntaan ovat myös merkittävät.

Kaupunkirakenteen laajeneminen itään muuttaa paikallisia luonnonoloja. Kasvi- ja eläinlajisto muuttuu osaksi sen perusteella, kuinka hyvin ne viihtyvät kasvavan ihmismäärän läheisyydessä. Osa sopeutuu kaupunkiin paremmin, osa huonommin.

Yleiskaavoitus määrittelee osan myös alueen tulevasta elämäntavasta ja muuttaa alueella nyt elävien toimintatapoja. Uutta kaupunkialuetta palvelevat tekniset rakenteet ovat myös Östersundomin tapauksessa poikkeuksellisen vaativat. Suuri osa Östersundomin kaupunkirakentamisen taloudellisista seuraamuksista määrittyy jo yleiskaavavaiheessa. Siksi nyt tehtävien päätösten painoarvo on suuri.

Sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset

Viitteet:

Lounais-Sipoosta Helsinkiä - Maaseudusta kaupunkia. Sosiokulttuurinen selvitys liitosalueesta. WSP Finland Oy, 2009. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston julkaisuja 2009:1.

Liitosalueen rakennettu kulttuuriympäristö. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2008:3.

Sipoosta ja Vantaalta Helsinkiin liitettävän alueen suunnittelun lähtökohtia. Seppo Laakso, Kaupunkitutkimus TA Oy, 2008. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2008:4.

Nykyisen maaseudun rakentaminen keskisuureksi suomalaiseksi kaupungiksi tarkoittaa monenlaisia muutoksia alueen nykyisiin sosiaalisiin ja kulttuurisiin oloihin. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnin tarkoituksena on keskittyä tarkastelemaan yleiskaavan toteuttamisen vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa voidaan tarkastella asuinympäristöjen viihtyisyyttä ja toimivuutta, ratkaisujen synnyttämää asuntotarjontaa sekä eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksia. Lisäksi arvioidaan vaikutuksia nykyisiin asuinalueisiin ja asukkaiden olosuhteisiin. Kulttuuristen vaikutusten arvioinnissa kiinnitetään erityistä huomioita kaupunkiin kulttuuriympäristönä. Arviointia on tehty koko ajan suunnittelutyön edetessä. Eräs merkittävimmistä kysymyksistä Östersundomin suunnittelussa on nimenomaan, minkälaista kaupunkia ollaan tekemässä.

Östersundom tulee kaupungistumaan voimakkaasti ja se muuttaa fyysistä ja sosiaalista miljöötä. Asukasmäärä tulee vähintään kymmenkertaistumaan, palvelut paranevat, tehokas joukkoliikenteen käyttö tulee mahdolliseksi. Myös alueen identiteetti muuttuu. Alueen identiteetti on alueen omaleimaisuutta ja eroavaisuutta muista. Östersundomin alueen identiteetti pohjautuu pitkälti kartanokulttuuriperintöön sekä saaristolaisuuteen. Ruotsinkielinen kantaväestö omistaa alueella maata enemmän kuin suomenkieliset uudisasukkaat.

Asukkaiden paikallinen identiteetti on vahva, muttei yksiulotteinen. Yhteisöllisyyden luojana toimii sosiaalinen kylämäisyys ja maalaisuus. Toisaalta moni kokee itsensä myös kaupunkilaiseksi, jos esimerkiksi työ ja harrastukset sijaitsevat kaupungissa. Voidaankin puhua seutukaupunkilaisuudesta.

Hyvän ympäristön muotoutuminen ja määrittely on monimutkaista. Kotiin, asuntoon ja asuinympäristöön kiinnittyy identiteettejä, merkityksiä ja konteksteja. Sosiaalisten ja kulttuuristen vaikutusten arvioinnin tarkoituksena on tutkia eri alueisiin liittyviä mahdollisuuksia ja riskejä sekä tapoja lieventää kaavoituksen mahdollisia haitallisia vaikutuksia. Arvioinnin tavoitteena on myös ennaltaehkäis-

tä jyrkkien intressiristiriitojen ja konfliktien syntymistä.

Sosiaalisilta vaikutuksiltaan edullisimman kaupunkirakenteen näkökulmasta tavoitteena olisi erilaisten sosiaalisten ryhmien ja elämäntapojen sekoittuminen tai sijoittuminen lähelle toisiaan. Tämä ei välttämättä synnytä sosiaalista yhteisöllisyyttä, mutta ei myöskään kasvattaisi eriytymistä tai alueiden yksipuolistumista. Alueiden monipuolinen rakentuminen tarkoittaa sitä, että asuntojen omistusmuodot, hintaluokat, asumisrakenne sekä rakennuskanta ovat moninaiset.

Elämäntapojen entistä suurempi erilaistuminen, ihmisten erityyppiset elämisen muodot sekä toiveet ja odotukset asuin- ja työympäristön suhteen tulevat lisääntymään tulevaisuudessa. Hyvän yhdyskuntasuunnittelun tehtävänä on tarjota erilaisten elämäntapojen toteuttamisen mahdollisuuksia. Rakentamisen kannalta tämä tarkoittaa muun muassa asuntojen ja rakennusten joustavuutta ja muuntelukykyä. Eri ikäryhmien huomiointi tarkoittaa erilaisten palvelujen tarjoamista.

Tärkeä osa palveluverkkoa on julkinen liikenne, joka vaikuttaa palveluiden saavutettavuuteen. Toimiva joukkoliikenne voi parhaimmillaan lieventää ikäryhmittäistä ja sosiaalista segregaatiota. Palveluverkon tulee olla kattava siten, että peruspalvelut ovat helposti ja vaivattomasti saavutettavissa. Yksiköiden tulee sijaita lähellä toisiaan, mikä helpottaa joukkoliikenteen tehostamista.

Väkiluvun kasvu vähentää asukasta kohti käytössä olevien viheralueiden määrää, mutta tavoitteena voidaan pitää sitä, että viheralueiden määrä asukasta kohti pysyy silti korkeana. Hyvä saavutettavuus on tärkeää. Viheralueiden paikallista vähenemistä voidaan korvata myös laadulla, mikä tarkoittaa lisää ja paremmin hoidettuja ulkoilureittejä ja monipuolisia toimintoja eri ihmisryhmille.

Syrjäytymisen tai työttömyyden kaltaisia sosiaalisia ongelmia ei ratkaista hyvälläkään yleiskaavatyöllä. Sen sijaan yleiskaavoituksessa on tärkeää tunnistaa, missä ja miksi näitä ongelmia esiintyy sekä millaisia sosioekonomisia vaikutusketjuja niihin liittyy. Silloin saadaan mahdollisuuksia – yhdessä kaupunkisuunnittelun muiden osapuolten kanssa - vaikuttaa niiden lieventämiseen tai kärjistymiseen.

Yleiskaavan toteuttamisella on vaikutuksia koko seudun sosiaaliseen ympäristöön. Metroverkoston laajentaminen muuttaa esimerkiksi nykyisen metron pääteasemana toimivan Mellunmäen asemaa kaupungin asuinaluekirjossa. Metrolinjan jatkamisen jälkeen Mellunmäki ei ole enää perimmäinen paikka, jonne metrolla pääsee. Tämä aseman muutos voi tarjota uusia näkymiä Mellunmäen kehittämiselle. Metroverkoston kehittäminen huomioiden sekä länsi- että itämetron parantaa merkittävästi rannikon suuntaista joukkoliikennettä. Se myös yhdistää seudun äärilaitoja toisiinsa: tavallaan välimatka Kirkkonummen Sundbergin ja Sipoon Söderkullan välilläkin lyhenee vaikka eivät varsinaisesti edes ole metron varrella.

Mikäli yleiskaavaa toteutetaan kaikki sen pientalopotentiaali hyödyntäen, muuttaa se merkittävästi koko seudun asuinpaikkavalikoimaa - Helsingissä on entistä useammalle mahdollista toteuttaa unelmaansa asua pientalossa. Kaava luo mahdollisuuksia yli 10 000:n pientalotontin muodostumiselle.

Sosiaalisten ja kulttuuristen vaikutusten lopulliseen muotoon vaikuttavat paljolti yksityiskohtaisemmat suunnitelmat ja asuinalueiden varsinainen rakentaminen. Erityisesti osa vaikutuksista ihmiseen tulee esiin vasta yksityiskohtaisemman kaavoituksen ja maankäytön toteutumisessa. Tämän takia sosiaalisten ja kulttuuristen vaikutusten arviointi kiinnittyy jatkossa myös myöhempään suunnitteluun.

Kaupunki kulttuuriympäristönä

Tulevan kaupunkikulttuurin laatuun yleiskaavalla on suuria seuraamuksia. Tuleeko siitä oikeaa kaupunkia, jossa julkinen tila, kadut ja torit, ovat tärkeässä roolissa ja missä palvelut ovat lähellä? Vai tuleeko siitä lähiöperiaatteeseen perustuva paikka, missä vehreys, ulkoilu ja virkistys ovat tärkeimmässä asemassa ja kaupunkielämä muutoin urbaanina vilkkaana kokemuksena jää vähemmälle painoarvolle? Nyt yleiskaavaluonnoksessa kuvastuva halu rakentaa tiiviisti pääkatua ja sen vartta, metroaseman seutuihin liittyen, osoittaa suuntaa kohti urbaania eläväistä lähiympäristöä. Toisaalta monet nykyiset suomalaiset suunnitteluperiaatteet korostavat lähiömäisiä ratkaisuja, kuten rauhallisuutta, hiljaisuutta, virkistysalueiden runsautta, ulkoilureittejä, väljyyttä jne. Monet tähän kysymykseen viittaavista suunnitteluratkaisuista tehdään seuraavissa suunnitteluvaiheissa yleiskaavaluonnoksen jälkeen.

Suunnittelualueen maisemallisesti ja rakennushistoriallisesti merkittävät ympäristöt liittyvät Östersundomin kartanoa ympäröivään valtakunnallisesti arvokkaaseen kulttuurimaisemaan. Kulttuuriympäristöjen arviointi sisältää vaikutusten arvioinnin valtakunnallisesti ja paikallisesti merkittäviin maisema-alueisiin ja rakennettuihin ympäristöihin, muun muassa nykyisin rakentamattoman alueen muuttumisesta rakennettavaksi alueeksi

Östersundomissa löytyy monia kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita. Kulttuurihistoriallisesti merkittävimmän alueen muodostaa Karlvikenin lahden ympäristö. Östersundomin kartanomiljöö, kappelin paikka ja Björkudden ovat osa valtakunnallisesti arvokasta kulttuuriperintöä. Husön kartano sekä Björntorp edustavat alueen kartano- ja talonpoikaishistoriaa. Vantaan kaupungin puolella laajat viljelyalueet liittyvät Västerkullan kartanoon sekä Sotunginlaakson kulttuurimaisemaan.

Kartanomiljööt ovat tulevan kaupunkirakenteen kohokohtia. Östersundomin kartanon purolaakso on luonteva kohta muodostaa puistomainen reitti mereltä Sipoonkorpeen. Dramaattinen maasto tarjoaa voimakkaan tilasarjan, jossa virkistysreitit voivat kulkea. Krapuojan purolaakso kytkeytyy Sotunginlaakson kulttuurimaisemaan. Puron vartta pitkin voi osoittaa reittejä eri tarkoituksiin vaihtelevassa tilassa. Maiseman kannalta merkittävät purolaaksot on huomioitu kaavaluonnoksessa.

Östersundomin kartanoa ja sitä ympäröivää kulttuurimaisemaa voidaan pitää alueen historiallisena sydämenä. Kaavaluonnos mahdollistaa kartanon merkittävän aseman säilyttämisen ja toisaalta sen toiminnan kehittämisen monilla tavoin - laajamittaista viljelyä tai sikataloutta ei kuitenkaan kaupunkirakenteen keskellä voi harjoittaa. Kartanomiljöön kehittäminen historiallisten elämysten kiinnostavuuden takia on imagollisesti tärkeää. Kartanomiljöön säilyttäminen kokemuksellisena kulttuurihistoriallisena paikkana, ei estä alueen liittämistä osaksi kaupunkimiljöötä. Kaavaluonnos mahdollistaa Östersundomin kartanoalueen historiallisen merenrantayhteyden palauttamista - kartanosta avautuu vesimaisema ja toisaalta vesimaisemasta avautuu monista suunnista näkymiä kartanolle.

Björkudden on Zachris Topeliuksen vanhuuden asuintalo. Talolla on paljon symbolista ja imagollista arvoa. Kaupunkisuunnittelun keinoin sen arvoa voidaan entisestään nostaa. Björkuddenin miljöö on osa kaavaluonnoksen Korsnäsin rannoille sijoittuvaa rantakaupunkirakennetta. Kaavaluonnoksessa on Björkuddenin läheisyyteen osoitettu Karhusaaren silta. Silta on osa tärkeää yhteyttä Karhusaaresta Sakarinmäen metroasemalle. Silta muuttaa Björkuddenin maisemaa tarjoten toisaalta uusia paikkoja havainnoida myös Björkuddenia avatussa merenlahtimaisemassa.

Östersundomin kappeli on rakennettu 1754 ja se on Helsingin vanhin rakennus. Östersundomin kartanon päärakennus on vuodelta 1878. Kartanoa ja sitä ympäröivää kulttuurimaisemaa voidaan pitää alueen historiallisena sydämenä. Kartanomiljöön kehittäminen historiallisten elämysten kiinnostavuuden takia on imagollisesti tärkeää. Kartanomiljöön säilyttäminen kokemuksellisena kulttuurihistoriallisena paikkana ei estä alueen liittämistä osaksi kaupunkimiljöötä.

Asuntokanta ja väestö

Alueelle rakennettavan asuntokannan rakenne talotyypin (kerrostalo / pientalo), asuntojen koon, rahoituksen ja toteutuksen (vapaarahoitteinen / välimuodot / yhteiskunnan tukema vuokratalo) suhteen on tiiviisti sidoksissa alueelle tulevien kotitalouksien tulo- ja koulutustasoon. Tämä on erittäin vahva tekijä alueen muotoutumisessa.

Ääritapauksessa alue voitaisiin suunnitella ja toteuttaa markkinaehtoisesti niin, että kaikki rakennettavat asunnot olisivat vapaarahoitteisia suuria pientaloasuntoja. Tämä linja merkitsisi käytännössä alueen suunnittelun jatkamista samoilla periaatteilla kuin millä Landbo ja Karhusaari on toteutettu. Tällöin alueen väestörakenne muodostuisi homogeeniseksi ja painottuisi korkeatuloisiin, hyvin koulutettuihin lapsiperheisiin. Tämä nostaisi osaltaan alueen sosiaalista statusta ja kohottaisi tutkimusten mukaan alueen tonttimaan ja asuntojen hintatasoa. Tämä vahvistaisi edelleen väestörakenteen homogeenisuutta, koska asuntojen korkea hintataso suuri asuntokoko nostaisivat alueelle tulon kynnystä pienituloisille ja perheettömille.

Vastaavasti toisessa ääripäässä alue voitaisiin toteuttaa painottaen kerrostalotuotantoa ja yhteiskunnan tukemia vuokra-asuntoja. Tämä merkitsisi Itä-Helsingin kerrostalorakentamisen jatkamista edelleen itään. Rakennettava asuntokanta vetäisi alueelle pienituloisia ja vähän koulutettuja perheitä sekä perheettömiä kotitalouksia. Kansainvälisten tutkimusten mukaan etäällä keskustasta ja erillään muusta kaupunkirakenteesta sijaitseva kerrostalovaltainen sosiaalinen vuokra-asuntokeskittymä on pitkällä ajalla riskialue slummiutumisen ja sosiaalisten ongelmien keskittymisen kannalta.

Kumpikaan edellä esitetystä ääritapauksesta ei ole realistinen. Metroon perustuva joukkoliikenne yhdessä hyvän paikallisen palvelutason kanssa tekee mahdolliseksi ja myös välttämättömästi liitettävän alueen toteuttamisen asuntojen monimuotoisuuden pohjalta. Tämä mahdollistaa alueen erityispiirteiden hyödyntämisen, erilaisten asumisvaihtoehtojen tarjonnan sekä riittävän väestömäärän metron ja palveluiden taloudellisuuden kannalta.

Talous

Alueelle rakennetaan normaalin palveluasteen tuottavat yhdyskuntatekniset järjestelmät. Olemassa olevat yhdyskuntatekniset verkostot eivät riitä palvelemaan tulevaisuuden kaupunkirakennetta. Yhdyskuntatekniikka tuleekin pääosin uudelleenrakentaa ja yhdyskuntateknisen huollon verkostojen, eritoten vesihuollon ja kaukolämmön, liittäminen olemassa oleviin verkostoihin edellyttää tavan-

omaista enemmän järjestelyjä.

Alue on toteutettava niin, että siitä aiheutuvat yhteiskuntataloudelliset hyödyt ovat suuremmat kuin vastaavat kustannukset, jollain aikavälillä. Kunnallistalouden näkökulmasta kunnat joutuvat rahoittamaan liitettävän alueen suunnittelun, perusrakenteen, joukkoliikenteen ja peruspalveluiden investoinnit ja myöhemmät käyttökustannukset. Rakentamis- ja suunnitteluvaiheessa kunnat saavat tuloja maanluovutuksista sekä mahdollisista yksityisten maaomistajien maankäyttösopimuksista tai kaavoitusmaksuista.

Edelleen kaupunki saa tulevien asukkaiden kunnallisverotulot sekä kaavoitettujen ja rakennettujen kiinteistöjen kiinteistöverot sekä yritysten yhteisöverotulot. Näiden kustannusten ja tuottojen arviointi on suunnittelun seuraavien vaiheiden tehtävä. Kuitenkin on todennäköistä, että edellä esitetty ehdotus liitettävän alueen asuntotuotannoksi mahdollistaa alueen toteuttamisen myös yhteiskuntatalouden näkökulmasta kannattavasti

Östersundomin metroliikenteeseen tukeutuvat maankäyttöratkaisut ovat pitkällä tähtäyksellä taloudellisesti toimiva ratkaisu. Metroverkon laajentuminen itään on kokonaistaloudellisesti kannattavaa. Verkon varikko-, valvomo- sekä huoltotiloissa saavutetaan synergiaetua, koska ne palvelevat koko metron liikenneverkkoa.

Raideliikenteen rakentamisesta aiheutuva investointikustannus puoltaa riittävän suuren asukasmäärän ja kerrosalan keskittämistä radan varteen. Mitoituksessa on hyvä suunnittelun yhteydessä tarkastella kynnyskustannusten muodostumista. Maaperärakentamisen osuus täyttöjen, ruoppauksien ja mahdollisten esirakentamistoimenpiteiden osalta tullaan määrittelemään tarkemmin yleissuunnittelun yhteydessä perusinventointitietojen täydentymisen myötä.

Tarkemmalla tasolla Helsingin kaupunki arvioi kaavoitukseen liittyviä kuntataloudellisia kysymyksiä erityisesti myös asuntotuotannon kannalta. Tällöin merkittäviä seikkoja ovat rakentamisen määrä ja esim. Helsingin maanomistuksen osuus kaikista korttelialueista.

Sipoon käytäntö suurten maankäyttöprojektien toteuttamiseksi poikkeaa paljon Helsingin menettelytavoista. Kunnan oma taloudellinen panos on pienempi. Osa Majvikin yleiskaavoitettavasta alueesta kuuluu kunnan ja maanomistajien välillä tehdyn hankeyhteistyösopimuksen piiriin, jonka pohjalta maanomistaja vastaa alueen asemakaavoituksesta ja toteuttamisesta syntyvistä kustannuksista oman alueensa osalta, sekä alueen ulkopuolelta siltä osin kuin ne syntyvät alueen toteuttamisesta. Kustannuksista sovitaan tarkemmin erillisillä sopimuksilla.

Maaperän pilaantuneisuus on nykykäsityksen mukaan varsin vähäistä. Alueella liikuteltavat rakentamiseen liittyvät massat ovat sen sijaan merkittäviä sekä tekniseltä että taloudelliselta kannalta.

Ennen tarkennetusta yleiskaavaluonnoksesta tehtävää päätöksentekoa kootaan kaavataloudelliset perusselvitykset ja ohjelmoidaan tarkemmin seuraavassa suunnitteluvaiheessa laadittavat kaavataloustarkastelut.

Yleiskaavaehdotuksen suunnitteluvaiheessa laadittavat kaavataloustarkastelut käsittävät liikennejärjestelmää ja yleiskaavan yksittäisiä osa-alueita koskevat erilliset selvitykset.

Liikennejärjestelmän kaavataloustarkastelussa suoritetaan metroon, busseihin ja niiden yhdistelmään perustuvan joukkoliikennejärjestelmän hyötykustannuslaskennat. Työ perustuu laadittaviin liikennejärjestelmäkuvauksiin ja -ennusteisiin, kerrosalaennusteisiin ja liikenteellisten vaikutusten arviointiin.

Yksittäisten osa-alueiden kaavataloudellisilla vaikutuksilla tarkoitetaan tässä fyysisen ympäristön (asunnot, toimitilat ja infrastruktuuri) rakentamisesta, käytöstä, korjauksesta ja kunnostuksesta aiheutuvia välittömiä menoja sekä kunnallisten palvelujen (opetus-, sosiaali-, terveys-, nuoriso- ja liikuntatoimi) toiminnasta aiheutuvia menoja. Tuloista mukana ovat vain rakennusoikeuksien myynnistä saatavat tulot. Laadittavien taloudellisuusluokittelujen avulla arvioidaan yleiskaavan osa-alueiden taloudellista edullisuutta ja kaavaratkaisun sisällön kehittämistarvetta ennen yleiskaavaehdotuksen laadintaa.

Laadittavat kaavatalousselvitykset mahdollistavat myös maankäytön ja liikennejärjestelmän vaiheittain toteuttamisen ja ajoituksen alustavan arvioimisen.

Liikenteelliset vaikutukset

Seudulliset vaikutukset

Metron jatkaminen itään parantaa pääkaupunkiseudun poikittaista joukkoliikenneverkkoa ja on valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden mukainen ratkaisu. Sillä taataan, että uuden suuren asuinalueen asukkailla on hyvät joukkoliikenneyhteydet käytettävissään. Lisäksi vaihtomahdollisuudet metroon niin Vantaalta pohjoisesta kuin Sipoosta ja Porvoosta idästä toteutetaan joustaviksi. Liityntä asemille toteutetaan busseilla.

Valtatie 7:n, Uuden Porvoontien mt 170 sekä liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen uusi mittava maankäyttö tuo kehitystarpeita huolimatta hyvistä joukkoliikennejärjestelyistä. Valtatien liikenteen sujuvuutta kuvaava palvelutasotarkastelu osoittaa, että alueen ollessa rakennettu lisäkaistat ovat tarpeen vt 7:llä.

Yleiskaava-alueella Uusi Porvoontie suunnitellaan 2 + 2 -kaistaisena liikenteen toimivuuden takaamiseksi. Mikäli erillistä joukkoliikennekaistaa (pikaraitiotievaraus) ei toteuteta, Uutta Porvoontietä pitkin kulkeva bussiliikenne hidastuu nykytilanteeseen verrattuna.

Seudulliset jalankulku- ja pyöräily-yhteydet monipuolistuvat huomattavasti ja Sipoonkorpi tulee saavutettavaksi hyvin myös joukkoliikenteellä.

Väestön lisäys Östersundomissa edesauttaa myös hyvien joukkoliikenneyhteyksien luomista lentokentän suuntaan.

Alueelliset vaikutukset

Mahdollisimman monipuolinen ja kattava katuverkko takaa liikenteen toimivuuden alueella ja varmistaa myös sen, että paikallisesti ei synny suuria ”pullonkauloja” autoliikenteen osalta eikä siten myöskään synny suuria paikallisia melu- tai päästöhaittoja. Nämä pienenevät myös pitkällä aikajänteellä ajoneuvokaluston uudistumisen myötä.

Alueelliset laadukkaat ja monipuoliset jalankulku- ja pyöräily-yhteydet sekä reitit asemille, Sipoonkorpeen ja väylät rantavyöhykkeellä takaavat laadukkaan lähiliikkumisympäristön.

On huomattavaa, että joukkoliikenteen käytön aktiivisuuteen kuin myös ylipäätään liikennemääriin vaikuttavat monet suuret tekniset ja poliittiset asiat ja päätökset, kuten ajoneuvojen kehitys, polttoaineiden hintapolitiikka, mahdolliset rajoittamiset (tietullit) sekä kannustimet (joukkoliikenteen hinnoittelu). Näiden vaikutukset ovat suuria ja siten tarkempi analyysi liikenteestä ja sen tarpeista tulee tehdä ja tarkastella määrävälein. Pääasiassa tavoitteena on kannus-

taa joukkoliikenteen käyttöä rajoittamatta kuitenkaan yksityishenkilön liikkumisvapautta. Infran lisäkapasiteetin tarjonta tulee tehdä pienin askelin vasta sitten, kun todellinen tarve syntyy.

Luontovaikutukset

Maaseudun rakentaminen kaupungiksi tarkoittaa suuria muutoksia alueen luonnon oloissa. Maaperää louhitaan ja täytetään. Maamassoja tuodaan lisää. Myös kasvilajit tulevat todennäköisesti lisääntymään ja samalla muuttumaan, kun uudet asukkaat sisustavat ympäristöään. Luonnonvarainen eläimistö valikoituu aiemmasta poikkeavalla tavalla.

Sipoonkorven tarkastelualueesta Helsinkiin kuuluu vain runsas 16 %, joten siitä rakentamiseen osoitettavan maapintaalan osoittaminen ei ole korven kannalta kohtalonkysymys. Yleiskaavaluonnoksessa metsän osuus moottoritien pohjoispuolisista alueista on n. 40 %, jonka lisäksi muuta viheraluetta Ultunan kaupunginosassa ovat Porvoonväylän varren viheralueet sekä korttelialueen sisäiset viheralueet. Korven olosuhteita määrittelevät oleellisemmin tulevat käyttö- ja hoitosuunnitelmat. Asutuksen suurempi läheisyys tuottaa ainakin korven reunavyöhykkeelle suuremmat käyttäjämäärät. Asuinpaikkana korven reuna tarjoaa mielenkiintoiset puitteet hyvien kaupunkipaikkojen luomiseksi jatkossa sen vaihtelevan maaston johdosta. Sipoonkorven suhteen tärkein näkökulma lienee pääkaupunkiseudullinen ja virkistyksellinen. Helsingin liepeillä on vain kaksi suurta metsäaluetta, joista Sipoonkorpi on toinen.

Natura 2000- alueet ovat yleiskaavaluonnoksessa rakentamattomia. Niiden läheisyydessä on kuitenkin paljon rakentamista. Todennäköisesti Östersundomin lisääntyvä väkiluku ulottaa vaikutuksensa myös Sipoonkorven Natura-alueille sekä Helsingin, Vantaan että Sipoon alueille. Nämä Natura-alueisiin kohdistuvat vaikutukset arvioidaan erikseen lain edellyttämällä tavalla.

Terveys ja turvallisuus

Liikenne

Yleiskaava-alueen joukkoliikenneratkaisut, tiivis kaupunkirakenne, katuverkon verkkomainen rakenne, energiatehokas rakentaminen, uusiutuvien energiamuotojen ja alueen liittäminen kaukolämpöverkkoon alentavat hiilijalanjälkeä ja tukevat ilmastonmuutoksen torjunnan tavoitteita. Metro joukkoliikenteen runkona on ilmastomuutoksen kannalta hyvin toimiva ratkaisu. Raideliikenteen energiankulutus ja päästöt ovat vähäisempiä kuin autoliikenteellä.

Uusi maankäyttö aiheuttaa liikennemäärien merkittävää kasvua kaava-alueen maanteillä ja pääkaduilla. Tämä lisää myös liikenteen aiheuttamaa melua. Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu tiivistä asumista myös pääkatujen varteen, koska tavoitteena on perinteisen tyyppinen kaupunkirakenne pääkatuineen ym. Kaupunkielämän elävyys ja vilkkaus on lähtökohta. Tämä asettaa kohtuulliselle meluntorjunnalle haasteita katujen jatkosuunnittelussa. Moottoritietyyppisten väylien (Porvoonväylä, Kehä III) melun leviämistä voidaan torjua mm. pääväylien meluesteillä ja riittävillä suojaetäisyyksillä, osin myös rakennuskorttelien käyttötavoilla ja massoittelulla. Myös uusia energiaratkaisuja voidaan toteuttaa niin, että ne toimivat myös meluesteinä. Pääväylien ennusteliikenteen melualueet ilman uutta maankäyttöä on esitetty yleiskaavan teknistaloudellisessa selvityksessä.

Metrojunien aiheuttamaa melua voidaan torjua radan rakentamisen yhteydessä toteutettavin meluestein. Metron runkoäänien ja tärinän vaimentaminen otetaan huomioon radan rakenteiden suunnittelussa. Satamaradan pintaosuuksien tavarajunaliikenteen aiheuttama melu huomioidaan radan lähialueiden tarkemmissa suunnitelmissa.

Pääväylien ja -katujen kasvava moottoriajoneuvoliikenne heikentää ilmanlaatua väylien läheisyydessä. Ajoneuvojen tiukentuvat pakokaasumääräykset ja kehittyvä tekniikka tulevat pitkällä tähtäimellä vähentämään päästöjä. Tosin autokannan uusiutuminen saattaa olla hidasta. Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu tiivistä asumista myös pääkatujen varteen, mikä luo ilmanlaadun osalta omat suunnitteluhaasteensa.

Maaperän pilaantuneisuus

Tiedossa ei ole sellaista laajamittaista maaperän pilaantumista, jolla olisi merkittävää vaikutusta yleiskaavavaiheen suunnitteluun. Jatkosuunnittelussa mahdollinen maaperän pilaantuneisuus otetaan huomioon suunnitteluvaiheen edellyttämällä tarkkuudella

Långmossebergenin jätevoimala

Viitteet:

Jätevoimalan ympäristövaikutusten arviointiselostus. Pöyry, lokakuu 2007. YTV, 2007.

Jätevoimalan ympäristölupahakemus, tekninen kuvaus ja ympäristövaikutusselvitys. Pöyry, 15.5.2009. Vantaan Energia Oy 2009.

Jätevoimalahanke, Vantaan Långmossebergenin pohjavesiselvitykset. Pöyry, 12.5.2009. Vantaan Energia Oy 2009.

Vantaan energian Långmossebergenin jätevoimalan päästöjen leviämisselvitys. Birgitta Alaviippola & Sari Lappi, 11.5.2009. Ilmatieteenlaitos, 2009.

Direktiivin 96/82/EY mukaiset laitokset Suomessa. TUKES, 30.8.2010.

Långmossebergeniin rakennettavan Vantaan Energian jätevoimalan merkittävimmät ympäristövaikutukset on arvioitu YVA-prosessin aikana, minkä jälkeen laitoksen ilman kautta leviäviä päästöjä ja vaikutuksia pohjaveteen on arvioitu Vantaan Energian teettämissä selvityksissä

Jätevoimalan melu on ympärivuorokautista tasaista huminaa. Merkittävimmät melulähteet ovat puhaltimet sekä polttoaine- ja tuhkakuljetusten liikenne. Kaikki laitteet sijoitetaan laitosrakennuksen sisään. Laitos suunnitellaan siten, että käytönaikainen melutaso ei ylitä arvoa 45 dB(A) 100 metrin etäisyydellä voimalasta. Poikkeavaa melua voi syntyä käynnistyksestä ja häiriötilanteissa, joita arvioidaan sattuvan harvemmin kuin kerran vuodessa.

Laitokselta ulkoilmaan savukaasujen mukana leviävän rikkidioksidin, typenoksidin, hiukkasten, kloori- ja fluorivedyn, raskasmetallien sekä dioksiinien ja furaanien pitoisuuksia arvioitiin ilmatieteen laitoksen selvityksessä. Jätevoimalan päästöjen aiheuttamat ulkoilman epäpuhtauksien pitoisuudet olivat mallinnuksen perusteella pienet ja alittivat selvästi ilmanlaadun ohje- ja raja-arvot. Suurimmat pitoisuudet muodostuisivat pitkällä ajalla Långmossebergenin laitoksen koillispuolelle vallitsevan lounaisen tuulensuunnan mukaisesti. Suunniteltujen päästömäärien ja piippuratkaisujen arvioidaan selvityksessä aikaansaavan ilmalaadun kannalta riittävän hyvät päästöjen leviämis- ja laimenemisolosuhteet. Päästöt eivät merkittävästi heikennä alueen ilmanlaatua eivätkä aiheuta ihmisille huomattavaa lisäaltistumista ilman epäpuhtauksille.

Jätevoimalan vaikutukset pohjavesiin arvioidaan selvityksessä vähäisiksi. Käytön ja rakentamisaikaiset vaikutukset olisivat lähinnä kalliopohjaveden pinnan tason lasku, joka rajoittuisi laitosalueelle. Pohjavesivaikutusten ei selvityksessä arvioida ulottuvan Fazerilan pohjavesialueelle.

Jätevoimala tulee käyttämään ja varastoimaan alueellaan tyypillisiä voimalaitoskemikaaleja. Laitoksen varapolttoaineena on tarkoitus käyttää kevyttä polttoöljyä. Långmossebergenin laitoksen lähiympäristön suunnittelussa otetaan huomioon mahdollisten kemikaali- ja painelaiteonnettomuuksien mahdollisuus. Laitoksen vaarallisten kemikaalien käyttö- ja varastointimäärät ja mahdollinen konsultointivyöhyke tarkistetaan, kun ao. luvat on sille myönnetty. Suuronnettomuusvaaraa aiheuttaviksi luokiteltujen voimalaitosten tavanomainen konsultointivyöhyke on 0,5 km.

Liikenne laitosalueelle on järjestetty uudessa asemakaavassa Kehä III:lta Långmossenintien ja Långmosseninkujan kautta. Laitoksella on arvioitu asioivan päivittäin hieman yli 170 rekka-autoa. Näistä noin 150 on jätekuljetuksia ja muut tuhka-, kemikaali- ja apuainekuljetuksia. Liikennemäärän lisäys on edestakainen ajo huomioon otettuna noin 350 rekkaa vuorokaudessa.

Jätekuljetukset ajoittuvat pääosin arkipäiville klo 7–21. Suurin osa kuljetuksista ajoittuu keskipäiviin noin klo 11–13. Arkipyhät aiheuttavat tarpeen tuoda jätekuormia laitokselle myös viikonloppuisin.

Jätevoimalan kuljetusten vaikutus Kehä III:n keskimääräiseen arkivuorokausiliikenteeseen on vähäinen, alle 1%. Laitokselta länteen suuntautuvalla Kehä III:n osuudella raskaan liikenteen määrän arvioidaan lisääntyvän noin 2,5 %. Itäsuunnassa raskaan liikenteen määrän arvioidaan kasvavan alle prosentin. Porvoonväylällä raskaan liikenteen kasvuksi arvioidaan 10 % ja keskimääräisen arkiliikenteen kasvuksi 1,5 %. Ympäristölupahakemuksessa arvioidaan liikenteen kasvu niin vähäiseksi, ettei sillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia muuhun liikenteeseen tai kuljetusreittien teiden ympäristöön.

Fazerilan pohjavesialue

Yleiskaava-alueen länsireunassa on vedenhankinnan kannalta tärkeä Fazerilan pohjavesialue. Pohjavesialue sijoittuu Porvoonväylän molemmille puolille. Sen suojelemiseksi noudatetaan tärkeiden pohjavesialueiden rakentamista koskevia määräyksiä.

Vuosaaren satama

Vuosaaren satamatoiminnot aiheuttavat melua sataman lähialueella. Melun leviämistä on pyritty vähentämään mm. rakentamalla alueen pohjoisreunaan korkea meluaita suojaamaan Porvarinlahden pohjoispuolella sijaitsevia alueita. Siitä huolimatta päivän 45 dB meluohjearvo ylittyy Porvarinlahden luonnonsuojelualueella sekä lähistön loma-asumisen alueilla. Päivän melutasot alittavat kuitenkin sataman ympäristöluvan ehtona olevan 55 desibelin raja-arvon. Satamamelun leviämiskuva on esitetty teknista-loudellisessa selvityksessä.

Maakaasun siirtoputkisto

Maakaasuun palavana kaasuna liittyvät riskitekijöinä räjähdykset, tulipalot, häkämyrkytysvaara sekä erilaiset vuototilanteet. Valtionneuvoston asetus maakaasun käsittelyn turvallisuudesta määrittelee maakaasulaitteistojen vähimmäisetäisyyksiä rakenteita ja toiminnoista. Siirtoputkiston lähialueiden maankäytön suunnittelussa varmistetaan suunniteltujen toimintojen kannalta riittävä turvallisuustaso tarvittaessa kohdekohtaisin riskitarkasteluin.

Muut laitokset

Yleiskaava-alueelle mahdollisesti suunniteltavien uusien voimalaitosten vaikutukset arvioidaan lähiympäristön maankäytön suunnittelussa.

Vuosaaren voimalaitoksella ei arvioida aiheuttavan yleiskaava-alueen toiminnoille merkittävää turvallisuusriskiä.

Vantaan alueella sijaitsevat suuronnettomuusvaaraa aiheuttavien kemikaaleja varastoivien laitosten vaikutukset arvioidaan alustavasti vähäisiksi yleiskaava-alueella. Ajanmukaiset tiedot laitosten toiminnasta varmistetaan jatkosuunnittelussa.

Tulviin varautuminen

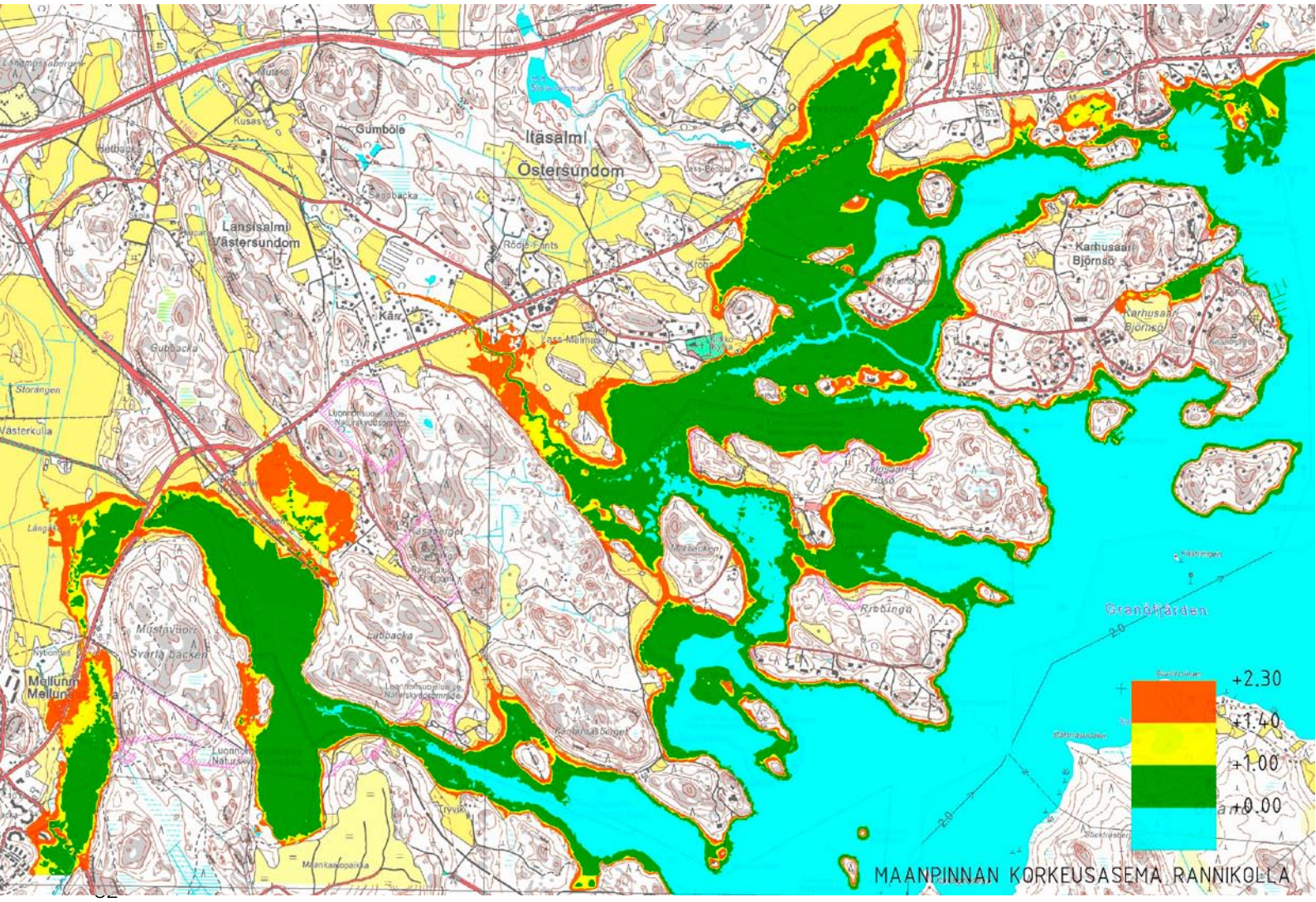
Yleiskaavoitusta varten on laadittu alustava tulvariskikartta, jonka perusteella on tunnistettu tulvariskialueet ja ohjattu maankäyttö. Yleiskaavoituksessa tehtävien tulvatarkastelujen ja -suunnitelmien tavoitteena on saada tulvariskeistä kokonaiskuva ennen etenemistä yksityiskohtaisempaan suunnitteluun. Tulvariskiin varautumisessa on tehtävä yhteistyötä ELY-keskuksen kanssa.

Ranta-alueille rakennettaessa alimman rakentamiskorkeuden määrityksen lähtökohtana on kerran seuraavan 200 vuoden aikana saavutettava vedenkorkeus, joka Helsingin edustalla on +2,3 m. Korkeuteen sisältyy ilmastonmuutoksen perusteella arvioitu merenpinnan 1 metrin nousu.

Rakennuksen korkeusasemaa määritettäessä on edellä mainittuun vedenkorkeuteen lisättävä rakennuspaikkakohtainen aaltoiluvara ja jään työntymisestä rantaan aiheutuva korkeuslisä. Aaltoiluvaran suuruuteen vaikuttavat ulapan pituus, rannan jyrkkyys, pohjan rakenne ja rannan kasvillisuus. Jään työntyminen rannalle on myös riippuvainen rannan jyrkkyydestä ja rakenteesta sekä ulapan pituudesta. Koska korkeustason määrittämiseen vaikuttavat useat paikalliset tekijät, ei yleispäteviä korkeustasoja ole mahdollista yleiskaavavaiheessa antaa. Suunnittelun edetessä asemakaava-alueet ja niiden osa-alueet on tarkasteltava erikseen.

Östersundomin yleiskaava-alueelle laaditaan hulevesien hallintasuunnitelma. Suunnitelmassa huomioidaan hulevesien hallinnan periaatteet, alueellisten hallintamenetelmien tilantarve sekä osoitetaan tärkeät pintavalunnan reitit. Rankkasateiden aiheuttamiin hulevesitulviin varaudutaan tarkemmin asemakaavavaiheessa. Tällöin tehdään kuivatuksen yleissuunnitelmat, joilla varmistetaan poikkeuksellisen hulevesivirtaaman haitaton ohjautuminen pois alueelta.

Alustava tulvariskikartta



13. Toteuttaminen

Suunnittelualueen koko ja tuleva asukasmäärä merkitsee keskisuuren suomalaisen kaupungin kokoisen uuden yhdyskunnan rakentamista lähelle pääkaupungin keskustaa. Käytännössä tämä tarkoittaa vuosikymmenten mittaista toteutusta, jonka aikana tullaan näkemään vaihtelevia kysyntään ja rahoitukseen vaikuttavia trendejä ja talouden syklejä. Tässä mielessä yleiskaavalta edellytetään kykyä joustaa tulevaisuudessa eteen tulevien tilanteiden mukaan. Yleiskaavan strategisten linjausten on kestettävä ajan hammasta pitkälle tulevaisuuteen.

Joustavuuden kannalta on keskeistä, että yleiskaava antaa mahdollisuuden vastata sekä yritystilojen, että asuntojen tulevaan kysyntään kulloisenkin tarpeen mukaan ja toisaalta varmistaa tasapainoisen yhdyskuntarakenteen kehityksen. Alueen tulevaan kysyntään vaikuttavat vetovoimatekijöiden kuten merellisyyden, Natura-alueiden ja Sipoonkorven hyödyntäminen sekä joukkoliikenneratkaisu ja sen toteutusaikataulu. Tulevaa asuntotarjontaa ohjaa hallinta- ja rahoitusmuotojen osalta osalliskuntien hyväksymät maankäytön ja asumisen ohjelmat.

Joustavuus ja muut maankäytön tavoitteet kuten pientalovaltainen kaupunkirakenne, vetovoimatekijöiden hyödynnettävyys ja seudullisuus toteutuivat parhaiten rakennemallissa Rannikko 1, josta yleiskaavaluonnos on kehitetty (ks. raportti "Rakennemallit"). Vaihtoehdon tukena on lisäksi kaupungin omistaman maan hyödynnettävyys sekä mahdollisuus vaiheittaiseen ja elinkaariedulliseen toteutukseen.

Kestävän kehityksen periaatteita noudatetaan toteutuksessa siten, että myös alueen loppukäyttäjät motivoituvat toimimaan luonnonvaroja ja ilmastoa säästävällä tavalla.

Pientalokaupunki

Pientalokaupungin kannalta on ratkaisevaa Suomen olosuhteissa uuden tyyppisen, tehokkaan, niin sanotun townhousekaupungin kaavoituksen, tontinluovutusperiaatteiden ja toteutuksen johtaminen. Helsingissä noudatettavia esteettömyys- ja muita rakentamista ohjaavia määräyksiä tulee voida soveltaa väljemmin, jotta mainittu kaupunkityyppi on toteutettavissa kohtuukustannuksilla ja raideliikenteen vaatimalla tehokkuudella. Lisähaasteena toteutukselle on tavoitteena oleva monimuotoisuus kaupunkikuvassa.

Perinteisemmillä kerrostalo- ja omakotitaloalueilla on jo vakiintuneemmat toteutusmuodot, joten niiden osalta ei yllä mainittuja haasteita ole enää olemassa. Keskeisillä, kerrostalovaltaisilla alueilla suurimmat haasteet liittyvät toiminnoiltaan monipuolisen ja elävän kaupungin aikaansaamiseen. Tämä edellyttää kaupungin ja yksityisten toimijoiden sujuvaa yhteistyötä ja määrätietoisia ponnisteluja.

Tavoitteena on luoda perinteisen kaavoituksen ja tontinluovutuksen rinnalle kumppanuusmalleja, joilla toteutuksen taloudellisuus ja vastaavuus loppukäyttäjäkysyntään voidaan varmistaa. Tuottajamuotoisten mallien rinnalla on viime vuosina ajettu sisään konsulttivetoista ryhmärakennuttamismallia. Kehitteillä on myös työkaluja kuluttajavetoisten hankkeiden ryhmärakennuttamista varten.

Raideliikenne

Raideliikenneratkaisuun vaikuttavia tulevaisuuteen sijoittuvia valintoja ovat Jokeriprojektin toteutustapa ja aikataulu sekä itämetroinvestoinnille asetettavat taloudelliset tavoitteet ja reunaehdot. Itämetron rakentaminen edellyttää Helsingin ja Vantaan sekä myöhemmässä vaiheessa Sipoon yhdensuuntaisia päätöksiä ja rahoitusta. Rahoitusrakenteeseen tarvitaan mukaan lisäksi valtio sekä mahdollisesti yksityisiä osapuolia.

Metron rakennuskustannukset ja samoin sen erilaisten ratkaisuvaihtoehtojen keskinäiset kustannuserot ovat suuret. Tunneli-, silta- tai pintametro asemineen tarjoaa monenlaista kehittämisen mahdollisuutta niin käyttäjän kuin kuntien investointienkin kannalta tarkasteltuna. Siksi nyt esillä olevassa yleiskaavaluonnoksessa ei tällaisia yksityiskohtia ole vielä ratkaistu, vaan kaavassa on esitetty metrolinjan paikka suurin piirtein eikä ole otettu kantaa sen sijaintiin vertikaalisuunnassa. Luonnosta on tarkoitus näiltä osin tarkentaa yleiskaavaehdotuksessa myöhemmin.

Viheralueiden taloudellinen toteutettavuus

Yleiskaavassa Östersundomiin osoitetaan laajat alueet uusia hoidettuja viheralueita. Tavoitteena on kaupunkimaisesti rakennettu ja hoidettu ympäristön laatu. Korkean laadun ylläpitäminen esikaupunkivyöhykkeen takaiselle alueella on haastavaa, mutta on keinoja löytää tasapaino kustannusten ja tavoitellun ympäristön hoitotason välillä.

- Natura-alueita hoidetaan hoito- ja käyttösuunnitelman mukaisesti. Kuten Vanhankaupunginlahden linnustonsuojelualueella, EU:n rahoituksen, valtion ja kaupungin yhteistyö on hyvä malli.
- Arboretum Saario on yksityisen maanomistajan luoma luonto- ja kulttuurikohde. Muidenkin maanomistajien on mahdollista perustaa nimeään kantava puisto.
- Viheralueiden ja erityisesti kortteliialueilla olevien puistojen koko mitoitetaan niin, että kustannukset pysyvät kohtuullisina.
- Siirtolapuutarhat ja palstaviljelyalueet ovat asukkaiden hoitamia. Kaupunki vuokraa alueet yhdistysten käyttöön tietyillä ehdoilla.
- Kaupunki vuokraa hevostoimintaan ja muuhun virkistys- ja matkailutoimintaan tiloja ja alueita sillä ehdolla, että vuokralainen huolehtii sovitusta hoitotasosta.
- Osa liikuntapaikoista saattaa olla yritysten sponsoroimia.

Aikataulu ja vaiheistus

Aikataulutavoitteena on päästä tekemään uusille alueille detaljikaavoja yleiskaavan valmistuessa vuonna 2012. Kunnallisteknisten järjestelmien rakentamisen aikataulu ja vaiheistus sovitaan yhteistyössä osalliskuntien sekä näiden alueilla toimivien kunnallisteknisten toimijoiden kanssa. Tähän liittyy myös vesihuollon, sähkön ja kaukolämmön toimialuerajojen tarkistaminen ja saattaminen ajan tasalle. Kaavaluonnos mahdollistaa energiatunnelin toteuttamisen ja sen yhteiskäytön vesihuollon, sähkönjakelun ja tietoliikenteen runkoverkkoihin. Sen mahdollinen toteutuminen parantaa huomattavasti alueen eri osien aikataulullisesti joustavaa käyttöön ottamista.

Talonrakentamisen vaiheistus riippuu monista eri tekijöistä kuten kysyntätilanteesta, maanomistusoloista, raideliikenneinvestointiin liittyvistä poliittisista päätöksistä ja taloudellisista reunaehdoista. Vaiheistuksen suunnittelu tapahtuu kaavoituksen myöhemmissä vaiheissa. Rakentamisen aloittamista alueen läntisistä osista puoltavat maanomistusolot ja kunnallisteknisten investointien kannattavuusnäkökohdat.

Toteutusvaiheen esirakentamiseen ja maansiirtoihin liittyvä aluemassatalous suunnitellaan kaavoituksen myöhemmässä vaiheessa. Alue on laaja ja siellä on monen tyyppistä maaperää. Rakentamisen edistymisen myötä on alueelta osoitettava väliaikaisia massojen käsittelyyn sopivia alueita.

14. Osallistuminen ja vuorovaikutus

Kaavoitustyö on tullut vireille Helsingin ja Vantaan kaupunkien ja Sipoon kunnan aloitteesta. Kuntien kaupungin- ja kunnanvaltuustot päättivät vuoden 2010 lopulla kuntien yhteisen yleiskaavan laatimisesta.

Valmisteluvaiheen osallistuminen

Yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 3.2–28.2.2011. välisenä aikana kaikissa kolmessa kunnassa. Vireilletulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolosta tiedotettiin lehdissä ja kirjeillä viranomaisosallisille.

Yleiskaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto on nähtävillä 21.4–22.5.2011 välisenä aikana kaikissa kolmessa kunnassa. Tänä aikana järjestetään kaikille avoimia keskustelutilaisuuksia ja tarvittaessa tehdään myös tiiviimpää yhteistyötä esimerkiksi perustamalla erillisiä työryhmiä joistain aiheista tai asioista. Osallisten kanssa käydään myös erillisiä neuvotteluja ja keskusteluja. Nähtävilläoloaikana on mahdollisuus esittää mielipiteitä ja antaa lausuntoja. Kaavaluonnos hyväksytään jatkosuunnittelun pohjaksi kaikissa kunnissa vähintään kaupungin- tai kunnanhallitustasolla ennen kaavaehdotuksen laatimista.

Ehdotusvaiheen osallistuminen

Kaavaluonnoksen ja siitä saadun palautteen pohjalta laaditaan yleiskaavaehdotus. Tavoitteena on, että kaavaehdotus on nähtävillä vuonna 2012. Kaavaehdotuksen ollessa nähtävillä järjestetään keskustelutilaisuuksia ja ehdotuksesta voi jättää muistutuksen ja lausunnon.

Viranomaisyhteistyö

Maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämä viranomaisneuvottelu pidettiin 13.12.2010. Tarvittaessa järjestetään toinen viranomaisneuvottelu sen jälkeen, kun kaavaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä ja sitä koskevat muistutukset ja lausunnot on saatu. Suunnittelun aikana viranomaisille ja muille asiantuntijoille järjestetään erillisiä neuvotteluja. Esimerkiksi Sipoonkorven eteläreunan suunnitteluperiaatteisiin liittyen on perustettu työryhmä ja Uudenmaan liiton kanssa tehdään yhteistyötä maakuntakaavoitukseen liittyen. Viranomaisilta pyydetään lausunnot kaavaluonnoksesta ja -ehdotuksesta.

Hyväksyminen ja vahvistaminen

Kaavaehdotuksen hyväksyy Östersundom -toimikunta. Kaavaehdotus käsitellään samansisältöisenä kaikkien kuntien valtuustoissa ennen toimikunnan hyväksymiskäsittelyä. Kaavaehdotusta ei esitellä toimikunnalle, ellei kunkin kunnan valtuusto ole puoltanut sitä oman alueensa osalta.

Östersundomin yhteinen yleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena. Östersundom toimikunnan hyväksymisen jälkeen se saatetaan ympäristöministeriön vahvistettavaksi.

15. Liiteraportit ja muut asiaan liittyvät asiakirjat

Yleiskaavatyötä varten tehdyt tai teetetyt selvitykset

Helsinki-Porvoo-kehyssuunnitelma. Helsinki, Porvoo, Sipoo, Vantaa, 2009.

Östersundomin rakennemallit. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010.

Helsinki-Porvoo-kehyssuunnitelma.- Liikennejärjestelmäselvitys. Strafica Oy, 2009.

Sipoosta ja Vantaalta Helsinkiin liitettävän alueen suunnittelun lähtökohtia. Seppo Laakso, Kaupunkitutkimus TA Oy, 2008.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2008:4.

Lounais-Sipoosta Helsinkiä - Maaseudusta kaupunkia. Sosiokulttuurinen selvitys liitosalueesta. WSP Finland Oy, 2009. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston julkaisuja 2009:1.

Liitosalueen rakennettu kulttuuriympäristö. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2008:3.

Östersundom ja kauppa. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010.

Östersundomin kaupunkipientalot. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Itämetron esiselvitys. Sito Oy, Arkkitehtitoimisto HKP Oy, Strafica Oy, FCG Planeco Oy, 2010.

Majvikin metron esiselvitys. Sito Oy, 2011.

Östersundomin pikaraitiotien esiselvitys. WSP Finland Oy, 2010.

Östersundomin metron ja pikaraitiotien esiselvitykset. Tiivistelmä. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010.

Östersundomin yleiskaavan tie- ja pääkatuverkkoselvitys. Strafica Oy, 2011.

Östersundomin alueen liikenteen nykytilaselvitys. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Östersundomin yleiskaava-alueen joukkoliikenneselvitys. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Östersundomin raidevaihtoehtojen vertailu. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Östersundomin katuliikennefilosofia osa 1 (ÖLF 1). Kalle Toiskallio, Lectus Oy, 2010.

Östersundomin yhteinen yleiskaava. Teknistaloudellinen selvitys. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosasto, teknistaloudellinen toimisto, 2011.

Östersundomin lämmitysratkaisut. Pöyry Finland Oy, 2010.

Östersundomin osayleiskaava-alueen vesihuollon yleisjärjestely - vaihtoehdot. Ramboll, 2010.

Östersundomin osayleiskaava-alueen vesihuoltoverkoston kapasiteettiselvitys. Ramboll, 2010.

Aurinkosähkön mahdollisuudet Östersundomissa. VTT, 2010.

Rannikon laaksoista metsäylängölle - osayleiskaavatasoinen maisemaselvitys Östersundomin alueelta. FCG Planeko Oy 2009. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2009:2.

Hevostilaselvitys. Hevosten tulevaisuus Östersundomissa. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Liitosalueen eteläosan kasvillisuusselvitys. Enviro / Markku Heinonen & Esa Lammi, 2008. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2008.

Östersundomin osayleiskaavan kaupunkiekologinen ohjelma. Tampereen teknillinen yliopisto; Yrjo Haila, Anssi Joutsiniemi, Minttu Kervinen & Staffan Lodenius, 2010. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2010.

Sipoonkorpi ja Östersundom - suunnittelun lähtökohdat. Luonnos. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Östersundomin puroselvitys. Ramboll, 2010.

Östersundomin rakennemallien hiilijalanjäljen arviointi. Gaia Consulting Oy, 2010.

Omavaraisuus maankäytön suunnittelun tavoitteena, esimerkkialueena Granön saari Sipoossa. Eveliina Harsia, Diplomityö, 2010.

Östersundomin yhteinen yleiskaava. Sipoon Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteet. Sipoo 2010.

Östersundomin osayleiskaavan leikekirja. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2011.

Majvikin maankäyttösuunnitelma. Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy, 2011.

Alustava luontoselvitys Sipoon Majvikin ja Granön osayleiskaava-alueelle, 2010. FM Hannu Tammelin, T:mi Ekologinen ympäristökartoitus, 2010.

Muita työssä käytettyjä selvityksiä:

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallit 2035 - Kohti maakuntakaavan perusrakennetta, Uudenmaan liiton esitteet, 2010.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2011). Liikennejärjestelmäluonnos 26.10.2010. HSL 2010.

Maankäyttö ja raideverkkoselvitys MARA. HSL 2010.

Helsinki– Pietari-rautatieyhteyden kehittäminen. Esiselvitys ja vaikutusten arviointi Suomen osalta. Ratahallintokeskus 2008.

Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa, Uudenmaan liiton julkaisuja E 111 – 2010.

Kaupan kaavoitus Helsingissä - osa II - Erikoiskauppa, Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2009:9.

Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2009. Irene Lilleberg, Tuija Hellman, 2010. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä 2010:1.

Metsähallituksen selvitys Sipoonkorven kansallispuiston perustamisedellytyksistä, asianro 381/625/2010, Metsähallitus, 2010.

From City to City-Region - City of Helsinki Strategic Spatial Plan. Douglas Gordon, Rikhard Manninen & Olavi Veltheim 2009. Helsinki City Planning Department publications 2009:8.

Ekotehokkuuden arviointi ja lisääminen Helsingissä. Pekka Lahti, Jyri Nieminen, Markku Virtanen, VTT 2008. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2008:2.

Townhouse - Kytketty omatonttinen pientalo kaupungissa - Lähtökohtia ja tavoitteita. Rikhard Manninen ja Teemu Holopainen, 2006. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2006:8.

Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki: taustaa, perusteluja ja analyyseja Helsingin maankäytön kehityskuvalle. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2007:1.

Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki: Helsingin maankäytön kehityskuva. Timo Vuolanto, Rikhard Manninen, 2008. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2008: 4.

Vantaa, Länsisalmi, Gubbacka 2008. Kaivauskartat. Riikka Väisänen, 2008.

Vantaan, Länsisalmen, Gubbackan arkeologiset tutkimukset vuonna 2008. Vantaan kaupunginmuseo. Andreas Koivisto, 2008.

Vantaa, Länsisalmi, Gubbacka 2008. Levintäkartat. Tuuli Heinonen, 2008.

Länsisalmen Länsimetsän luontoselvitys. Jarmo Honkanen, 2011. Vantaan kaupunki, Ympäristökeskus.

Sipoon pitäjän historia. Vuoteen 1868. I osa. Arja Rantanen & Kuvaja Christer, 1994. Gummerus Kirjapaino Oy. ISBN 952- 90-5959-0, Jyväskylä 1994.

Vantaan keskiaikaisten teiden inventointi vuonna 2007. V.-P. Suhonen, 2007. Museovirasto/RHO.

Rakennuskulttuuri Vantaalla - inventointi 1981. Kuntasuunnitteluviraston julkaisu C24:1981.

Ensimmäiset maailmansodan aikaiset Vantaan Länsimäen linnoitukset. Inventointikertomus. Lagerstedt John, 2003. Vantaan kaupunki & Urban II Elävä kaupunki -hanke.

Vantaan maisemarakenne ja maankäyttö, yleiskaavaosasto C16:93, Vantaan kaupunki 1993.

Sipoonkorpi – luontoselvitys ja nykyinen virkistyskäyttö. Jarmo Honkanen, 2006.

Sipoonkorpityöryhmä, 2004. Sipoonkorpityöryhmä II. Loppuraportti. Itä-Uudenmaan liitto. Julkaisu 82.

Luonnonsuojelu ja luonnon virkistyskäyttö Sipoonkorven alueelle. Sipoonkorpityöryhmän mietintö. Uudenmaan lääninhallituksen julkaisusarja 1993:7

Sipoonkorven kävijätutkimus 2009, Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja. Sarja B 126.

Sipoonjoen valuma-alueen kosteikkojen ja luonnon monimuotoisuuden yleissuunnitelma. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 11.6.2009. Uudenmaan ympäristökeskus.

Lounais-Sipoon luontoselvitykset kesällä 2008: Päiväperhoset, sudenkorennot ja saukko. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2008. Helsingin kaupungin ympäristökeskus.

Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys. Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama OY, Ympäristötoimisto Oy, 2006.

Östersundomin ruovikkoalueen yleissuunnitelma. Eeva Suikkari, 2007. Uudenmaan Ympäristökeskuksen raportteja 4/2007.

Kallioperän ja maaperän arvokkaat luontokohteet alueella, joka liitetään Helsinkiin 2009 Sipoosta ja Vantaalta. Antti Salla, 2008.

Kirjokertun, pikkulepinkäisen, ruisrääkän ja luhtahuitin habitaattikartoitus Mustavuorenlehdon ja Östersundomin lintuvesien alueella. Vuosaaren satamahanke. Lasse J. Laine & Yrjölä Rauno. Helsingin kaupungin ympäristökeskus, Helsinki 2005.

Östersundomin lintuvesien linnusto ja suojelu. Pertti Koskimies. Helsingin kaupungin Ympäristökeskuksen julkaisu nro 16/98.

Östersundomin lintuvesien käyttö- ja hoitosuunnitelma. Pertti Koskimies. Helsingin kaupungin Ympäristökeskuksen julkaisu nro 17/98.

Vuosaaren sataman linnustonseuranta 2002, 2003, 2004, 2005, 2006. Rauno Yrjölä & Koivula Matti, 2003. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy ja Helsingin kaupungin ympäristökeskus.

Vuosaaren satamahankkeen linnustonseuranta 2009, Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 7/2010. Rauno Yrjölä.

Vuosaaren satamahankkeen linnustonseuranta 2008, Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 6/2009. Rauno Yrjölä.

Vuosaaren satamahankkeen linnustonseuranta 2007, Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 9/2008. Rauno Yrjölä.

Vuosaaren satama, Ympäristömeluselvitys 2008. Insinööritoimisto Akukon Oy. Helsinki 3/2008.

Vuosaaren satamahankkeen kasvillisuudenseuranta 2010, Helsingin satama. Lauri Erävuori, Kukka Pohjanmies, 2011.

Vuosaaren satamahankkeen kasvillisuudenseuranta 2008, Helsingin satama. Lauri Erävuori, Kukka Pohjanmies, 2008.

Vuosaaren satamahankkeen kasvillisuudenseuranta 2009, Helsingin satama. Lauri Erävuori, Kukka Pohjanmies, 2010.

Vuosaaren satamahankkeen kasvillisuudenseuranta 2007, Helsingin satama. Lauri Erävuori, Kukka Pohjanmies, 2008.

Vuosaaren satama, Ympäristömelun torjuntaselvitys. Tapio Lahti, Insinööritoimisto Akukon Oy. Helsinki 2/2010.

Vuosaaren alueen yhteistarkkailu, vuosiraportti 2009. Helsingin satama. Emilia Pöyry, Tero Taipale, Ramboll Oy 2010.

Vuosaaren satamahankkeen pohja- ja pintavesien seuranta 2004.

Juha Salmelainen, Helsingin satama 2005.

Vuosaaren kartta-alueen maaperä. Maaperäkartan selitykset. Karttalehti 2034 09. Geologian tutkimuskeskus.. Maija Haavisto-Hyvärinen, Espoo 1998.

Talosaaren ulkoilu- ja virkistysalueen suunnitelma, Urheilu- ja ulkoiluvirasto, Suunnittelukeskus oy. Helsingin kaupunki 1988.

Helsingin kaupungin Sipoossa omistamien saarten yleissuunnitelma. Helsingin kaupunki, Rakennusvirasto, Liikuntavirasto. Maisemasuunnittelu Fairhurst, 1990.

Ekologiset käytävät Helsingin liitosalueella. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2009. Helsingin kaupungin ympäristökeskus, 2009.

Ekologiset verkostot Itä-Uudenmaan alueella. Seija Väre, 2002. YS-konsultit, Itä-Uudenmaan liitto.

Maaperän haitta-aineiden taustapitoisuudet sekä pitoisuudet puistoissa ja kerrostalojen pihoilla Helsingissä. Antti Salla, 2009. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 3/2009.

Direktiivin 96/82/EY mukaiset laitokset Suomessa. TUKES, 30.8.2010.

Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt. Jere Salminen / Itä-Uudenmaanliitto 2010.

Jätevoimalan ympäristölupahakemus, tekninen kuvaus ja ympäristövaikutusselvitys. Pöyry, 15.5.2009. Vantaan Energia Oy 2009.

Jätevoimalahanke, Vantaan Långmossebergenin pohjavesiselvitykset. Pöyry, 12.5.2009. Vantaan Energia Oy 2009.

Jätevoimalan ympäristövaikutusten arviointiselostus. Pöyry, lokakuu 2007. YTV, 2007.

Vantaan energian Långmossebergenin jätevoimalan päästöjen leviämisselvitys. Birgitta Alaviippola & Sari Lappi, 11.5.2009. Ilmatieteenlaitos, 2009.

Vantaan yleiskaavan 2007 laadinnan yhteydessä tehdyt yleiskaava-aluetta koskevat selvitykset:

Kulttuurimaisemaselvitys – Teollinen rakennusperintö. Anne Mäkynen, 4.10.2006. Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelu, YK0004, C31:2006.

Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930-1979, Inventointiraportti. Amanda Eskola, 2006. Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelu, C28:2006, Kaupsu 17/2006.

Vantaan keskiaikaisten kylätonttien inventointi vuonna 2005. V.-P. Suhonen, 2005. Museovirasto/RHO.

Kulttuurimaisemaselvitys. Laura Muukka, Anne Mäkynen, 22.3.2005.
Kaupunkisuunnittelu C7:2005; Kaupsu 4/2005.

Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet, Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelu. Anna Ojala, 2005. Vantaan kaupunkisuunnittelu, C20:2005; Kaupsu 11/2005, YK0023.

Teknisen huollon aluevaraukset. Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelu, YK0007 / 10.5.2004.

Vantaan ratsastusreittien ja -keskusten tarveselvitys. Laura Muukka, 22.1.2004.

Koirien koulutusalueet. Vantaan kaupunki, Kaupunkisuunnittelu, YK0013/ 7.1.2004.

Luonnonsuojeluselvitys YK0019. Sinikka Rantalainen, 2004.
Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelu, C15:2004 KSY 11/2004.

Viheralueselvitys. Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelu. Anne Mäkynen, 2002. Vantaan kaupunkisuunnittelu, C27:2002; KSY19/2002.

Vantaan moderni rakennuskulttuuri 1930-79, Inventointiraportti. Amanda Eskola, 2002. Vantaan kaupunki C15:2002, Vantaan kaupunginmuseon (VKM) julkaisuja nro 12, KSY 9/2002.

Sipoon yleiskaavaa 2025 ja Saariston ja rannikon osayleiskaavaa varten tehdyt selvitykset:

Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava, Luontoarvot, Yhteenveto. FCG Planeko Oy, 3.3.2008. Sipoon kunta.

Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava, Yhteenveto maisemallisista arvoista yleiskaavoitusta varten. FCG Suunnittelukeskus Oy. 28.2.2008. Sipoon kunta.

Yhteenveto Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava-alueen kulttuurihistoriallisista arvoista. FCG Suunnittelukeskus Oy, Tmi Lauri Putkonen, 2.3.2008. Sipoon kunta.

Ulkoilureittisuunnitelma ja luontoselvitys. Jarmo Honkanen, 2007. Sipoo 2007.

Sipoon historiallisen ajan muinaisjäännösten inventointi vuonna 2007. V-P Suhonen, 2007. Museovirasto/RHO.

Manneralueen esihistoriallisen ajan ja saariston esihistoriallisen sekä historiallisen ajan muinaisjäännösten inventoinnit. Satu Koivisto 2007, Sipoo, Museovirasto.

Sipoonkorpi - luontoselvitys ja nykyinen virkistyskäyttö. Jarmo Honkanen, 2006.

Sipoon yleiskaava-alueiden luontoselvitykset 2006. S. Virrankoski, E. Vaskelainen, H. Sarvanne & R. Yrjölä, 2006. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy.

Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaavan luontoselvitys. Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 2004. – Julkaisematon, Sipoon kunta.

Rakennus- ja kulttuurihistoriallinen inventointi. Karoliina Periäinen, 2004. Sipoon kunta.

Muita:

Keskittävän aurinkolämmityksen mahdollisuudet kaukolämmön tuotannossa. Tutkimusraportti. Timo Kalema & Jari Rintamäki, 2009. TTY, Konstruktiotekniikan laitos.

Helsinki – tulevaisuuden kaupunki. Pekka Korpinen, 2007. EVA, 2007.

Urban sprawl in Europe - The ignored challenge. European Commission / Joint Research Centre, 2006, EEA Report No 10/2006.

Energian varastoinnin nykytila. VTT, Raili Alanen, Tiina Koljonen, Sirpa Hukari, Pekka Saari, 2003. – VTT tiedotteita 2199.

MALU / Maakunnallisesti arvokkaat luontotyypit.. Itä-Uudenmaan liitto Jyri Mikkola 28.1.2010.

Kaupan palveluverkkoselvitys 2025, Sipoon kunta. FCG Finnish Consulting Group 28.10.2010. 8

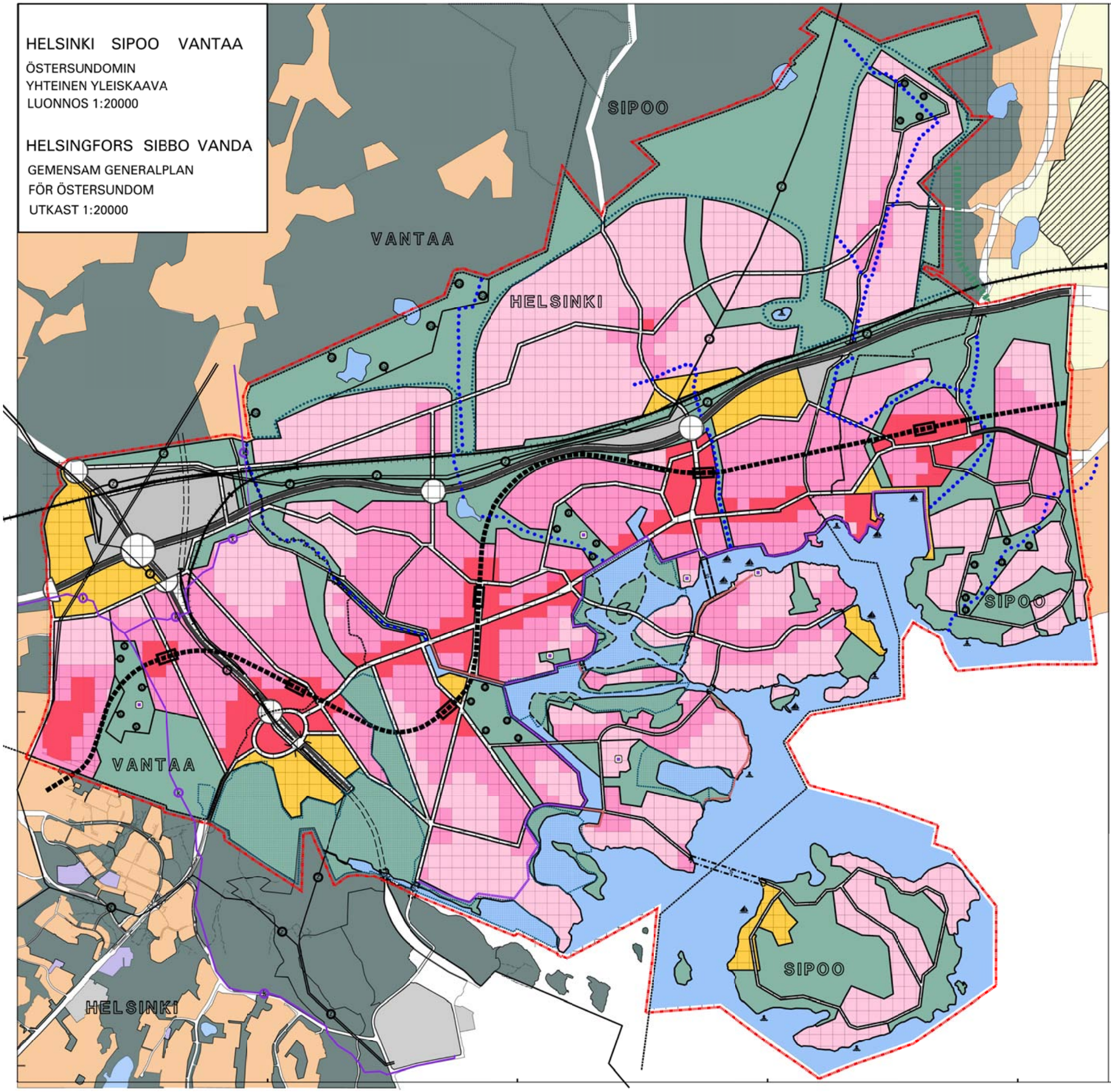
Sipoon kunnan sivistysosaston palveluverkkosuunnitelma. Audiator-yhtiöt 2010.

HELSINKI SIPOO VANTAA

ÖSTERSUNDOMIN
YHTEINEN YLEISKAAVA
LUONNOS 1:20000

HELSINGFORS SIBBO VANDA

GEMENSAM GENERALPLAN
FÖR ÖSTERSUNDOM
UTKAST 1:20000



YLEISKAAVAMERKINNÄT JA NIIHIN LIITTYVÄT -MÄÄRÄYKSET:

Rakentamisalue.
Aluetta kehitetään kaupunkikortteleiden, lähipuistojen ja paikalliskatujen alueena. Alueen vänt viittaivat rakentamisen tehokkuuteen. Alueesta vähintään 50 % käytetään torttimaaksi. Tummin punainen osoittaa keskeiset, tehokkaimmin rakennettavat kerrostalovaltaiset alueet. Keskimääräinen tonttitehokkuusluku näillä alueilla on suurempi kuin et=0.8. Asuntotiheys on yli 40 asuntoa/ha.
Keskipunainen väri on kaupunkipientalovaltaisten korttelei den (townhouse) aluetta. Keskimääräinen tonttitehokkuusluku näillä alueilla on et=0.4 - 0.8. Asuntotiheys on noin 20 - 40 asuntoa/ha. Enimmäiskerrosluku on 3.
Vaalein punainen väri osoittaa väljimmin rakennettavat pientalovaltaiset korttelialueet. Keskimääräinen tonttitehokkuusluku näillä alueilla on et=0.4 tai vähemmän. Asuntotiheys on vähemmän kuin 20 asuntoa/ha. Enimmäiskerrosluku on 3.

Rakentamisalue.
Aluetta kehitetään hallimaisia tiloja vaativien toimintojen korttelialueina. Alueelle saa rakentaa tiloja palvelujen, virkistyksen liikenteenja tuotannon käyttöön.

Rakentamisalue.
Aluetta kehitetään yhdyskuntateknisten toimintojen korttelialueina.

Vesialue.

Puro.

Viheralue, kaupunginosapuisto, virkistysalue, ulkoilu- ja retkeilyalue.
Viheralueelle voidaan sijoittaa virkistykseen, liikuntaan, retkeilyyn, urheiluun, luontoharrastuksiin ja matkailuun liittyviä toimintoja. Alueelle voidaan perustaa myös luonnonsuojelualueita. Viheralueelle ei saa rakentaa uusia asuinrakennuksia. Olemassa olevien rakennusten korjaaminen ja vähäinen laajentaminen sallitaan.

Maatalousalue, perustuotantoalue.

Kartano ja kartanopuisto.

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.

Arboretum.

Sipoonkorven kansallispuisto.

Sipoonkorven ohjeellinen eteläraja.
Sipoonkorven alueelle saa sijoittaa hevostiloihin liittyviä kiinteistöjä ja rakenteita.

Natura 2000 -alue.
Katkoviivalla on osoitettu rantaviivan likimääräinen sijainti.

Merkittävä rakennetu kulttuuriympäristö tai muu rakennussuojelukohde.

Porvoonväylä, Kehä III.

Eritasoliittymä.

Ohjeellinen eritasoliittymä.

Suuntaisliittymä.

Eritasoristeys ilman liittymää.

Ali- tai ylikulku.

Liikennetunneli.

Pääkatu tai muu merkittävä katu.

Maantie.

Seudullinen rantaratti.

Muu tärkeä rantaraitti.

Vesistösilta.

Ohjeellinen rautatie ja -asema.

Metrolinja ja -asema.

Voimajohto 400 kV.

Voimajohto 110 kV.

Maakaasun runkoputki.

Venesatama.

Uimaranta.

30 m kaava-alueen ulkopuolella oleva viiva.

Alueen raja.

Osa-alueen raja.

SIP Kaupungin tai kunnan nimi.

Kaupungin tai kunnan raja

YLEISKAAVAOHJEET JA YLEISET MÄÄRÄYKSET:

Tähän yleiskaavakattaan liittyy selostus, jossa on esitetty tärkeimmät kaavan lähtökohtin ja tavoitteisin liittyvät tiedot, kaavaratkaisujen perustelut, kaupunginosien mainkäytön yleispiirteiset periaatteet sekä kuvaus yleiskaavan vaikutuksista.

Olevia asemakaavan mukaan toteutuneita alueita Landbossa ja Länsinäessä kehitetään olevien asema kaavojen pohjalta.

Punaisella väliltä osoitetut rakentamisalueet on tarkoitettu asumisen, laupallisten, julkisten ja kirkollisten palvelujen, toimistoen ja pienyritysten tiloja varten. Päivittäistavarakaupan hankkeet mitoitetaan paikallisen väestönkasvun mukaan ja sijoitetaan tiiveimmän rakenteen alueille.

Hallitiloja vaativien toimintojen rakentamisalueille (keltainen) voidaan sijoittaa sellaisia toimintoja, joiden tilantarve on hallimaista (yli 1000 m2) ja edellyttää laajoja pysäkointi- tai logistiikkatiloja yhteyteensä. Alueet ovat aktiivisessa kaupunkielämäkäytössä. Alueilla voi olla esimerkiksi pienteollisuuden tai urheilun ja liikunnan tiloja sekä sellaisia vähittäiskaupan toimintoja, joiden myyntiartikkelit ovat kooltaan suuria. Päivittäistavarakauppaa ei alueille saa sijoittaa.

Yhdyskuntatekninen rakentamisalue (harmaa) käsittää mm. energia- ja jätehuollon toiminnot. Ne eivät ole ympäröivän kaupunkielämän kannalta aktiivisia alueita.

Porvoonväylän reuravyöhykkeille saadaan sijoittaa aurinkosähkön valmistamiseen ja varastoinin liittyvä laitteita.

Natura 2000 -alueille laaditaan hoito- ja käyttösuunnitelma, jonka mukaisesti luonto ja kaupunki sovitetaan yhteen.

Pieniä kaupunkipuistoja voi sijoittaa rakentamisalueille ilman viheryhteyttä naapurivihera lueisiin.

Asemakaavoituksessa on otettava huomioon yleiskaavan selostuksen liiteraportteissa mainitut muiden muistomerkkien suojaamat sekä rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet.

Asemakaavoituksessa on otettava huomioon melun sekä raideliikenteen tärinän ja runkoäänen torjuntatarve.

BETECKNINGAR OCH BESTÄMMELSER ANGÅENDE DEM I GENERALPLANEN:

Byggnadsområde.
Området utvecklas som ett område med stadskvarter, närparker och lokalgator. Färgerna på området hänvisar till byggandets exploateringsgrad
Minst 50 % av området används som torttmark.
Den mörkröda färgen visar de centrala höghusdominerande områdena med den högsta exploateringsgraden. Det genomsnittliga tomtexploateringstalet på dessa områden är större än et = 0.8.
Bostadstätheten är över 40 bostäder/ha.
Den mellanröda färgen betecknar området med kvarter som domineras av stadssmåhus (townhouse). Det genomsnittliga tomtexploateringstalet på dessa områden är et=0.4 - 0.8. Bostadstätheten är cirka 20 - 40 bostäder/ha. Högsta våningstalet är 3.
Den ljusröda färgen visar de glesast bebyggda småhusdominerade kvartersområdena.
Det genomsnittliga tomtexploateringstalet på dessa områden är et=0.4 eller mindre. Bostadstätheten är mindre än 20 bostäder/ha. Högsta våningstalet är 3.

Byggnadsområde.
Området utvecklas som ett kvartersområde för verksamhet med krav på hallknande utrymmen. I området får lokaler avsedda för tjänster, rekreation, tarfk och produktion byggas.

Byggnadsområde.
Området utvecklas som kvartersområden med samhällstekniska funktioner.

Vattenområde.

Bäck.

Grönområde, stadsdelspark, rekreationsområde, frilufts- och utflyktsområde.
I grönområdet kan funktioner med anslutning till till rekreation, motion, utflyktsliv, idrott, naturintressen och turism placeras. I området kan också naturskyddsområden inrättas. I grönområdet får inga nya bostadshus byggas. Renovering och mindre omfattande utbyggnad av befintliga byggnader är tillåtet.

Jordbruksområde, primärproduktionsområde.

Herrgård och herrgårdspark.

Område för idrotts- och rekreationsanläggningar.

Arboretum.

Sibbo storskogs nationalpark.

Riktgivande södra gräns för Sibbo storskog.
På Sibbo storskogs område får fastigheter och konstruktioner med anknytning till hästgårdar placeras.

Natura 2000-område.
Den streckade linjen visar strandlinjens ungefärliga läge.

Betydande bebyggd kulturmiljö eller annat byggnadsskyddsobjekt.

Borgårleden, Ring III.

Planskild anslutning.

Riktgivande planskild anslutning

Ensidig anslutning.

Planskild korsning utan anslutning.

Under- eller överfart.

Trafiktunnel.

Huvudgata eller annan viktig gata.

Landsväg.

Regional strandpromenad.

Annan viktig strancpromenad.

Bro.

Riktgivande järnväg och järnvägsstation.

Metrolinje och metrostation.

Kraftledning 400 kV.

Kraftledning 110 kV.

Naturgashuvudledning.

Båthamn.

Badstrand.

Linje 30 m utanför planområdet.

Områdets gräns.

Delområdets gräns.

Stadens eller kommunens namn.

Stadens eller kommunens gräns.

ANVISNINGAR OCH ALLMÄNNA BESTÄMMELSER FÖR GENERALPLANEN:

Denna generalplankarta hör samman med en beskivning som redogör för den viktigaste informationen om utgångspunkterna och målsättningarna för planen och de översiktliga principerna för markanvändningen i de olika stadsdelarna samt beskriver generalplanens konsekvenser.

Befintliga områden i Landbo och Västerkulla, som förverkligats i enlignet med detaljplanen, ska utvecklas utifrån befintliga detaljplaner.

Byggnadsområden som märkts ut med röd färg är avsedda för utrymmen för boende, kommersiella, offentliga och kyrkliga tjänster, byråer och småföretag. Projekt inom dagligvaruhandeln dimensioneras enligt den lokala befolkningstillväxten och placeras i områden med det tätaste strukturen.

I byggnadsområden för verksamhet (gul) som kräver hallar kan det placeras verksamheter med behov av hallknande lokaer (över 1000 m2) och krav på utrymmen för parkering och logistik i anslutning till dem. Dessa områden används aktivt för funktioner som anknyter till stadslivet. I områdena kan det till exempel finnas småindustrilokaler eller idrotts- och motionsanläggningar samt detaljhandel med stora försäljningsartiklar. Dagligvaruhandel får inte placeras i områdena.

Det samhällstekniska byggnadsområdet (grå) omfattar teknisk service, bl.a. energiförsörjning och avfallshantering.Dessa områden är inte aktiva med tanke på det omgivande stadslivet.

På randområden längs Borgårleden får utrustning med koppling till produktion och lagring av solenergi placeras.

För Natura 2000-områdena upprättas en skötsel- och användningsplan enligt vilken naturen och staden sammanjämkas.

Små stadsparker kan placeras på byggnadsområdena också utan grönförbindelse till angränsande grönområden.

I detaljplaneringen bör man beakta de enligt lagen om fornminnen skyddade samt byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla objekt som nämns rapportbilagorna till beskrivningen av generalplanen.

I detaljplaneringen hör man beakta behovet av att bekämpa buller samt vibrationer och stomljud från spårvägstrafiken.

HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO YLEISSUUNNITTELUOSASTO
HELSINGFORS STADSPLANERINGSKONTOR ÖVERSIKTSPLANERINGSAVDELNING

KÖLK	PIRUSTUS
STYLN	RITNING
NÄHTÄVÄNÄ TILL FRÅGESNDE	PÄIVÄYS 24.2.2011
DATUM	
MUUTETTU ÄNDRAD	LAATINUT ÖSTERSUNDOM-PROJEKTI
	UPPGJORD AV
	PIRTTÄNYT MARJA LEINO
	RITAD AV
HYVÄKSYTTY GODKÄND	
TULLUT VOIMAAN TRÄTT I KRAFT	
	TUOMAS RAUKJÄRVI JUKKA KUULBERG MIKKO AHO
	ÖSTERSUNDOMTOMSKUNTA ÖSTERSUNDOMKOMMITTÉN

Kuvailulehti

Tekijät
Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto Östersundom-projekti,
Vantaan kaupungin kaupunkisuunnittelu, Sipoon kunnan maankäytön suunnittelu

Nimike
ÖSTERSUNDOMIN YLEISKAAVALUONNOS, SELOSTUS

Sarjan nimike
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2011:17

Sarjanumero	2011:17	Julkaisuaika	24.2.2011
Sivuja	94	Liitteitä	0
ISBN		ISSN	0787-9024
Kieli koko teos	FIN	Yhteenveto	FIN

Tiivistelmä
Helsingin, Sipoon ja Vantaan kaupungin- ja kunnanvaltuustot päättivät vuoden 2010 lopulla, että Östersundomin alueelle laaditaan oikeusvaikutteinen maankäyttö- ja rakennuslain 46 §:n tarkoittama kuntien yhteinen yleiskaava, Östersundomin yleiskaava. Yleiskaavatyötä tehdään Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston Östersundom -projektissa ja työhön osallistuvat Helsingin kaupunkisuunnittelijoiden lisäksi myös Vantaan kaupungin ja Sipoon kunnan kaupunkisuunnittelijat. Tämä selostus koskee Östersundomin yleiskaavan luonnosta.

Suunnittelualueen pinta-ala on noin 45 km^2, josta kuuluu Helsinkiin 30 km^2, Vantaaseen 6 km^2 ja Sipooseen 9 km^2. Pinta-alasta noin 5,7 km^2 on vesialuetta, sekä n. +0- tasossa olevaa vetistä ruovikkoa n. 1,8 km^2. Asukkaita kaava-alueella on n. 6000, joista n. 4000 Vantaan Länsimäen kerrostaloalueella. Suunnittelualue muodostuu useasta kaupunginosasta: Helsingin alueen Östersundomista, Salmenkalliosta, Talosaaresta, Karhusaaresta ja Ultunasta. Helsinkiin kuuluvaa aluetta kutsutaan kokonaisuudessaan Östersundomiksi. Vantaan kaupunkiin kuuluvat Länsisalmi, osa Länsimäkeä, Vaaralaa ja Ojankoa. Sipoon kuntaan kuuluvat Granö ja Majvik.

Yleiskaavaluonnoksessa kuvataan viheralueiden ja rakennetun ympäristön suhdetta karkealla tasolla. Yleiskaavaluonnoksessa määritellään Sipoonkorven laajuus, korttelialueiden ja katujen rajautuminen Natura 2000-alueisiin ja muihin suojelualueisiin sekä tärkeimmät viherkäytävät. Yleiskaavaluonnoksen mukaiset rakentamisalueet mahdollistavat asuntoja n. 65 000–70 000 ihmiselle sekä noin 10 000–15 000 työpaikkaa. Asukasmääristä n. 45 000 sijoittuisi Helsingin alueelle, n. 12 000 Sipoon alueelle ja n. 15 000 Vantaan alueelle. Luvut eivät ole staattisia, koska aluetta tullaan rakentamaan pitkällä aikavälillä. Lukuihin sisältyy alueen n. 6000 asukasta

Kaavaluonnoksen ja siitä saadun palautteen pohjalta laaditaan yleiskaavaehdotus. Tavoitteena on, että kaavaehdotus on nähtävillä vuoden 2012 lopulla.

Asiasanat
HELSINKI, ÖSTERSUNDOM, YLEISKAAVALUONNOS, SELOSTUS

Sarjassa aikaisemmin julkaistu:

2011:1 Vetovoimainen esikaupunkiasuminen – Kohderyhmäselvitys

2011:2 Östersundomin yhteinen yleiskaava – Rakennemallit

2011:3 Östersundom ja kauppa

2011:4 Östersundom ja kaupunkipientalot

2011:5 Majvikin metron esiselvitys

2011:6 Östersundomin metron ja pikaraitiotien esiselvitykset – Tiivistelmä

2011:7 Östersundomin yleiskaavan tie- ja pääkatuverkkoselvitys

2011:8 Östersundomin yleiskaavan liikenteen nykytilaselvitys

2011:9 Östersundomin yleiskaavan joukkoliikenneselvitys

2011:10 Östersundomin katuliikennefilosofia, osa 1

2011:11 Östersundomin yhteinen yleiskaava – Teknistaloudellinen selvitys

2011:12 Aurinkosähkön mahdollisuudet Helsingin Östersundomin alueella

2011:13 Hevostilaselvitys – Hevosten tulevaisuus Östersundomissa

2011:14 Liitosalueen eteläosan kasvillisuusselvitys

2011:15 Östersundomin hiilijalanjälkitarkastelu

2011:16 Östersundomin osayleiskaavan leikekirja

ISSN 1458-9664