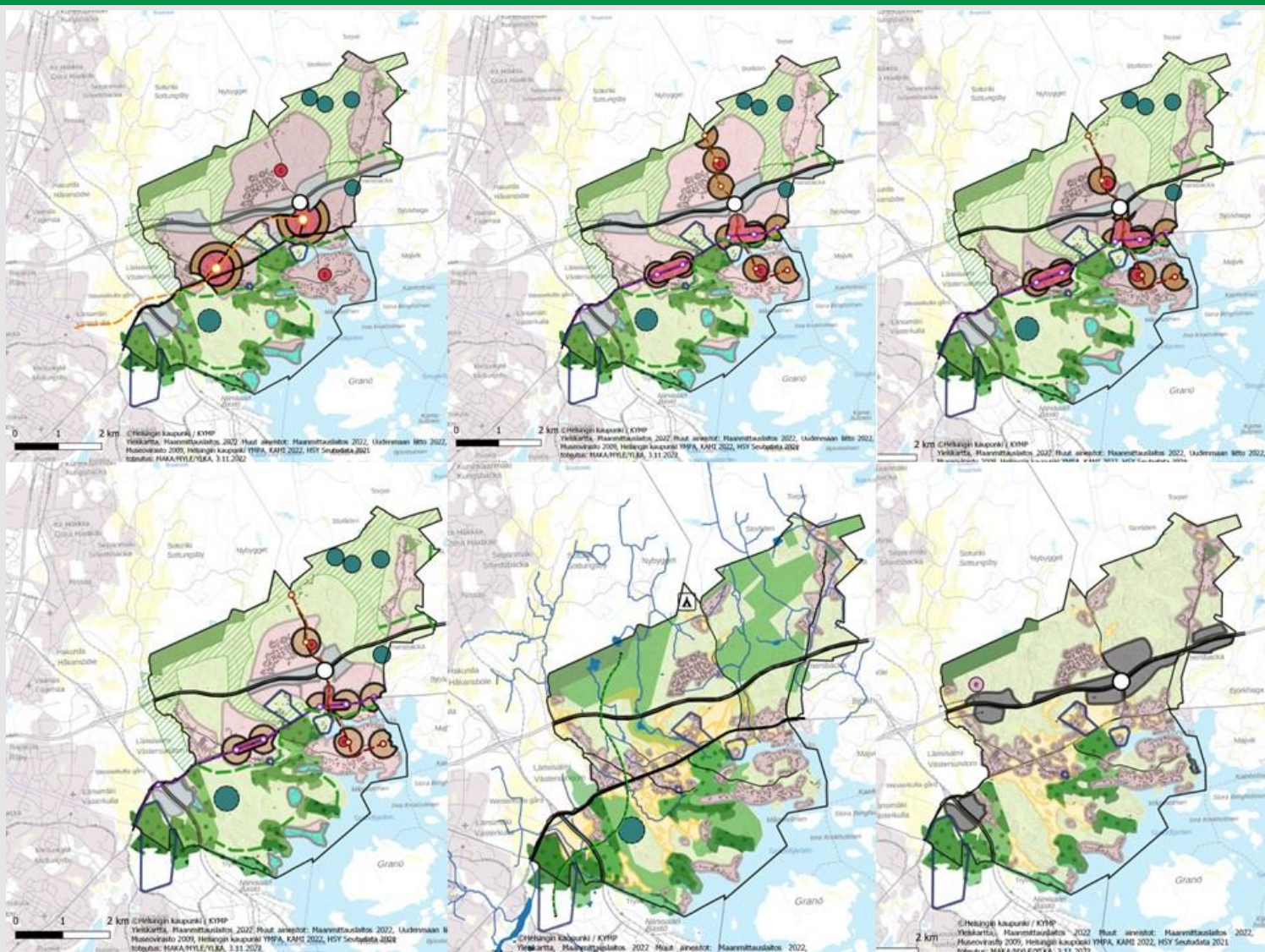


Helsinki

Östersundomin osayleiskaavan skenaariokyselyn tuloksia 2023



Östersundomin osayleiskaavan skenaariokyselyn tuloksia

2023

Östersundomin osayleiskaavan skenaariokyselyn tuloksia
Kristiina Hyväri, Iiris Karvinen ja Tuomas Lehtonen
Kannen kuva | Helsingin kaupunki
Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala
2023

Sisällys

1. Johdanto	5
1.1. Taustatietoa kyselystä	5
1.2. Kyselyn rakenne	5
1.3. Taustatietoa vastaajista	7
2. Kyselyn tulokset	9
2.1. Skenaarioiden tähtiluokitukset	9
2.2. Raideliikennevaihtoehtojen arviot ja kommentit	11
2.3. Suosikkiskenaario.....	17
2.4. Vastaajien painotukset jatkosuunnitteluun.....	22
2.5. Muut terveiset.....	23
3. Johtopäätökset	28
Liite 1 – Kyselypohja	30
Liite 2 – Esittelymateriaali	36

1. Johdanto

1.1. Taustatietoa kyselystä

Verkkokysely koski Östersundomissa keväällä 2022 vireille tullutta osayleiskaavaa, jossa määritellään alueen tulevaisuuden maankäytön peruseriaa-alueet, esimerkiksi rakentamisen alueet, liikenneyhteydet ja virkistysalueet. Kaupungin asiantuntijat ovat laatineet seitsemän erilaista skenaarioita alueen mahdollisista kehityssuunnista. Skenaariot on kuvattu tarkemmin liitteen 2 esitelmämateriaalissa, johon oli linkki kyselyn vastausaikana.

Kyselyn tarkoituksena oli kerätä asukkaiden ja muiden alueen suunnittelusta kiinnostuneiden näkemyksiä alueelle laadituista maankäyttöskenaarioista. Vastauksia hyödynnetään osana skenaarioiden arviointia, jonka tarkoituksena on tunnistaa jatkosuunnittelun kannalta skenaarioiden keskeisimmät erot ja vaikutukset. Maankäyttöskenaariot ovat alustavia esityksiä siitä, minkälainen Östersundomin yhdyskunta- ja viherrakenne voisi tulevaisuudessa olla. Minkään skenaarion ei ole ajateltu toteutuvan aivan sellaisenaan, vaan skenaarioita käytetään eri ratkaisujen vaikutusten arviointiin ja reunaehtojen löytämiseen ennen kaavaluonnoksen laadintaa.

Kysely toteutettiin selainpohjaisella Harava-palvelulla ja se oli auki 7.11.2022-6.12.2022. Kyselystä kerrottiin Östersundomin osayleiskaavoituksen nettisivuilla sekä Helsingin kaupungin ja Helsingin Kaupunkiympäristön somekanavilla ja Östersundomin suunnittelun uutiskirjeessä. Kyselyä välitettiin tietoa myös Östersundomin paikallisissa Facebook-ryhmissä. Kysely keräsi yhteensä 469 vastausta. Henkilötietoja ei kerätty, joten vastaajia ei voi yksilöidä vastausten perusteella. Kyselyyn oli halutessaan mahdollisuus vastata useamman kerran. Kysely toteutettiin suomenkielisenä, mutta vastaaminen myös muilla kielillä oli mahdollista. Suurin osa vastauksista oli suomenkielisiä, mutta muutama vastaus oli ruotsiksi.

1.2. Kyselyn rakenne

Kyselyn rakenne koostui vastaajan taustatiedoista, Östersundomin skenaarioiden arvioinnista, raideliikennevaihtoehtojen kommentoinnista ja oman suosikkiskenaarion valinnasta ja sen perustelemisesta (kuva 1). Kyselylomake on esitetty kokonaisuudessaan liitteessä 1.

Taustatiedot -kohdassa kysyttiin vastaajan roolia alueella, eli onko vastaaja esimerkiksi alueen vakituinen asukas vai asuuko hän muualla. Östersundomissa asuva vastaaja sai halutessaan kertoa myös tarkemman asuinpaikkansa.

Kohdissa kolme ja neljä vastaaja sai arvioida Östersundomin maankäytön skenaariot, jotka eroavat rakentamisalueiden laajuuden ja tehokkuuksien suhteen toisistaan. Kyselyssä esiteltiin jokainen skenaario lyhyesti ja niistä oli myös skenaariokartta. Arvostelu tapahtui käyttäen tähtiasteikkoa 1-5, jossa viisi tähteä tarkoitti, että skenaariossa on paljon hyviä ominaisuuksia jatkosuunnitteluun ja yksi tähti, että skenaariossa ei ole juuri mitään hyvää jatkosuunnitteluun.

Seuraavaksi vastaajalle esiteltiin vaihtoehtoisia alustavia raideliikennelinjauksia ja niiden päätesijainteja. Kyselyssä pyydettiin valitsemaan perustelluin raideliikennematkaisu metron ja pikaratiikan välillä sekä pikaratikkayhteyden linjaus vaihtoehtoisista linjauksista sekä mieluisin ratikan pääteposte. Vastausta oli mahdollista täydentää avoimessa vastauskohdassa vapaamuotoisesti.

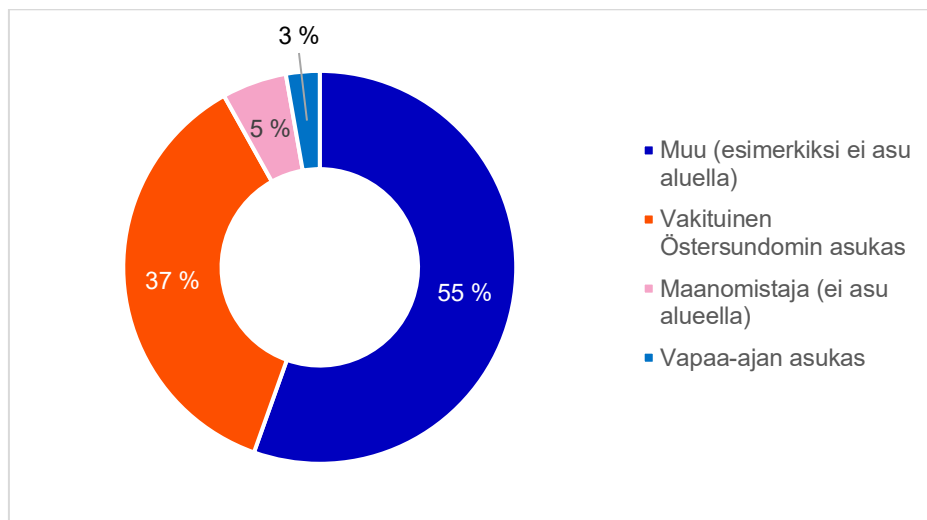
Kohdassa kuusi vastaaja sai valita suosikkiskenaarionsa ja kertoa avoimessa vastauskohdassa, mistä siinä erityisesti piti. Östersundomin jatkosuunnitteluun liittyen vastaaja sai liukukytkimiä käyttäen kertoa kuinka paljon painoarvoa hän antaisi skenaarioihin liittyviin eri asioihin, kuten rakentamiseen tai luonnon suojeluun. Lopuksi kyselyyn osallistunut sai lähettää vapaamuotoisen palautteensa alueen suunnittelijoille.

Taustatiedot	<p>Oletko suunnittelualueella ensisijaisesti vakituinen asukas, vapaa-ajan asukas, maanomistaja; ei asu alueella, muu; esimerkiksi en asu alueella</p> <p>Jos asut Östersundomissa, voi halutessa kertoa millä alueella asut. Karhusaari, Puroniitty, Landbo (Ultuna), Salmenkallio, Talosaari, Östersundom, En asu alueella / en halua kertoa</p>
Arvioi skenaariot	Arvioi skenaariot tähtiluokituksella (1–5 tähteä).
Skenaariot 1-4: Raideliikennevaihtoehtojen kommentointi	<p>Mihin Östersundomin raideliikennematkaisu tulisi perustua (skenaariot 1–4)? Metro, pikaraitiotie, en osaa sanoa</p> <p>Mikä vaihtoehtoisista pikaratikkalinjauksista on mielestäsi perustelluin? Eteläinen linjaus, keskellä oleva linjaus, pohjoinen linjaus, en osaa sanoa</p> <p>Kumpi ratikkalinjaus Sipoon suuntaan on mielestäsi perustellumpi? Uuden Porvoontien suuntainen, pohjoisempi linjaus, en osaa sanoa</p> <p>Voit kommentoida raideliikennevaihtoehtoja.</p>
Suosikkiskenario	<p>Suosikkini skenaarioista Vaihtoehtoina skenaariot 1-7.</p> <p>Mistä asioista pidit erityisesti suosikkiskenarioissasi? Voit valita useita vaihtoehtoja. Asuinrakentamisen määrä, työpaikkarakentamisen määrä, rakentamisen sijoittuminen, viheralueiden laajuus, joukkoliikennematkaisu</p> <p>Voit halutessasi perustella suosikkivalintaasi ja kuvata miten mahdollisesti täydentäisit sitä.</p> <p>Kuinka paljon painoarvoa antaisit seuraaville asioille Östersundomin suunnittelussa jatkoa varten? Liukukytkin 1–100, oletusarvona 50. Uusien pientaloasuntojen rakentaminen, uusien kerrostaloasuntojen rakentaminen, alueen nykyisten pientaloasuntoalueiden täydennysrakentaminen, laajojen luonto- ja virkistysalueiden säilyttäminen ja kehittäminen, uusien elinkeinoalueiden perustaminen, uusien luonnonsuojelualueiden perustaminen, matkailuelinkeinon kehittäminen, alueen jääminen nykyisen kaltaiseksi.</p>
Vastausten lähetys	Tähän voit jättää halutessasi muita terveisiä alueen suunnittelijoille.

Kuva 1. Kyselyn rakenne tiivistettynä. Kyselylomake liitteessä 1.

1.3. Taustatietoa vastaajista

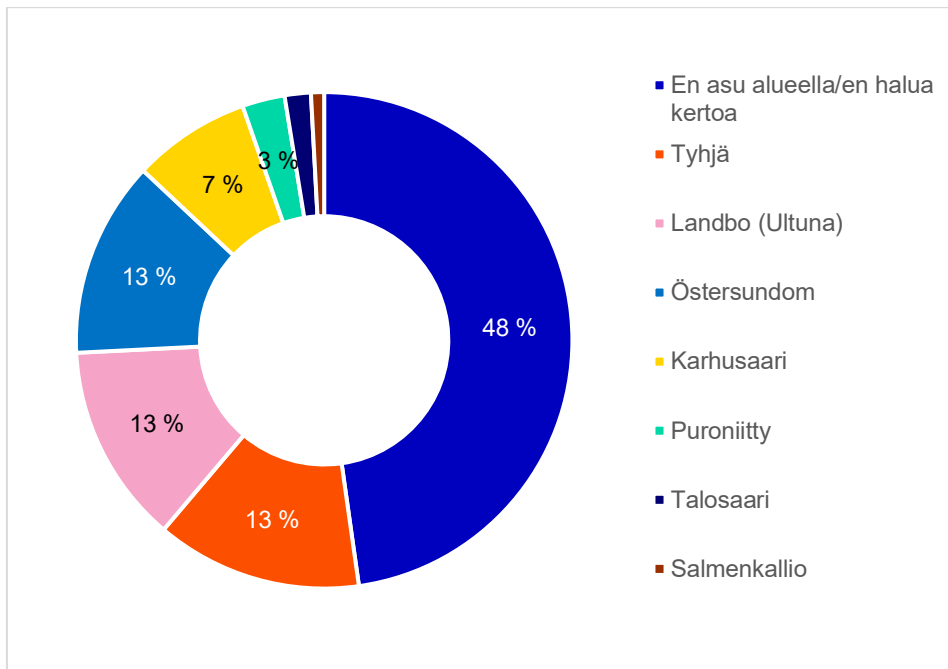
Kyselyn vastaajien määrä oli 469. Hieman yli puolet vastaajista asui Östersundomin ulkopuolella, vakituksia asukkaita oli 37 prosenttia. Maanomistajia, jotka eivät asuneet alueella oli noin viisi prosenttia ja vapaa-ajan asukkaita alle kolme prosenttia. Kyselyn tuloksia tarkastellaan tässä raportissa Östersundomin asukkaiden ja muiden vastaajien osalta erikseen. Muut vastaajat sisälsivät myös maanomistajat (eivät asu alueella) ja vapaa-ajan asukkaiden pienet vastaajaryhmät. Asukkaiden ja muiden vastaajaryhmien vastauksissa oli monessa kysymyksissä selviä eroja ja heidän odotuksensa Östersundomin tulevaisuuden osalta erosivat jossain määrin.



Kuva 2. Vastaajan rooli suunnittelualueeseen

Kyselyssä oli mahdollista kertoa oma asuinalueensa Östersundomissa. Ilmoittaneista valtaosa asui joko Landbon, Östersundomin tai Karhusaaren alueilla.

Kyselyyn vastasi suhteellisen suppea joukko henkilöitä, joten on huomioitava, että vastaukset eivät välttämättä kuvaa yleistä mielipidettä.

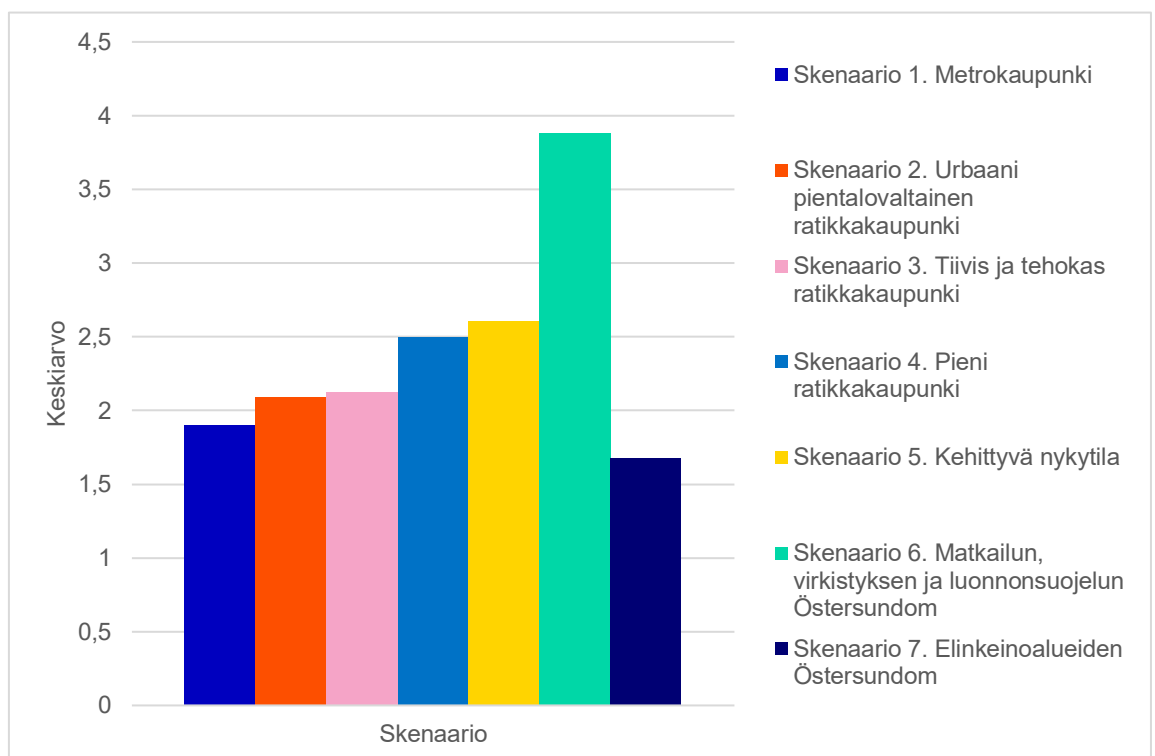


Kuva 3. Vastaajan mahdollinen asuinalue Östersundomissa

2. Kyselyn tulokset

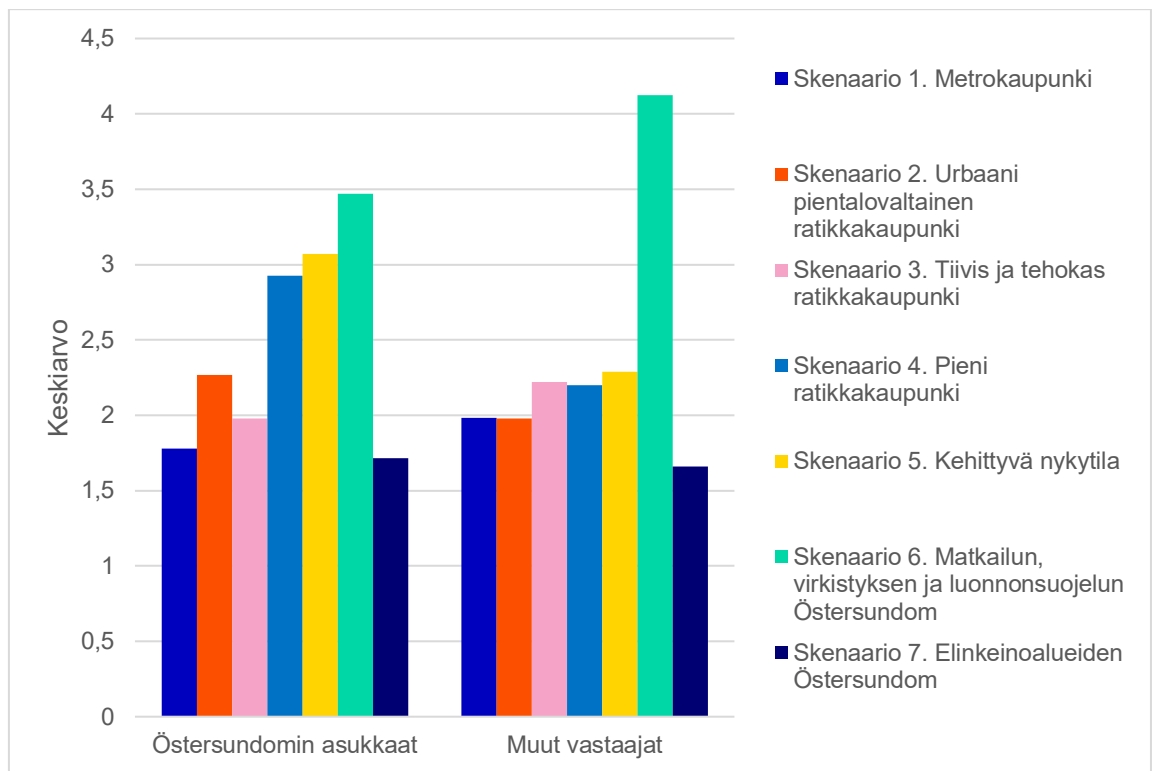
2.1. Skenaarioiden tähtiluokitukset

Vastaajia pyydettiin arvioimaan skenaariot tähtiasteikolla 1-5. Selvästi parhaimman arvion sai Matkailun, virkistyksen ja luonnonsuojelun Östersundom -skenaario, joka sai 3,9 keskiarvon. Muut skenaariot saivat selvästi heikommän keskiarvon, Kehittyvä nykytila ja Pieni ratikkakaupunki saivat molemmat noin 2,5 keskiarvon. Heikoimman arvion sai Elinkeinoalueiden Östersundom -skenaario 1,7 keskiarvolla. Raideliikenneskenaarioista Metrokaupunki sai heikoimman tähtiarvostelun keskiarvon ollessa 1,9.



Kuva 4. Arviot skenaarioista luokituksella 1-5, kaikki vastaajat

Arvioita skenaarioista tarkasteltiin Östersundomin asukkaiden ja muiden vastaajien osalta erikseen. Muut vastaajat sisälsivät myös maanomistajat (ei asu alueella) ja vapaa-ajan asukkaiden pienet vastaajaryhmät. Myös tällä tarkastelulla Matkailun, virkistyksen ja luonnonsuojelun Östersundom oli arvostetuin skenaario, varsinkin Östersundomin ulkopuolella asuvat vastaajat arvostivat tätä skenaariota eniten. Toinen selvä ero oli, että alueen asukkaat antoivat Kehittyvä nykytila- sekä Pieni ratikkakaupunki -skenaarioille selvästi paremman arvosanan kuin muut kyselyyn vastaajat. Tuloksia voi tulkita niin, että kyselyyn vastanneet alueen asukkaat toivovat enemmän alueen vähintään pienimuotoista rakentumista ja kehittymistä kuin muut vastaajat. Tehokkaammassa metro- ja pikaratikkaskenaarioissa erot eivät olleet suuria näiden vastaajaryhmien välillä.

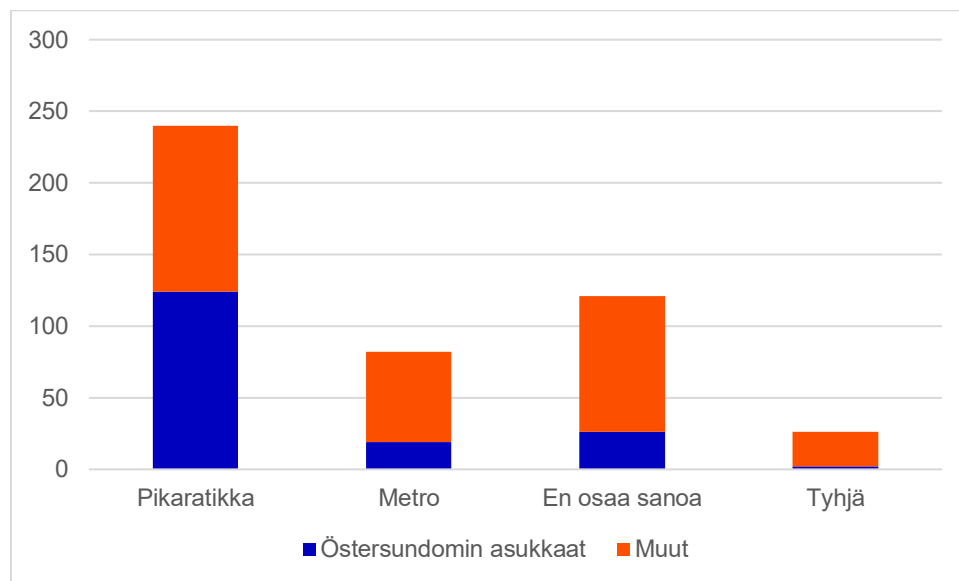


Kuva 5. Arviot skenaarioista luokituksella 1-5, asukkaat ja muut vastaajat. Asukkaita oli 171 ja muita vastaajia 215.

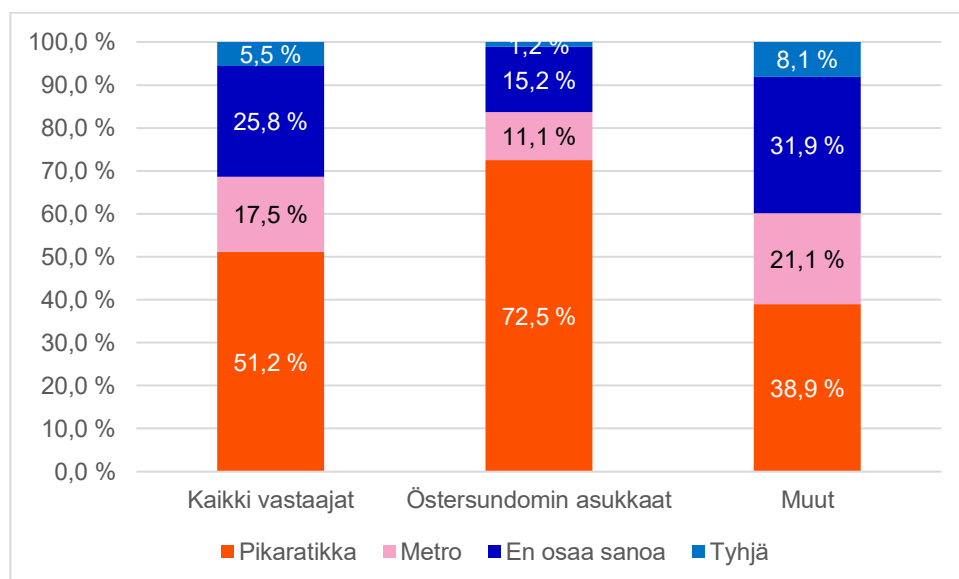
2.2. Raideliikennevaihtoehtojen arviot ja kommentit

Kyselyn seuraavassa kohdassa oli esitetty neljä kysymystä, jotka koskivat raideliikennevaihtoehtojen arviointia. Lopuksi oli mahdollisuus jättää kommentteja vapaamuotoisesti raideliikennevaihtoehtoista avoimeen vastauskenttään. Avoimista vastauksista on nostettu suoria sitaatteja tähän raporttiin kysymysten yhteyteen. Vastaajat on luokiteltu jaottelulla vakituiset asukkaat ja muut vastaajat.

Ensimmäisessä kysymyksessä vastaajalta kysyttiin mihin Östersundomin raideliikenne ratkaisun tulisi perustua (skenaariot 1–4). Vastausvaihtoehtoiksi on annettu metro, pikaraitiotie ja en osaa sanoa. Vastaukset jakautuivat seuraavasti (Kuva 6 ja 7).



Kuva 6. Vastaajien näkemys siitä, mihin Östersundomin raideliikenne ratkaisun tulisi perustua (vastaajamäärät)



Kuva 7. Vastaajien näkemys siitä, mihin Östersundomin raideliikenne ratkaisun tulisi perustua (osuuksia vastaajaryhmistä)

Tarkasteltaessa osuuksia kaikista vastanneista, voidaan todeta, että pikaraitiotie saa eniten kannatusta (51 %). Asukkaiden keskuudessa valtaosa kannattaa pikaraitiotietä (73 %). Kuten jo aiemmassa skenaarioiden tähtiluokitus -kysymyksessä voitiin huomata, metro saa vähemmän kannatusta.

Pikaraitiotievaihtoehtoa kannattavat mainitsevat muun muassa sen toteuttamiskelpoisuuden, nopeuden ja joustavuuden. Osa vastaajista, jotka vastustavat pikaraitiotietä, mainitsevat kommentteissaan ylipäänsä raideliikenteeseen liittyvät haittavaikutukset, jotka kohdistuvat sekä luonnon- ympäristöön kuin ihmisiin.

"Pikaraitiotie Östersundomista Itäkeskukseen tuntuu kustannustehokkaammalta ratkaisulta kuin metro. Pikaratikalla saadaan toteutettua raideliikenteen hyödyt helpommin ja halvemmin. Se olisi myös vihreä ratkaisu tulevaisuutta ajatellen. Olisi tärkeä saada pikaratikka Karhusaareen asti."

"Raideliikennettä ei alueelle tarvita. Vie paljon maa-alueita."

Metro saa huomattavasti vähemmän kannatusta kuin pikaraitiotie (18 % kaikki vastaajat). Metroon liittyvät vapaamuotoiset kommentit liittyivät muun muassa metron tuomiin mahdollisuuksiin, mutta myös negatiivisiin vaikutuksiin. Metron negatiiviseksi puoliksi nähdään muun muassa sen kalleus, tiivis ja tehokas rakentamistehokkuus sekä rakentamisen pitkä kesto. Metron positiivisista puolista mainitaan sen nopeus ja vaivattomuus. Eräs vastaaja toivoi Östersundomiin sekä metroa että pikaraitiotietä.

"Metro ehdottomasti paras vaihtoehto. Metro on jo valmiiksi rakennettu Mellunkylään asti, sitä täytyy vain jatkaa itään päin. Metro mahdollistaa vaihdottoman ja pysähdyksettömän yhteyden Helsingin keskustaan ja Espooseen asti. Pikaratikasta ei takuulla tulisi yhtä nopeaa kuin Metrosta. Olisi hukkaan heitettyä potentiaalia jättää Helsingin nykyinen metro tyngäksi. Östersundom ei tule olemaan houkutteleva vaihtoehto, jos se on pitkän ja hitaan ratikkamatkan päässä keskustasta, metro olisi paras."

"Metro on liian raskas ratkaisu."

"Missään nimessä ei metroa. Pk-seudulle ei kaivata uusia betonikerrostalolähiöitä korpeen kehäteiden taakse enää yhtään minnekään."

Muutama vastaaja olisi toivonut junaskenaariota.

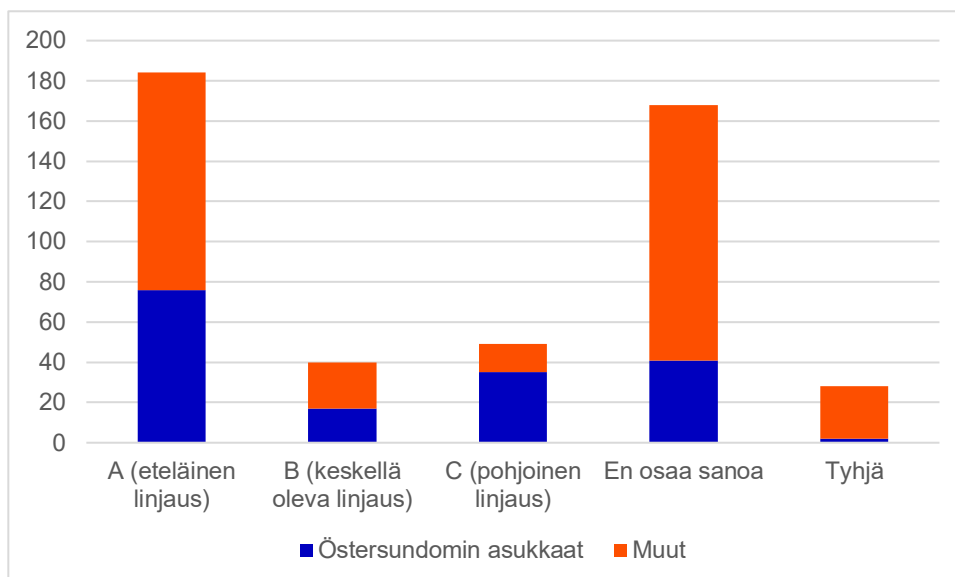
"Vaihtoehtoista puuttuu kokonaan junayhteys. Paras kaikista olisi Malmilta Porvooseen lähijuna. Malmi - Malmin lentokenttä - Jakomäki/Vaarala - Länsisalmi (Porvoonväylä) - Sakarimäki - Söderkulla - Porvoo. Yhdistettynä Metron jatkeeseen / pikaratikkaan, lähijuna toisi luontevan ja massiivisen kehityspotentiaalinen vaihtoyhteyksineen. Todellinen ekoteko, jossa Porvoon suunnan työmatkaliikenne saadaan kokonaan raiteille."

Osa vastaajista ei haluaisi Östersundomiin raideliikennettä lainkaan. Bussiliikenteen toivottiin paranevan nykyisestä.

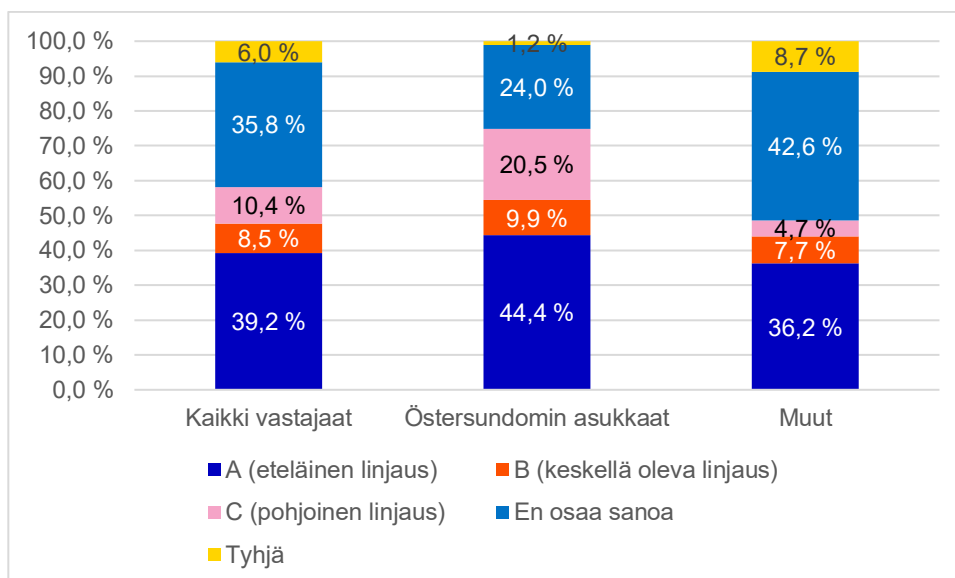
"Vastausvaihtoehtoista puuttuu vaihtoehto ei mikään näistä. Raideliikenne ei ole mielestäni missään muodossa perusteltua."

”Mikään näistä ei ole hyvä, sillä ne edellyttävät valtavaa rakentamista. Bussiverkostoa alueella pitäisi sen sijaan kehittää.”

Toisessa kysymyksessä kysyttiin, mikä vaihtoehtoisista pikaratikkalinjauksista on vastaajan mielestä perustelluin (Kuva 8 ja 9). Vastausvaihtoehdot olivat A (eteläinen linjaus), B (keskellä oleva linjaus), C (pohjoinen linjaus) sekä en osaa sanoa.



Kuva 8. Mikä vaihtoehtoisista raidelinjauksista on mielestäsi perustelluin (vastausmääriä)



Kuva 9. Mikä vaihtoehtoisista raidelinjauksista on mielestäsi perustelluin (osuuksia vastaajaryhmistä)

Linjausvaihtoehto A (eteläinen linjaus Uuden Porvoontien suuntaisesti) saa selvästi eniten kannatusta (39 %). Pikaraitiotielinjausvaihtoehdot jakavat mielipiteitä puolesta ja vastaan.

”Pikaraitiotien C-linjaus palvelisi paremmin asukkaita, työpaikka-aluetta ja Landbotakin sekä säilyttäisi kartanon ja natura-alueen rauhallisempaan. Siitä raitiotie voisi tulevaisuudessa

lähteä Sipoonrannan mutkan jälkeen Söderkullaan päin. Päätepysäkin sijainti tulisi varmaan-kin katsoa, kun selviää tarkemmat asukasluvut alueille. Ehdotus: Mitä jos Metro kiertäisi Mel-lunmäestä Vuosaareen (satama) ja siinä Kehä 3:lla olisikin liikennekeskus, josta lähtisi pika-raitiotie. Kulkeehan siinä junakin.”

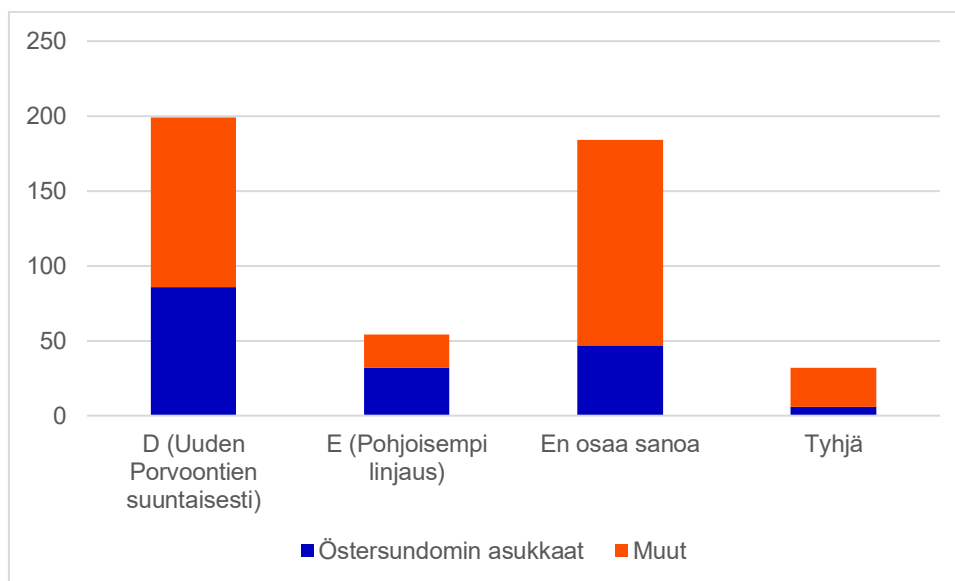
”Pohjoinen linjaus C on looginen asutuksen, työpaikkojen ja moottoritien johdosta.”

”Ratikalle ei pidä tehdä liikaa pysäkkejä. Siis pohjoinen C vaihtoehto on täysin mahdoton. Ratikka ei ole houkutteleva, jos se ei ole nopea. Autolla mennään muuten.”

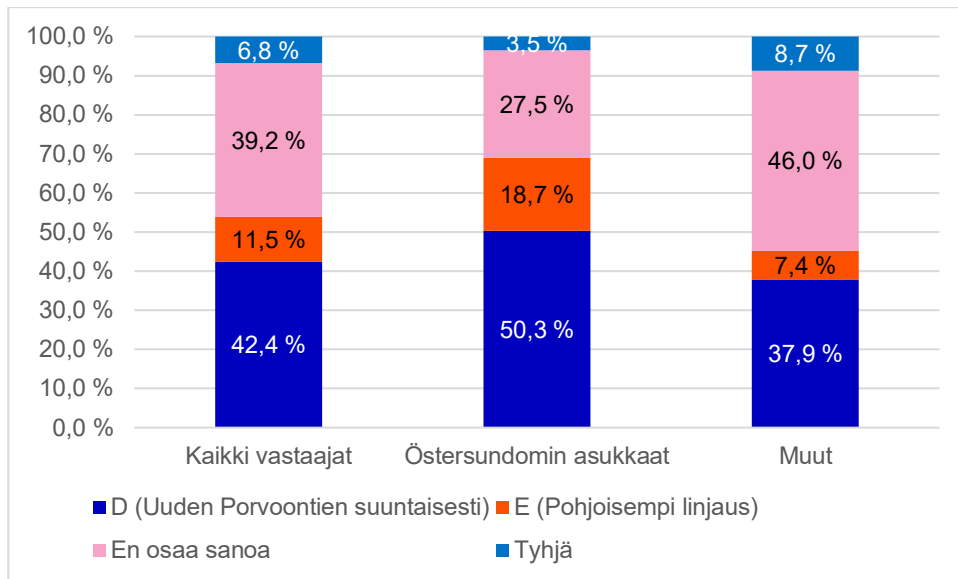
”B, jolloin rantavyöhyke jätettäisiin virkistyskäyttöön ja rakentaminen sijoitettaisiin tarpeeksi kauas moottoritiemelusta elinkeinoalueiden ollessa puskurina.”

”Raideliikenne mieluiten Uudenporvoon tien varrella koska Porvoon moottoriväylän ja Uu-denporvoon tien välissä on laaja ja rikas metsä ns. Koirametsä, jossa on arvokas puro sekä isoja vanhoja kuusia ja haapoja. Metsässä on harvinaisia matelijoita ja lintuja, jotka eivät me-nettäisi paikkoja raiteen vuoksi. Töyhtötiaisia ja hölmötiaisia on havaittu koirametsässä.”

Seuraava kysymys koski pikaratikkalinjausta Sipoon suuntaan. Vastaaajaa pyydettiin valitsemaan vastausvaihtoehdoista D (Uuden Porvoontien suuntainen linjaus), E (pohjoisempi linjaus) tai en osaa sanoa. Vastaukset jakautuivat seuraavasti (Kuva 10 ja 11).



Kuva 10. Perustelluin raidelinjaus Sipoon suuntaan (vastausmääriä)

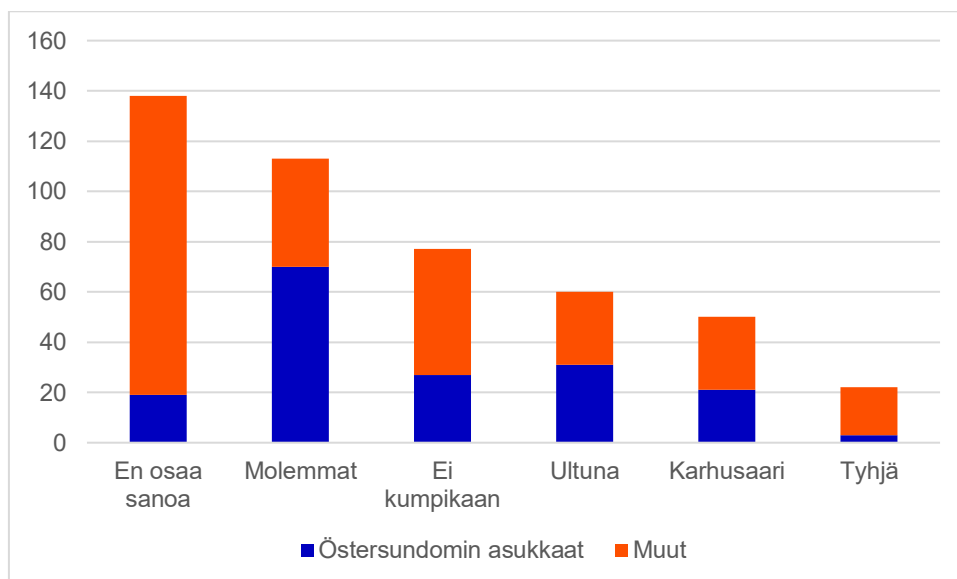


Kuva 11. Perustelluin raidelinjaus Sipoon suuntaan (osuuksia vastaajaryhmistä)

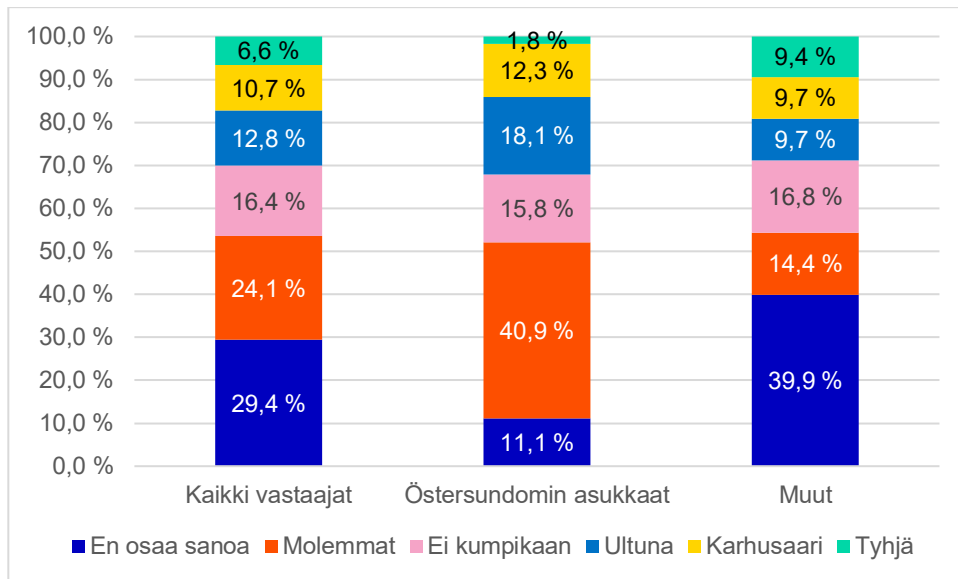
Uuden Porvoontien suuntainen linjaus D saa eniten kannatusta (42 %, kaikki vastaajat). Sipooseen tai Porvooseen asti jatkuva raideyhteys sai joidenkin vastaajien kannatuksen.

”Mahdollisimman suora raideliikenne, jotta ajallisesti matkustaminen hyödyttää asukkaita verraten bussi. Metro olisi nopein. Jos raitiolinja, niin pitää saada jatkumaan Sipooseen vähintään Söderkullaan. Metroon taas saa enemmän käyttäjiä kehyskunnista esim. Hakunila jne.”

Kyselyn seuraavassa kohdassa kartalla kuvataan kaksi pikaratikan päätepistettä Östersundomissa. Vastausvaihtoehdot pääte pisteistä ovat Karhusaari, Ultuna, molemmat, ei kumpikaan tai en osaa sanoa. Vastaukset jakoutuivat seuraavasti (Kuva 12 ja 13).



Kuva 12. Perustelluimmat pikaratikan pääte pisteet (vastausmääriä)



Kuva 13. Perustelluimmat pikaratikan päätepiesteet (osuuksia vastaajaryhmistä)

Vastausten jakaumista voidaan huomata, että moni vastaaja ei ole osannut sanoa mielipidettään tähän kysymykseen (29 % kaikki vastaajat). Asukkaiden keskuudessa vastauksia on eniten kohdassa molemmat päätepiesteet (41 %). Eräs vastaaja totesi, että olisi tarvinnut enemmän taustatietoja ja tarkempaa perehtymistä, jotta olisi voinut perustellusti arvioida linjausvaihtoehtoja.

”Pikaratikan tulisi päättyä Sakarinmäkeen tai jatkua pidemmälle itään, Ultuna ja Karhusaari vaikuttavat huonoilta päätepiesteiltä. Ne ovat liian väljiä ja vievät linjan pussinperään.”

”Raideliikennepysäkki Karhusaareen ei tunnu realismilta, mikäli se vaatii tuhansia käyttäjiä. Karhusaari tulee säilyttää omakoti- ja pientaloalueena. Mikäli raideliikenne on mahdollista tällä tavoin, silloin se on mielenkiintoinen vaihtoehto.”

”Ultuna ja Karhusaari lienevät sen verran pienen tehokkuuden alueita, ettei mahdollista pikaraitiotietä välttämättä tarvitse jatkaa niin kauas. Eikö se voisi jäädä tiiviimmän rakentamisen Uuden Porvoontien ratkaisuksi?”

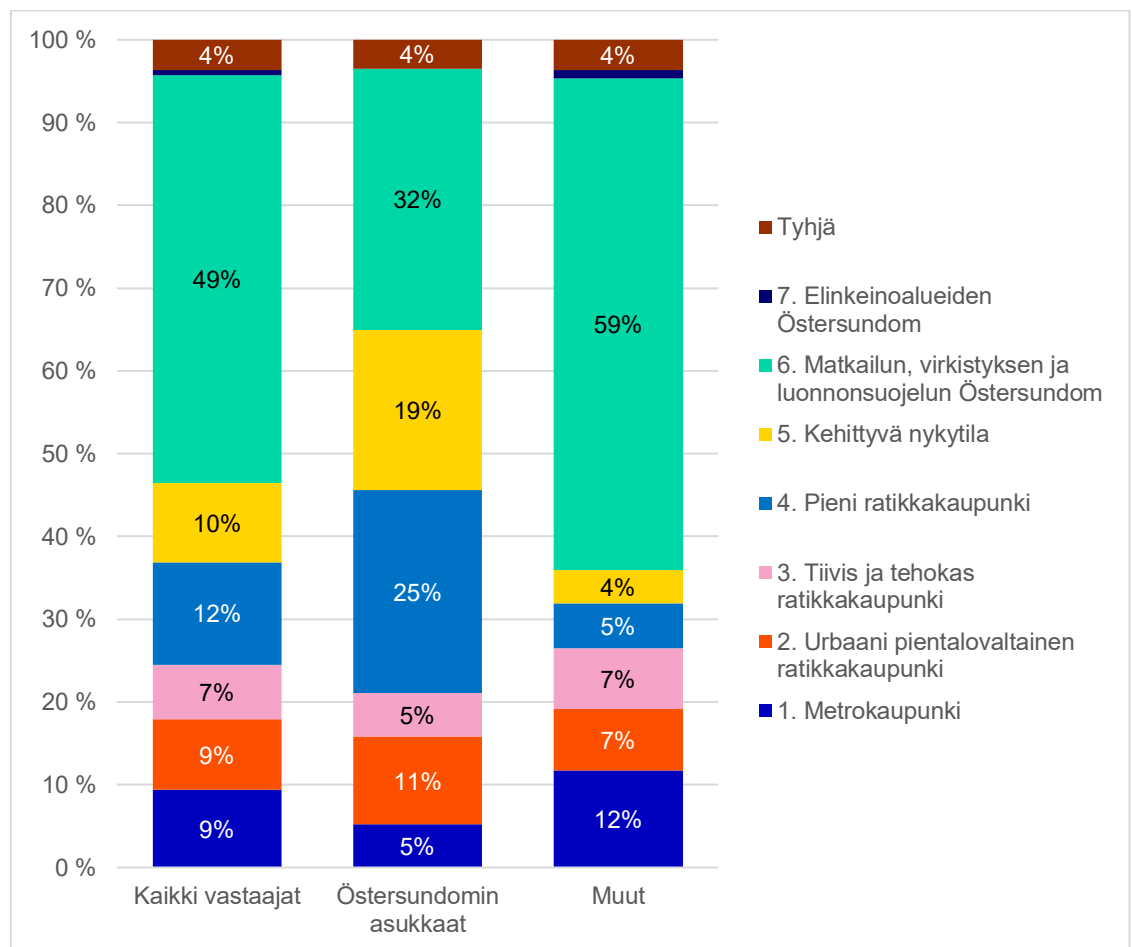
Muita raideliikenteeseen liittyviä kommentointeja on nostettu tässä raportissa myöhemmin kohdassa 2.5. Muut terveiset.

2.3 Suosikkiskenaario

Kyselyn seuraavassa kohdassa vastaajat pääsivät kertomaan suosikkiskenaarionsa sekä perustelevaan suosikkivalintaansa. Kaikista vastaajista lähes puolet valitsi suosikikseen Matkailun, virkistyksen ja luonnonsuojelun skenaarion (kuva 15). Raideliikenteen perustuvista skenarioista Pieni ratikkakaupunki oli suosituin (12 %) ja Metrokaupunkia ja Urbaania pientalovaltaista ratikkakaupunkia kannatti molempia noin 9 %. Kaikkein vähiten suosikiksi valittiin Elinkeinoalueiden Östersundomia (1 %).

Tarkasteltaessa suosikkiskenaariota vastaajaryhmittäin Östersundomin asukkaiden ja muiden vastaajien välillä, oli tuloksissa selviä eroja. Matkailun, virkistyksen ja luonnonsuojelun -skenaario oli molemman ryhmän suosikkiskenaario, mutta asukkaiden keskuudessa tätä kannatettiin selvästi vähemmän (kuva 15). Asukkaista noin kolmannes piti suosikkina Matkailun, Virkistyksen ja luonnonsuojelun Östersundomia kuin muualla asuvista näin ajatteli lähes 60%.

Östersundomin asukkaista neljännnes piti Pientä ratikkakaupunkia ja viidennes Kehittyvä nykytila -skenaariota suosikkiskenaarionaan. Lähes puolet Östersundomin asukkaista piti ylipäättänsä jotakin raiteeseen perustuvaa skenaariota suosikkinaan, kun muissa vastaajissa näin ajatteli 33 %. Östersundomin asukkaista vain viisi prosenttia kannatti metroskenaariota, kun muualla asuvista vastaava luku oli 12 %.



Kuva 14. Suosikkiskenaarion osuus eri vastaajaryhmissä: kaikki kyselyyn vastaajat sekä Östersundomin asukkaat ja muut vastaajat.

Vastaajat saivat kertoa perustelunsa suosikkiskenaarioille, sekä monivalintakysymyksen että vapaan kommenttikentän kautta. Monivalintakysymyksen tulokset on esitetty kuvassa Kuva 15.



Kuva 15. Suosikkiskenaarioiden perusteluiden jakautuminen. Suosikille sai antaa useamman perustelun viidestä vaihtoehdosta. 1. Metroksenaario, 2. Urbaani pientalovaltainen kaupunki, 3. Tiivis ja tehokas ratikkakaupunki, 4. Pieni ratikkakaupunki, 5. Kehittyvä nykytila, 6. Virkistys-, luonnonsuojelun ja matkailun Östersundom, 7. Elinkeinoalueiden Östersundom.

Kuvasta Kuva 15. nähdään, että **Metrokaupungin** suosikkiseen valinneiden perusteluissa korostuvat erityisesti skenaarion joukkoliikennetkaisu ja asuinrakentamisen määrä. Muita vastausvaihtoehtoja valittiin suhteellisen tasaisesti. Verrattuna muihin raideliikenteeseen perustuviin skenaarioihin metrokaupunkia pidettiin hyvänä myös työpaikkarakentamisen osalta.

Vapaassa kommenttikentässä Metrokaupungin valinneet perustelivat suosikkiaan muun muassa sillä, että skenaario mahdollistaa tehokkaan rakentamisen, jolla voidaan säästää luontoarvoja. Lisäksi metroa perusteltiin nopeana ja tehokkaana joukkoliikennetkaisuena.

”Metrokaupunki pitää rakentaa tiiviisti, jotta säästyy mahdollisimman paljon luontoa ja muita virkistysalueita.”

”Luulen, että metrovaihtoehto tarjoaa varmimmin toimivan ja nopean joukkoliikennedyhteyden muualle kaupunkiseudulle. Pikaraitiotie vaikuttaa kompromissilta, jossa haetaan säästöä väärästä kohteesta.”

”Kun Helsinki kerrankin pakkolunasti alueen rakentamista varten vasten alueen asukkaiden tahtoa on alue myös käytettävä rakentamiseen eikä vaan kalliiden rantatonttien kaavoittamiseen.”

”Skenaariota 1 täydentäisin vielä Skenaarion 6 virkistystoimintamahdollisuuksilla (melonta, veneily, uimaranta)”

Urbaanin pientalovaltaisen kaupungin suosikikseen valinneista suuri osa perusteli valintaansa joukkoliikennetarkistuksella ja asuinrakentamisen määrällä (Kuva 15). Vapaassa kommenttikentässä skenaarion hyvinä ominaisuuksina korostui erityisesti pientalorakentaminen, jota kuitenkin kuvattiin usein tiiviiksi.

”Pk-seudulla on kysyntää pientaloasumiselle. Kerrostalolähiöitä keskellä korpea on jo tarpeeksi seuraavalle tuhannelle sukupolvelle. Niitä ei kertakaikkiaan kaipaa enää kukaan. Pientaloja ja kantakaupunkia. Siitä on pulaa.”

”Riittävän laaja pääasiassa pientalovaltainen rakentaminen mahdollistaa raideyhteyden rakentamisen säilyttäen alueen omaleimaisuuden ja luonnonmukaisuuden.”

”Townhouse-tyylinen rakentaminen mahdollistaisi tiiviin, mutta pientalomaisen ympäristön. Samalla luontoalueet säästyisivät.”

”Pientalokaupunki vähän Kartanokosken tyyliin. Kaava voimaan mahdollisimman pian.”

”Mielestäni urbaanin pikaratikkaan tukeutuvan ratkaisun ei pitäisi pois sulkea myöskään luonnonsuojelun ja matkailun Östersundomia. Myös elinkeinoalueet olisivat jossain määrin tervetulleita ja ne voitaisiin sijoittaa hieman syrjempään kuitenkin pikaratikan varteen. Olisi tärkeää että pikaratikka ylettyisi kehittyvään Karhusaareen asti.”

Tiiviin ja tehokkaan ratikkakaupungin suosikikseen valinneiden perusteluissa ei korostunut selkeästi mikään yksittäinen tekijä. Sen sijaan valmiista vastausvaihtoehdoista perusteluiksi valittiin suhteellisen tasaisesti joukkoliikennetarkistus, asuinrakentamisen määrä, viheralueiden määrä ja rakentamisen sijoittuminen. Vapaassa kommenttikentässä nostettiin esille skenaarion hyvinä puolina tehokas rakentaminen ja luontoalueiden säästyminen. Metrovaihtoehtoon verrattuna ratikan mahdollistamaa nauhamaista kaupunkirakennetta pidettiin parempana kuin metrokaupungin suurempia keskuksia.

”Kaavoituksen pitää olla alusta saakka tarpeeksi tehokasta ratikan ympärillä, jotta joukkoliikenne pysyy houkuttelevana. Ottaisin kehitykseen mallia erityisesti Tanskasta ja Hollannista, joissa osataan rakentaa Suomessakin toivottua tiivismatalaa. Antaisin mahdollisuuden myös pientalomaiselle kerrostalorakentamiselle. Tavoitteena mahdollisimman suuri tehokkuus 500 m säteellä pysäkeistä. Sen ulkopuolelle voi kaavoittaa perinteisempää rivaria ja erillistaloa. Lähemmäs pelkkää tiivistä.”

”Mielestäni tiivis ja tehokas ratikkakaupunki on sekä maisemallisesti että järkevästi paras. Nauhamainen kokonaisuus. Pientalovaltainen rakentaminen olisi tehontonta maankäyttöä. Metroskenaario on puolestaan mielestäni liian massiivinen, syntyisi valtavia asutusmökkyjä keskelle ei mitään.”

”Säästämällä enemmän luontoa jätetään myös varaus tulevaisuuden rakentamiselle. Pikaraitiotie on myös joustavampi vaihtoehto kuin metrovaihtoehto, joka sitoo rakennuttamista juuri asemien ympäristöön.”

Pienen ratikkakaupungin suosikiksi valinneiden perusteluissa korostuivat erityisesti skenaarion joukkoliikennetarkistus, asuinrakentamisen määrä ja viheralueiden laajuus (kuva 16). Vapaassa

kommenttikentässä nousi esille positiivisena asiana rakentamisen ja luontoalueiden hyvä tasapaino. Lisäksi nähtiin, että tulevaisuudessakin alueelle muuttavat arvostavat asumisen väljyyttä ja luontoalueita, ja että vähäisellä rakentamisella voitaisiin säilyttää alueen ainutlaatuiset ominaispiirteet.

"Olisi tärkeää säilyttää kylämäinen tunnelma ja luonnon laaja läsnäolo. Tähän voisi yhdistää uimarannan ja virkistysalue-ajattelua 6.skenaariosta. Puistomainen kaupunginosa, jossa pientaloja ja maltillisesti rivitaloja tai yksittäisiä pienkerrostaloja olisi ok. Vältä asumista, paremmilla kulkuyhteyksillä. Ruokaravintoloiden, kahviloiden, lifestyle-putiikkien keskittymä sopisi tähän kokonaisuuteen myös loistavasti. On tärkeää säilyttää alueen rauhallisuus. Fiini astetta kalliimpi aluebrändäys!"

"Alueen luonne säilyisi pääasiallisena pientaloalueena mutta luonnollisesti pysäkkien kohdilla pienkerrostaloja ja palveluja."

"Pientaloja ja oikeasti nopea ratikka. Sellaista ei missään Suomessa ole ja se voisi luoda todella ainutlaatuisen ja houkuttelevan asuinympäristön pk-seudulla ja koko Suomessa."

"Ottaisin lisäksi skenaariosta 6 virkistys-, luonnonsuojelu- ja matkailualueet. Niiden ja asutuksen yhteensovittaminen luo edellytykset viihtymiselle. Asukkaiksi hakeutuisi kaikenikäisiä nuorekkaita ja aktiivisia luontoihmisiä."

"Tämä säilyttäisi Östersundomin ainutlaatuiset ominaispiirteet ja näin toimisi virkistysalueena myös muulle Itä-Helsingille. Kerralla ei tarvitse tuhota kaikkea ja täydennysrakentamista voi lisätä vuosikymmenten mukaan jos tarvitaan. Aluetta voisi kehittää laatu ja tulevaisuus silmälläpitäen, uusia ratkaisuja tulevaisuuden tarpeet edellä niin energiaan kuin viemäriverkostoihin. Suunnitelkaa tästä alue, johon tullaan tutustumaan ympäri maailman."

Kehittyvän nykytilan suosikiksi valinneet pitivät erityisesti skenaarion asuinrakentamisen määräästä sekä viheralueiden laajuudesta (Kuva 15). Vapaassa kommenttikentässä kuului erityisesti nykyisten asukkaiden mielipiteet, jotka arvostivat alueen viheralueiden säilyttämistä, mutta toisaalta uudet pientalot nähtiin useassa kommentissa myös tervetulleina.

"Suosikkivalinnassa korostuu luonnonläheisyys, vehreys, rauhallisuus ja pientaloasuminen. Alueelle tulisi lisää pientaloja."

"Tykkään tosi paljon Östersundomin maaseutuluonteesta, rauhallisuudesta ja luonnosta. Tänne mahtuu hyvin uusia pientaloja, mutta toivon että ei liian tiiviisti (eikä nopeasti, tehokkaasti ja rumasti). Lapseni toivovat hienoja taloja, joita voi katsoa kävelylenkillä. Metsissä voi myös kävellä ilman järjestettyjä polkuja. On kiva jos suojellaan luontoa ja ihmiset voivat tulla nauttimaan siitä, mutta toivottavasti ei huvipuistomaisesti. Yleinen uimaranta täältä puuttuu."

Virkistykseen, luonnonsuojelun ja matkailun Östersundomin suosikiksi valinneiden selkeästi yleisin peruste valmiista vastausvaihtoehdoista valinnalle oli viheralueiden laajuus skenaariossa (kuva 16). Avoimissa kommentteissa vastaajien perusteluissa skenaario nähtiin hyvänä vaihtoehtona luonnon monimuotoisuuden, arvokkaiden luontokohteiden, virkistysalueiden ja lähimetsien kannalta. Osassa kommentteista nähtiin positiivisena alueen toimiminen hiilinieluna. Alueelle ehdotettiin myös uusia virkistyspalveluita ja luontomatkailun kehittämistä.

”Alueen metsät ovat todella upeita. Sipoonkorpea voisi hyvin laajentaa ja suojella myös Helsingin puolella olevia metsiä. Miten upeaa olisi, jos Helsinki olisi pääkaupunki, josta pääsisi bussilla vaellusreiteille, joissa riittäisi käveltävää vaikka yönyi-retkellekin?”

”Helsinki kasvaa kaikkialla erittäin voimakkaasti ja asukkaiden lähiluonto joutuu kovaan puristukseen. Nuuksion ja Sipoonkorpi ovat viikonloppuisin tupaten täynnä, parkkitila loppuu kesken. Östersundomin kaltaisia luontoalueita lähellä kaupunkia ei ole varaa enää hukata, vaan kehittää kasvavan kaupunkiväestön virkistykseen, suojelua unohtamatta.”

”Östersundom on vanha kulttuurimaisema ja olisi hienoa että voisi kehittää aluetta niin että luonto ja vanhat kulttuurirakennukset säilyisi ja niitä nostettaisiin esiin. Jos pyritään hellävaraiseen rakentamiseen ja alueen kehittämiseen niin Östersundomista voisi tulla jotain erikoista mistä Helsinki voisi olla ylpeä tulevaisuudessa. Östersundomin kartanon yhteydessä voisi olla esimerkiksi ratsastusmahdollisuuksia ja muuta luontoon ja eläimiin liittyvää. Krogarsin alue olisi hieno ekokylä.”

”Östersundomin metsät ovat luonnoltaan arvokkaita, ja suojelualueita olisi todella perusteltua laajentaa. Olen Östersundomilainen, ja tahtoisin Östersundomin olevan tunnettu sienijä- ja marjapaikoistaan, retkeilymahdollisuuksistaan ja yleisesti kauniista, vanhoista metsistään. Minulle olisi tärkeää, että Östersundomin uusi osayleiskaava olisi osa luontokadon ratkaisua, ei itse ongelmaa.”

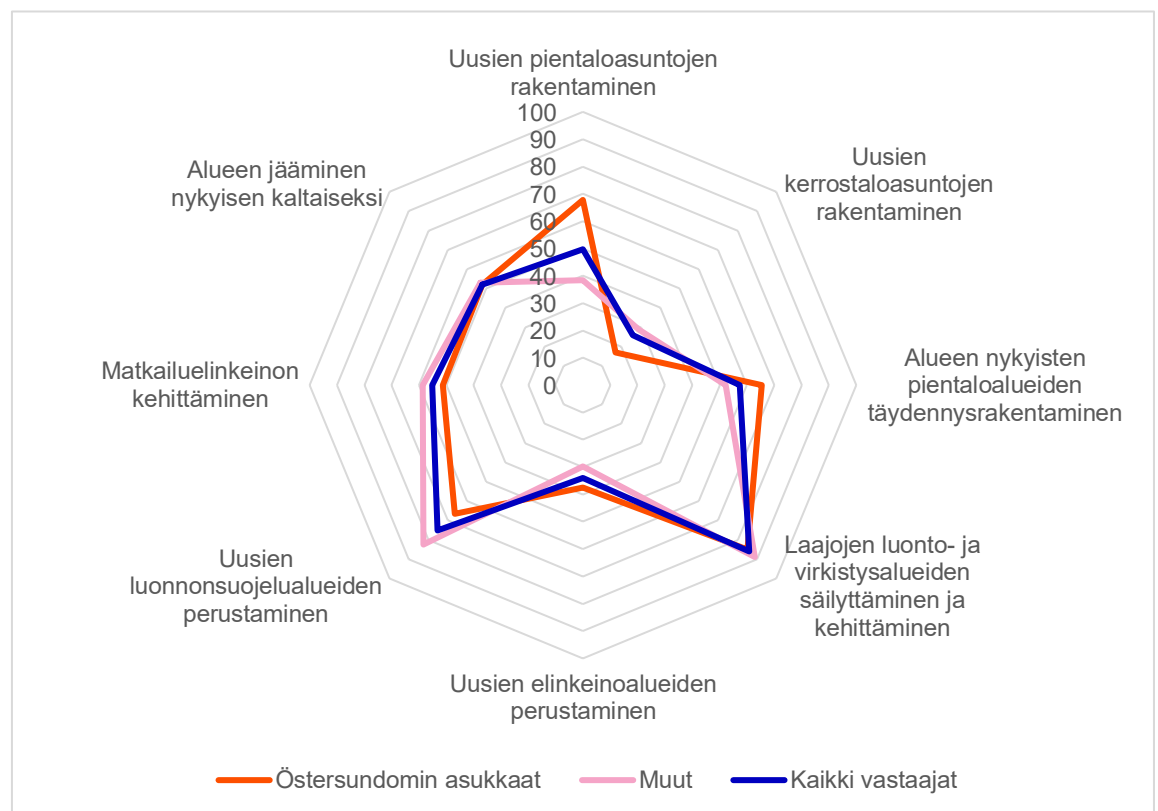
Elinkeinoalueiden Östersundomin valitsi suosikikseen vain muutama vastaaja, joten perusteluista ei ole mahdollista tehdä yhteenvetoa.

2.4 Vastaajien painotukset jatkosuunnitteluun

Östersundomin jatkosuunnitteluun liittyen vastaaja sai liukukytkimiä käyttäen (skaala 0–100) kertoa kuinka paljon painoarvoa antaisi skenaarioihin liittyviin eri asioihin, kuten rakentamiseen tai luonnon suojeluun. Kaikista vastaajista eniten painoarvoa vastaajat antoivat laajojen luonto- ja virkistysalueiden säilyttämiseen ja kehittämiseen (86) myös uusien luonnonsuojelualuiden perustaminen sai suuren painoarvon (75). Keskimääräisen painoarvon vastaajat antoivat alueen nykyisten pientaloalueiden täydennysrakentamiseksi (57) sekä uusien pientalojen rakentamiseksi (50) mutta toisaalta myös alueen jääminen nykyisen kaltaiseksi (52) sai samankaltaisen painoarvon. Matkailuelinkeinon kehittäminen sai myös keskimääräisen painoarvon (55).

Selvästi pienimmän painoarvon vastaajat antoivat uusien kerrostaloasuntojen rakentamiseksi (26), myös uusien elinkeinoalueiden rakentamista ei koettu tässä tärkeäksi (34).

Vertailtaessa Östersundomin asukkaiden vastauksia muiden vastauksiin, korostui asukkaiden painoarvoissa selvästi suurempana uusien pientaloasuntojen rakentaminen sekä pientaloalueiden täydennysrakentaminen, myös elinkeinoalueiden perustaminen koettiin tärkeämmäksi. Muiden vastaajien vastauksissa nousi uusien luonnonsuojelualuiden perustaminen painoarvoltaan suurempana, toisaalta uusien kerrostalojen rakentaminen sekä matkailuelinkeinon kehittäminen koettiin hieman tärkeämpänä.



Kuva 16. Östersundomin asukkaiden ja muiden vastaajien painoarvot jatkosuunnitteluun liittyviin kysymyksiin. Painoarvot 0 pienin ja 100 suurin.

2.5 Muut terveiset

Kyselyn lopuksi vastaajat saivat antaa vapaamuotoisen palautteen alueen suunnittelijoille, melko moni vastaaja oli tähän mahdollisuuteen tarttunut. Muita terveisiä saatiin yhteensä 87 kappaletta.

Muut terveiset



Kuva 17. Muissa terveisissä keskeisimmiksi nousseet pääteemat

Luonnonsuojelu, luontoarvot, luontokadon pysäyttäminen

Avoimissa vastauksissa korostuivat eniten Östersundomin arvokkaat luontoarvot ja niiden suojeleminen:

”Edetään maltillisesti luontoarvoja kunnioittaen, joiden merkitys ihmisen hyvinvoinnille ymmärretään jo merkittävästi aiempaa paremmin. Pelkkä talouskasvu (mitä se sitten onkaan) ja ihmismäärän suuri lisääminen pk-seudulle eivät saa olla ainoita suunnittelun lähtökohtia. Hyvää kehitystä on myös se, että ei kehitetä massiivisesti rakentamalla ja luontoa tuhoamalla.”

”Nyt kun Helsingissä kiistellään kehittämispaineiden ja lähiluonnon puolustamisen välillä, ja luontokatoa ei ole saatu pysäytettyä, olisi ensiarvoisen tärkeää, että päättäjät ottaisivat luonnon näkökulman kaavoituksen ensi metreiltä saakka vakavasti. Laajat yhtenäiset luontoalueet ovat kaikista tärkeimpiä luonnon hyvinvoinnille. Vain tällä tavalla ajatellen Helsinki pystyy pitämään huolen, että kaupunkistrategian monimuotoisuustavoitteet ja luontolupaukset toteutuvat. Toivon todella, että tämä näkökulma otetaan vakavasti! Kiitos.”

Luontoretkeily, virkistysalueet, ulkoilumahdollisuudet, uudet retkeilyreitit

Monet vastaajat toivoivat alueen virkistysmahdollisuuksien parantamista, uusien ulkoilureittien rakentamista ja luontomatkoilukohteiden saavutettavuuden kehittämistä myös julkisilla liikenneyhteyksillä:

”Alue on koko pääkaupunkiseudun hyvinvoinnin kannalta todella merkittävä virkistys/luontoretkeilykohde ja sitä tulee ehdottomasti sellaisenaan kehittää. Nuukio ja Sipoo ovat ne ainoat yli miljoonan asukkaan toimivat luontokohteet ja kuten korona-aika on osoittanut, niiden

käyttö kasvaa. Siis julkisen liikenteen saavutettavuutta ja luontoarvoja priorisoiden, on mielite tässä kotitaloudessa.”

”Alueelle kannattaisi mahdollistaa laadukkaat retkeilyreitit Vuosaaren täyttömäeltä aina Siipoon korpeen saakka sekä rengaslatu samalla ajatuksella.”

Ilmastonmuutos, hiilinielut

Muutamissa vastauksissa korostettiin Östersundomin mahdollisen rakentumisen ilmastovaikutuksia myös hiilinielujen näkökulmasta:

”Toivottavasti te suunnittelijat otatte selvää ja pyritte ymmärtämään miten katastrofaalisessa tilanteessa me todellisuudessa olemme monimuotoisuuden kiihtyvän köyhtymisen ja ilmastomuutoksen suhteen. Hiilinielujen romahdus edellyttää hakkuiden minimointia sekä metsätalouteen että teiden ja asuntojen yms. rakentamiseen liittyen. Kunpa teillä olisi viisautta asettaa luontoarvot taloudellisten tavoitteiden edelle. Se ei ole vielä Suomessa toteutunut, mutta ehkä Östersundomista tulee ensimmäinen uuden ajattelun kehittämiskohde!”

Rakentamisen globaalit ympäristövaikutukset

Eräs vastaaja pohti Östersundomin rakentumisen globaaleja ympäristövaikutuksia, jotka tulevat esimerkiksi ulkomailta tuotavien raaka-aineiden hankinnasta:

”Teillä on paljon valtaa sen suhteen mitä alueen luonnolle, biodiversiteetille ja Helsingin hiilinielutilanteelle tapahtuu. Metro ja ratikkarakentaminen ei ole ympäristöystävällisempää, jos se tapahtuu ympäristön kustannuksella. Toivon, että huomioitte suunnittelussa myös ne ympäristöt, joista tarpeet rikkaan maan ja alueen rakentamisprojekteille varastetaan. Elämme globaalissa järjestelmässä, jossa kaikki vaikuttaa kaikkeen, ja uusi resursseja vaativa kulu-tussuunnitelma on lähtökohtaisesti aina ongelmallista. Paikallisia metsiä on suojeltava. Mutta rakentamisella on myös globaaleja vaikutuksia: mikä määrä ja mistä hankittuja raaka-aineita rakentamiseen tullaan käyttämään? Monet elinympäristöt maailmalla ovat nyt jo tuhoutuneet tai tuhoutumassa kun rikkaiden maiden ylivalta ja metropolien kehitysprojektit niiden edellyttämine resurssitarpeineen laajentavat kysyntää ja esim. kaivosprojekteja, pakottaen ihmiset lähtemään kodeistaan etsimään uutta mahdollisuutta elämään.”

Ekologinen suunnittelu ja kaupunginosa

Ekologisuutta ja ympäristöarvoja korostettiin myös laajemmin, Östersundomista visiotiin uudenlaista kestävän kehityksen periaatteiden mukaista kaupunginosaa:

”Ympäristöarvot tulee olla etusijalla. Alueesta tulisi tehdä uudenlainen ekologinen kaupunginosa, jossa kaikessa rakentamisessa, liikkumisessa, ruoantuotannossa ja kierrätyksessä toimitaan muuta luontoa kunnioittaen. Rakennetaan kierrätysmateriaalista, säilytetään pinnanmuodot, tuotetaan ruoka paikallisesti ja jäte kierrätetään paikallisesti. Luontoselvitykset tulee ajantasaistaa ja on ehdottomasti noudatettava varovaisuutta luontoalueiden suhteen. Enää ei tule toistaa aiemman yleiskaavaesityksen virheitä, joka johtaisi jälleen oikeusjuttuihin. Nykyisiä asukkaita ei tule kiusata enää rakennuskiellolla.”

Pientalorakentaminen, täydennysrakentaminen, maanomistajien yhdenvertainen kohtelu rakennusmahdollisuuksien suhteen ominaispiirteet säilytetään alueilla

Hyvin monissa vastauksissa peräänkuulutettiin lisärakentamismahdollisuuksia nykyisillä pientaloalueilla ja olemassa olevilla tonteilla nopeassa aikataulussa. Osa vastaajista oli huolissaan skenaarioissa 5-7 olevasta ominaispiirteet säilytetään merkinnästä ja vaativat maanomistajien

yhdenvertaista kohtelua lisärakennusmahdollisuuksien suhteen. Yleensäkin korostettiin, että alue tulisi suunnitella pientalovaltaiseksi.

"Haluaisin tuoda huoleni olemassa olevien rakennusalueiden tasapuolisesta kaavoittamisesta ehdotuksien 1-4 kohdalla. Mitä tarkoittaa näissä ehdotuksissa olevat maininnat: ominaispiirteet säilytetään? Mahdollistaako se lisärakentamisen? Nykyisille asukkaille pitää mahdollistaa lisärakentaminen jos tontin koko mahdollistaa sen."

"Lähtöleveysuudessa on tärkeintä edistää mahdollisimman nopeasti nykyisten pientaloalueiden lisärakentamista, jotta alueen kuihtuminen saadaan estettyä odottaessa tätä osayleiskaavaa. Tällä tulee vihdoin myös nykyisten asukkaiden etuja otettua huomioon. Suunnitella luovasti ja tulevaisuuden lähtökohdat huomioiden. Östersundom on alueena ainutlaatuinen, jatkakaa siitä näkemyksestä suunnitteluanne, säilyttäkää tämä ainutlaatuisuus!"

Ei kerrostalovaltaista lähiötä, pientalovaltaisuus

Monet vastaajat korostivat, että alueesta ei pidä suunnitella kerrostalovaltaista ja lähiömäistä aluetta:

"Aivan ensiarvoisen tärkeää on kaavoituksella luoda alueesta korkeatasoinen ja houkutteleva moderni asuinalue sujuvilla yhteyksillä. Viimeiseen asti pitää välttää uuden kerrostalovaltaisen metsälähiön syntyminen, josta markkinaehtoinen kiinteistökehitys ei kiinnostu. Ei uutta vuokratalovaltaista Jakomäkeä tai Kontulaa, vaara vaanii että näin voi käydä. Alueen korkea arvostus luodaan kaavoituksen ajoituksella ja laadulla. Aivan ensimmäiseksi pitäisi kaavoittaa ja toteuttaa Korsnäsin alue. Ainoa alue, joka voidaan kaavoittaa tukeutuen merenrantaan. Ranta-alueesta tulisi korkotasoinen koko suuren alueen vetonaula. Tällä luotaisiin koko Östersundomin alueen arvostus, joka sitten heijastuisi laajemmin ja lisäisi houkuttelevuutta koko alueelle. Korsnäsin alueelle jotain uutta ja laajaa kiinnostusta herättävää kaupunkirakennetta. Esim englantilainen tiivis townhouse-tyyppinen kaavoitus voisi olla juurikin sellainen houkutteleva, joka Suomesta puuttuu ja joka sopisi tänne todella hyvin."

"Metroverkko on saavuttanut jo luontevan laajenemisen itärajan Mellunmäen ja Vuosaaren myötä. Näistä itään sopivat paremmin kevyemmät liikkumisen vaihtoehdot, erityisen hyvin pikaratikka. Kerrostalolähiöitä on noussut viime vuosina Pääkaupunkiseudulle mm. Espoon metron varrelle riittämiin, ja niiden kehitystä ei vielä voi arvioida. Nyt Östersundomin myötä uusia kerrostalolähiöitä ei kannata taas luoda lisää, vaan päästää tilanne rauhoittumaan ja tuoda vaihteeksi laajat pientaloasumisen vaihtoehdot Pääkaupunkiseudulla asuvien saataviksi. Pientalopainotteinen, pikaratikan palvelema, ihmisten kokoisten asuinalueiden ketjukaupunki voi olla yhtä ekologinen tai ekologisempi kuin betonia täyteen tungettu metron ylläpitämä kerrostaloviidakko."

Kommentteja erityisesti maankäytön skenaarioihin liittyen

Ilahduttavasti monet vastaajat olivat kommentoineet erityisesti maankäytön skenaarioita. Varsinkin Matkailun, virkistys- ja luonnonsuojelun skenaario sai paljon huomiota.

"Olisi mukava nähdä jonkinlainen minimivaihtoehto metron osalta eli rakentamista mahdollisimman pienellä alueella (tehokkuus Kuninkaantammen luokkaa). Metrovaihtoehto tuhoaa merkittävän määrän metsää, mitä pitäisi välttää mahdollisimman paljon."

"Toivottavasti rakennuskiellot poistuu. Alue on ollut pitkään stand-by-tilassa. Toivottavasti alue kehittyy pian eripuoliilta esim. Söderkullan pientaloalueen tapaisesti, joka on viihtyisä."

Lähiötyyppinen ja liian tiivis alue ei olisi toivottavaa. Hyviä skenaarioratkaisuja olisi pieni ratikkakaupunki 4. tai kehittyvä nykytila 5. Östersundomin kartanon alue tulisi varjella, sitä voisi kehittää sen historiaa kunnioittaen, eikä sen läheisyyteen tule sijoittaa suuria rakennusmassoja. Kappelitie ja Östersundomin hautausmaan alue tulisi säilyä pientalovaltaisena alueena.”

”Hienoa että skenaario 6 on mukana. Jos se on mahdoton toteuttaa, niin ratikkakaupunki mahdollisimman paljon luontoa säästäen olisi toiseksi paras ajatus. Joka tapauksessa Sipoonkorven kansallispuistoa pitäisi laajentaa merelle asti.”

”Olen todella innoissani vaihtoehdosta 6! Sipoonkorpi on suosikkikansallispuistoni koko Suomessa ja olisi mahtavaa nähdä sen laajentuvat Östersundomiin Helsingin puolelle. Ja vaikka virallista liittämistä kansallispuistoon ei tapahtuisikaan, niin Östersundomin metsien suojeleminen ja säästäminen kuulostaa niin hyvältä!”

”Panostaisin virkistysalueisiin sillä kulmalla, että niistä ei tehdä laajamittaisia luonnonsuojelualueita. Lähtisin kehittämään Östersundomia omakotitalo-/rivitaloalueena. Liian laajat luonnonsuojelualueet tukahduttavat luontaisen kehityksen alueella. Lisäksi suunnittelisin ilman raideyhteyksiäkin jonkinlaisen keskittymän missä on suurempia ruokakauppoja kuin nykyinen K-market sekä mahdollisesti myös muita palveluita. Jokaisessa skenaariossa on hyviä elementtejä ja toteutus ei liene näin mustavalkoinen.

Hyvät:

- Virkistysalueet
- Tiheämpi rakentaminen (pl. kerrostalot)
- Elinkeinoharjoitus, mutta pienemmässä mittakaavassa kuin esitetty skenaario.

Huonot:

- Kerrostalot
- Laajamittainen luonnonsuojelualue/alueet
- Laajamittainen elinkeinoharjoitus
- + Karhusaaren satama + ratikka-asemien tiheä rakentaminen.

Kysymysmerkit:

- Itse en usko, että metro saadaan alueelle
- Ratikka ei investointina maksa itseään takaisin
- Kestääkö vesi ja viemäri Landbossa ja Karhusaaressa?”

”Skenaario 7- olisi todellinen märkä rätti alueen luontoarvoja sekä asukkaita kohtaan. Olisi täysin järjenvastaista repiä uniikkia ja kaunista luontoa alas jotta alueella voidaan tuoda raskasta teollisuutta, rekkoja ja peltihalleja. Ei missään nimessä toivottava skenaario.”

Metroon perustuva alueen tehokas rakentuminen

Pienemmässä osassa avoimissa vastauksissa toivottiin Östersundomin metroyhteyteen perustuva tehokasta kerrostalovaltaista rakentumista:

”Aiemmassa osayleiskaavassa oli paljon hyvää: metro, urbaania rakentamista ja paljon uusia asukkaita. Mielestäni ei ole syytä lähteä pienentämään rakentamisen volyyymia ja mittakaavaa. Metro on aivan ehdoton joukkoliikennetarkaisu, siitä ei mielestäni tule luopua missään tapauksessa.”

”Metro ehdottomasti järkevin. Alue on niin kaukana Helsingin keskustasta, että ratikalla kestäisi ikuisuus kulkea sinne varsinkin jos yhteydestä ei tehdä vaihdotonta. Rakentamisen määrä saa olla reilua, kerrostaloja metroasemien yhteyteen. Paljon uusia pientaloja vähän

etäämmälle metroasemista. Kaikista huonoin vaihtoehto on jättää Östersundom nykyisenlaisesti autojen ja bussien varaan pussinperäksi!”

Alueen säilyminen nykyisellään:

Vastaajissa oli myös ihmisiä, jotka toivoivat Östersundomin säilyvän nykyisen kaltaisena.

”Toivon, ettei Östersundomia muutettaisi ollenkaan, vaan sen annettaisiin olla yksinkertaisena omana itsenään. Varsinkin Talosaaren alue on minulle tärkeä ja syntyperäisenä vuosaarelaisena on aina tuntunut siltä, että alue on kuin jatkoa Vuosaarelle. On ihana tunne pyöräillä...Uutta Porvoontietä pitkin kohti Östersundomia, kun hetkessä pääsee pois kaupungin hälystä peltomaisemiin ja ihanille metsäalueille. Tämä tuo mielelleni hyvinvointia hektisessä arjessa. Vietän paljon aikaa Mustavuoressa, Porvarinlahdella sekä Husön metsissä ja rannoilla. Nämä maisemat ovat minulle sielunmaisemia, aivan kuten vaikka Lapissa syntyneelle Lapin tunturimaisema voi olla sielunmaisema. Tämän takia koen pelkoa tulevista suunnitelmista rakentaa metro ja lisärakentamista Östersundomiin. Muita upeita lähiluontokohteita alueella on muun muassa Kasakallion luonnonsuojelualue sekä Vikkulantietä vastapäätä sijaitseva metsäalue, missä käymme aina poimimassa kesän mustikat.”

Koirametsä

Useassa palautteessa vaadittiin Koirametsän säilyttämistä:

”Östersundomissa tulisi ehdottomasti säilyttää koirametsä nykyisellään. Metsää riittää muualla ihmisten virkistysalueiksi. Östersundomin koirametsä on ainut laatuaan, missään pääkaupunkiseudulla ei ole vastaavaa. Siellä voivat koirat sekä omistajat ulkoilla ja nauttia luonnosta. Sen suosio on vain kasvanut tässä vuosien varrella, ja nykyisin siellä on monesti pulaa parkkipaikoista. Sille on suuri kysyntä, ja toivoisinkin, että se säilytetään ennallaan. Koirapuistot eivät aja lainkaan samaa asiaa. Niissä on monesti läheltä piti- tilanteita, kun on liikaa koiria samassa pienessä puistossa. Sen sijaan koirametsässä sekä koirat, että ihmiset saavat kunnolla liikuntaa. Käymme siellä pari kertaa viikossa kahden ystäväni ja yhteensä neljän koiramme kanssa. Me ihmiset teemme siellä 5-6 kilometrin lenkin ja koirat juoksevat vähintään pari- ellei kolminkertaisesti sen matkan. Älkää viekö meiltä koiraihmisiltä tätä ihaanaa koirametsää pois.”

3. Johtopäätökset

Östersundomin osayleiskaavoituksen valmisteluvaiheessa kartoitettiin alueen suunnittelusta kiinnostuneiden näkemyksiä alueelle laadituista maankäytöskenaarioista. Valtaosa kyselyyn vastanneista toivoo Östersundomiin ainakin pienimuotoista muutosta ja kehittämistä luontoarvot ja paikalliset ominaispiirteet huomioiden.

Kyselyyn vastanneista hieman yli puolet asui Östersundomin ulkopuolella (55 %), vakituisia asukkaita oli 37 prosenttia, maanomistajia, jotka eivät asuneet alueella oli noin viisi prosenttia ja vapaa-ajan asukkaita alle kolme prosenttia. Kyselyn tuloksia tarkasteltiin koko vastaajajoukosta sekä erikseen Östersundomin ulkopuolella asuvien ja Östersundomissa vakituisesti asuvien kesken. Asukkaiden ja muiden vastaajaryhmien vastauksissa oli monessa kysymyksissä selviä eroja ja heidän odotuksensa Östersundomin tulevaisuuden osalta erosivat jossain määrin. Toisaalta myös vastaajaryhmien sisällä on selvästi erilaisia näkemyksiä alueen tulevaisuudesta.

Vastaajaryhmien välisiä eroja oli mielekästä tarkastella myös kokemustiedon keruun näkökulmasta. Esimerkiksi Östersundomissa vakituisesti asuvalla saattaa olla sellaista paikallistietämystä, mitä muualla asuvalla ei ehkä ole.

Vastaajia pyydettiin valitsemaan suosikkiskenaario seitsemästä vaihtoehdosta, sekä antamaan perusteluja suosikkivalinnalle. Kyseessä ei ollut skenaarioiden asettaminen paremmuusjärjestykseen tai äänestys, koska mikään skenaario ei tule toteutumaan aivan sellaisenaan. Sen sijaan tarkoituksena oli kartoittaa, mitä hyvää ja huonoa skenaarioissa on, ja mitä asioita vastaajat toivovat huomioitavan jatkosuunnittelussa. Östersundomin asukkaiden ja muiden vastaajien välillä tuloksissa oli selviä eroja. Matkailun, virkistysalueen ja luonnonsuojelun -skenaario oli molempien ryhmien suosikkiskenaario, mutta asukkaiden keskuudessa tätä kannatettiin selvästi vähemmän. Asukkaista noin kolmannes piti suosikkina Matkailun, virkistysalueen ja luonnonsuojelun Östersundomia kuin muualla asuvista näin ajatteli lähes 60 %.


Matkailun, virkistysalueen ja luonnonsuojelun Östersundom -skenaariossa alueelle ei tule raidejärjestelmää ja uusi asuinrakentaminen tapahtuu nykyisiä pientaloalueita täydennysrakentamalla. Skenaariota perusteltiin muun muassa luontokohteiden, virkistysalueiden ja ilmastomuutoksen torjunnan kannalta hyväksi vaihtoehdoksi. Luontoarvot nousivat esille kaikissa vastausryhmissä. Luontoarvot ja virkistysmahdollisuudet nousivat esille myös muiden terveisten yhteydessä (luku 2.5) ja niitä toivottiin huomioitavan laajasti jatkosuunnittelussa (luku 2.4).

Alueen asukkaista lähes puolet kannatti jotain raiteeseen perustuvaa rakentamisen skenaariota, kun muualla asuvista näin vastasi kolmannes. Raideskenaarioista pikaraitiotieskenaariot (skenaariot 2-4) saivat yhteensä selvästi enemmän kannatusta kuin Metro-skenaario. Metroa kannattavista selkeästi suurin osa oli muualla kuin suunnittelualueella asuvia. Laajempaa rakentamista kannattavien vastauksissa nousi esille erityisesti metron asema-alueet ja ratikkapysäkit tiiviin rakentamisen paikkoina, mutta vastauksissa korostui yleisesti Östersundomin soveltuminen erityisesti pientalorakentamiselle.

Raideliikenteeseen perustuvista skenaarioista Pieni ratikkakaupunki oli suosituin. Varsinkin alueen asukkaat arvioivat sen parhaaksi raideliikenteeseen perustuvaksi skenaarioksi. Myös asukkailla ja mediassa skenaario on saanut kannatusta östersundomilaisten keskuudessa.

Avoimissa vastauskohdissa ja terveisissä suunnittelijoille monet vastaajat ovat kirjoittaneet laajasti näkemyksistään. Suuri osa kyselyyn jätetyistä vastauksista on perusteellisia ja vastaajat ovat selvästi halunneet panostaa omiin vastauksiinsa. Kyselyn vastaukset ovat osa vuorovaikutusta ja niitä hyödynnetään osana valmisteluaineistoa.

Liite 1 – Kyselypohja

Helsinki		Kysely Östersundomin maankäytöskenaarioista
1. Tervetuloa kyselyyn!	1/7 Tervetuloa kyselyyn!	
2. Taustatiedot	Tervetuloa kommentoimaan Östersundomin osayleiskaavoituksen maankäytön skenaarioita!	
3. Arvioi raideliikenneskenaariot 1-4	Kysely koskee Östersundomissa keväällä 2022 vireille tullutta osayleiskaavaa, jossa määritellään alueen tulevaisuuden maankäytön peruseräkkeet, esimerkiksi rakentamisen alueet, liikenneyhteydet ja virkistysalueet. Kaupungin asiantuntijat ovat laatineet seitsemän erilaista skenaarioita alueen mahdollisista kehitysuunnista.	
4. Arvioi skenaariot 5-7	Mihin mielihoidattasi tarvitaan? Kyselyn tarkoituksena on kerätä asukkaiden ja muiden alueen suunnittelusta kiinnostuneiden näkemyksiä alueelle laadituista maankäytöskenaarioista. Vastauksia hyödynnetään osana skenaarioiden arviointia, jonka tarkoituksena on tunnistaa jatkosuunnittelun kannalta skenaarioiden keskeisimmät erot ja vaikutukset.	
5. Skenaariot 1-4: Raideliikennevaihtoehtojen kommentointi	Mitä skenaariot ovat? Maankäytöskenaariot ovat alustavia esityksiä siitä, minkälainen Östersundomin yhdyskuntarakenne voisi tulevaisuudessa olla. Minkään skenaarion ei ole ajateltu toteutuvan aivan sellaisenaan, vaan skenaarioita käytetään eri ratkaisujen vaikutusten arviointiin ja reunaehtojen löytämiseen ennen kaavaluonnoksen laadintaa. Skenaariot 1-4 perustuvat raideliikennejärjestelmään. Skenaarioissa on esitetty eri hahmotelmia rakentamisalueiden laajuuksista ja rakentamisen tehokkuuksista (keskusta-, kerrostalo- ja pientalovaihtoehtojen määrät vaihtelevat). Liikennejärjestelmän osalta on kuvattu alustavat hahmotelmat metro- ja pikaraitiotievaihtoehtoista eri linjauksineen. Tässä suunnittelun alkuvaiheessa on esitetty myös skenaarioita, joissa vain nykyisiä asuinalueita täydennetään ja alue jää suuresti rakentamatta (skenaariot 5-7). Kehittyvän nykytilan eli skenaarion 5 lisäksi on esitetty kaksi teemakohtaista vaihtoehtoa, jotka ovat virkistys-, luonnonsuojelun ja matkailun Östersundom (skenaario 6) sekä elinkeinoalueiden tarjontaan keskittyvä Östersundom (skenaario 7). Skenaariot 5-7 poikkeavat Östersundomin maakuntakaavan ratkaisusta.	
6. Skenaarioäänestys	Suunnittelualueella sijaitsee useita luonnonsuojelullisesti arvokkaita alueita, kuten Natura 2000-verkostoon kuuluvia alueita ja luonnonsuojelualueita. Kaikissa skenaarioissa on pyritty turvaamaan luontoarvojen säilyminen tulevaisuudessa asukasmäärän kasvaessa.	
7. Vastausten lähety	Skenaariot esitellään seuraavilla sivuilla, mutta pääset halutessasi tutustumaan skenaariokuvauksiin tarkemmin tästä linkistä . Kysely on auki 7.11.2022-6.12.2022. Kysely toimii paremmin tietokoneella kuin mobiililaitteella. Voit vastata kyselyyn anonyymisti, sillä kyselyssä ei kerätä henkilötietoja. Kyselyn vastaukset voidaan julkaista avoimena datana. Vastauksia muokataan niin, ettei yksittäistä vastaajaa voi tunnistaa. Avovastauksista poistetaan tarvittaessa loukkaavat tai muutoin kielenkäyttöään törkeät kommentit. Rekisteriselosteen voi lukea tästä linkistä . Alla on kartta Östersundomin osayleiskaava-alueesta:  Kartta näyttää Östersundomin osayleiskaava-alueen rajat punaisella viivalla. Alue on jaettu useisiin osiin, joita kutsutaan skenaarioalueiksi. Kartalla on myös näkyvissä maantieteellisiä ominaisuuksia, kuten järviä, metsiä ja rakennuksia. Kartan alareunassa on mittakaava 0-3 km.	

1. Tervetuloa kyselyyn!

2. Taustatiedot

3. Arvio raiteliikenneskenaariot 1-4

4. Arvio skenaariot 5-7

5. Skenaariot 1-4:
Raideliikennevaihtoehtojen
kommentointi

6. Skenaarioäänestys

7. Vastausten lähetyk

2/7 Taustatiedot

Oletko suunnittelema alueella ensisijaisesti
(pakollinen kysymys)*

Jos asut Östersundomissa, voit
halutessasi kertoa millä alueella asut.

- Vakiuinen asukas
- Vapaa-ajan asukas
- Maanomistaja (ei asu alueella)
- Muu (esimerkiksi en asu alueella)

- Karhusaari
- Puroniitty
- Landoo (Uituna)
- Salmenkallio
- Talosaari
- Östersundom
- En asu alueella / en halua kertoa



1. Tervetuloa kyselyyn!

2. Taustatiedot

3. Arvio raiteliikenneskenaariot 1-4

4. Arvio skenaariot 5-7

5. Skenaariot 1-4:
Raideliikennevaihtoehtojen
kommentointi

6. Skenaarioäänestys

7. Vastausten lähetyk

3/7 Arvio raiteliikenneskenaariot 1-4

Arvio raiteliikenteeseen perustuvat skenaariot 1-4

Östersundomiin on laadittu eri maankäytön skenaarioita, joissa rakentamislueiden laajuus ja tehokkuus vaihtelevat. Skenaarioissa 1-4 alue rakentuu kaupunkimaiseksi alueeksi. Skenaario 1 perustuu metroyhteyteen ja skenaariot 2-4 pikarattikayhteyteen. Alla näkyvillä kartoilla on esitetty yksi vaihtoehtoinen ratikan linjaus (Uutta Porvoontietä mukailleen), jonka lisäksi on laadittu vaihtoehtoisia linjauksia ja pääteyppäisiä ratikalle. Pääset myöhemmin tutustumaan ja kommentoimaan eri pikarattielinjuuksia. Arvioitavat skenaariot on esitelty täällä sivulla, mutta halutessasi pääset tutustumaan kaikkiin skenaarioihin myös [tästä linkistä](#).

Voit arvostella skenaarioita tähtiasteikolla (1 tähti - 5 tähteä)

5 tähteä : Paljon hyviä ominaisuuksia jatkosuunnitteluun

1 tähteä : Ei juuri mitään hyvää jatkosuunnitteluun

Skenaario 1. Metrokaupunki

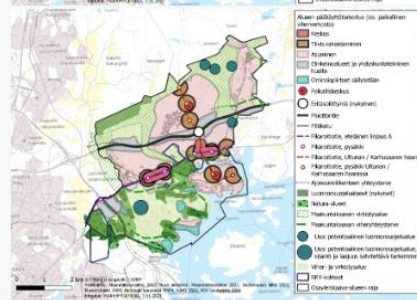
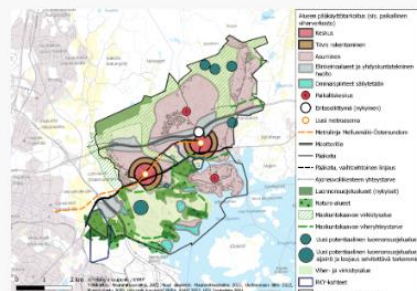
★★★★★

Metroskenaariossa on metroyhteyteen tukevat tehokkaimmat ja laajat rakentamislueet. Metrokaupunki on rakentamisen suhteen maksimi skenaario. Alueelle tulisi kaksi uutta metrokeskusta: Östersundomiin ja Sakarimäkeen. Etenkin metros asemien ympäristöt on tehokkaasti ja tiiviisti rakennettuja, muut asumisen alueet koostuvat monipuolisesti erilaisista talotyypeistä. Metroa jatkettaisiin Mellunmäestä Östersundomiin, mikä mahdollistaisi vaihdottomat yhteydet Helsingin keskustaan ja muualle metron varrelle. Tämä skenaario mahdollistaisi noin 60 000-70 000 uutta asukasta ja noin 10 000-15 000 työpaikkaa.

Skenaario 2. Urbaani pientalovaltainen ratikkakaupunki

★★★★★

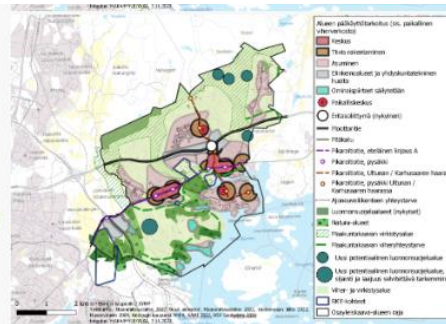
Urbaani pientalovaltainen ratikkakaupunki -skenaariossa on yhtä laajat rakentamisen alueet kuin metroskenaariossa, mutta rakentamisen tehokkuus on pienempi. Skenaariot kaupunkirakennetta määrittää itäväylän suunnasta tuleva pikarattikayhteyk, jonka varrelle keskustan ja tiivimmän rakentamisen alueet sijoittuvat. Asumisen alueilla painottuvat monenlaiset kaupunkipientalot (kytketyt pientalot, paritalot ja omakotitalot), joten alueen kaupunkirakenne on pienipiirteisempi kuin metroskenaariossa. Ratikkaskaenaariossa on vaihtoehtoisia pikarattikalinjauksia, joita on kuvattu myöhemmin sivulla 5. Tämä skenaario mahdollistaisi noin 40 000-50 000 uutta asukasta ja noin 8 000-10 000 työpaikkaa.



Skenaario 3. Tiivis ja tehokas ratikkakaupunki

★★★★★ +

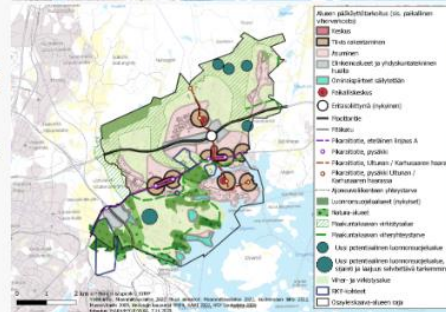
Tiiviissä ja tehokkaassa ratikkakaupungissa on edellisiin skenaarioihin verrattuna selvästi pienemmät rakentamisen alueet, mutta rakentamisen tehokkuus on edellistä ratikkakaupunkia suurempi ja on suunnilleen sama kuin metroskenaariossa. Tehokas rakentaminen tarkoittaa etenkin ratikan varren keskuksissa kerrostalovaltaita rakentamista, myös muilla uusilla alueilla painottuu kerrostalovaltaisuus enemmän kuin muissa skenaarioissa. Pienemmät rakentamisen alueet tarkoittavat, että Östersundomin viheralueiden pinta-ala on selvästi suurempi kuin edellisissä skenaarioissa. Myös tässä skenaariossa on samat vaihtoehtoiset pikaratikkalinjat. Skenaario mahdollistaisi noin 45 000-55 000 uutta asukasta ja noin 7 000-9 000 työpaikkaa.



Skenaario 4. Pieni ratikkakaupunki

★★★★★ +

Pienen ratikkakaupunki -skenaariota tavoitteena on selvittää, onko olemassa edellytyksiä suppealle rakentamisalueelle ja matalammalle tehokkuudelle yhdistettynä pikaraitiotien edellytyksiin. Tämä on rakentamisen ns. minimi-skenaario. Tämä skenaario on edelliseen skenaarioon verrattuna kaupunkientalovaltaisempi ja tässä skenaariossa on myös pienemmät keskusta-alueet. Ratikkaväyhykkeellä on tiiviimpää rakentamista, muilla asuinalueilla painottuvat monenlaiset kaupunkientalot. Pieni ratikkakaupunki mahdollistaisi noin 25 000-30 000 uutta asukasta ja noin 4 000-6 000 työpaikkaa.



Seuraavalla sivulla on kuvattu skenaariot 5-7.

← Edellinen Seuraava →

Helsinki

1. Tervetuloa kyselyyn!
2. Taustatiedot
3. Arvio raideliikenneskenaariot 1-4
4. Arvio skenaariot 5-7
5. Skenaariot 1-4: Raideliikennevaihtoehtojen kommentointi
6. Skenaarioäänestys
7. Vastausten lähetyk

Kysely Östersundomin maankäyttöskenaarioista

4/7 Arvio skenaariot 5-7

Arvio skenaariot 5-7

Seuraavaksi on kuvattu skenaariot 5-7, joissa alueelle suunnitellaan paljon vähäisempää rakentamista suhteessa raideliikenneskenaarioihin. Kaikissa näissä skenaarioissa uusi asuinrakentaminen täydentäisi nykyisiä asuinalueita, joille voisi tulla arviolta 2 000-6 000 uutta asukasta. Alueen joukkoliikenne perustuu jatkossakin bussiyhteyteen. Skenaario 5 kuvaa kehittyvää nykytilaa ja se toimii myös vertailuskenaariona. Skenaariossa 6 esitetään matkailu-, virkistyksen ja luonnonsuojelun Östersundom, ja skenaariossa 7 elinkeinoalueiden tarjontaan keskittyvää Östersundom. Arvioitavat skenaariot on esitelty tällä sivulla, mutta halutessasi pääset tutustumaan kaikkiin skenaarioihin myös [tästä linkistä](#).

Voit arvostella skenaarioita tähtiasteikolla (1 tähti - 5 tähteä)

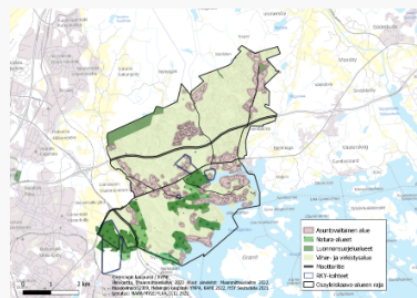
5 tähteä : Paljon hyviä ominaisuuksia jatkosuunnitteluun

1 tähteä: Ei juuri mitään hyvää jatkosuunnitteluun

Skenaario 5. Kehittyvä nykytila

★★★★★ +

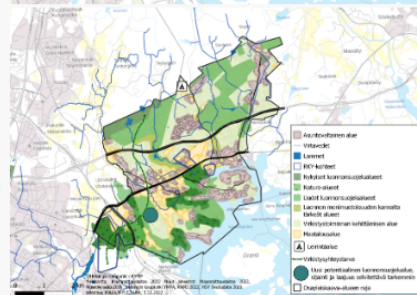
Kehittyvä nykytila on skenaario, jossa uutta asuinrakentamista syntyy vain nykyisiä asuinalueita mallillisesti täydentämällä. Tämä mahdollistaisi noin 2 000-6 000 uutta asukasta ja vähäisen työpaikkamäärän kasvun asukasmäärästä riippuen. Tämä skenaario toimii myös vertailuvaihtoehtona suhteessa raiteisiin perustuville skenaarioille. Östersundomiin ei tulisi uusia laajoja rakentamisen alueita. Pienehkö rakentamisen määrä ei mahdollistaisi raideyhteyttä alueelle, vaan joukkoliikenne perustuisi jatkossakin bussiyhteyksiin. Vakiintuneiden pientaloalueiden asemakaavoitusohjelma on käynnissä ja Landbossa ja Kärhusaaren pohjoisosassa.



Skenaario 6. Matkailu, virkistyksen ja luonnonsuojelun Östersundom

★★★★★ +

Matkailu-, virkistyksen ja luonnonsuojelun Östersundom tarkoittaa alueen kehittämistä luonnon, virkistyksen, kulttuuriympäristöjen ja matkailun lähtökohdista. Myös alueen toimiminen hiihtielunä oisii tässä keskeistä. Alueen luonnonsuojelualueita sekä ulkoilu- ja virkistysverkostoa laajennettaisiin merkittävästi. Alueelle voisi tulla esimerkiksi leirintäalue, uusia ulkoilu- ja ratsastusreitit ja latuja, uimaranta sekä venelymahdollisuuksia. Tässä skenaariossa Östersundomiin ei tulisi uusia laajoja rakentamisen alueita, mutta nykyisiä asuinalueita täydennettäisiin. Tämä mahdollistaisi mallillisen asukasmäärän (noin 2 000- 6 000 asukasta) kasvun ja vähäisen työpaikkamäärän kasvun asukasmäärästä riippuen. Alueen joukkoliikenne perustuisi jatkossakin bussiyhteyksiin.



Viereisestä linkistä voit avata kuvan isommaksi.

Mihin Östersundomin raiteliikennetarkoituksien tulisi perustua (skenaariot 1-4)?

Mikä vaihtoehtoista pikaratikkalinjauksista on mielestäsi perustelluin?

Kumpi pikaratikkalinjaus Sipoon suuntaan on mielestäsi perustellumpi?

Kartalla on kuvattu kaksi pikaratikan päätepistettä Östersundomissa. Mikä/mitkä päätepisteistä ovat mielestäsi perustelluja?

Voit kommentoida raiteliikennevaihtoehtoja

[Pikaratikkavaihtoehdot_kysely.jpg](#)

- Metro
 Pikaraitiotie
 En osaa sanoa

- A (eteläinen linjaus Uuden Porvoontien suuntaisesti)
 B (keskeällä oleva linjaus)
 C (pohjoinen linjaus)
 En osaa sanoa

- D (Uuden Porvoontien suuntaisesti)
 E (pohjoisempi linjaus)
 En osaa sanoa

- Karhusaari
 Ulluna
 Molemmat
 Ei kumpikaan
 En osaa sanoa

Teksti vastaus

Merkkejä jäljellä: 500

← Edellinen

Seuraava →

Helsinki

Kysely Östersundomin maankäyttöskenaarioista

1. Tervetuloa kyselyyn!

2. Taustatiedot

3. Arvioi raiteliikenneskenaariot 1-4

4. Arvioi skenaariot 5-7

5. Skenaariot 1-4: Raiteliikennevaihtoehtojen kommentointi

6. Skenaarioäänestys

7. Vastausten lähetykset

6/7 Skenaarioäänestys

Suosikkini skenaarioista on:

1. Metrokaupunki
 2. Urbaani pientalovaltainen ratikkakaupunki
 3. Tiivis ja tehokas ratikkakaupunki
 4. Pieni ratikkakaupunki
 5. Kehittyvä nykytila
 6. Virkistys-, luonnonsuojelun ja matkailun Östersundom
 7. Elinkeinoalueiden Östersundom

Mistä asioista pidit erityisesti suosikkiskenaariossasi? Voit valita useita vaihtoehtoja.

- Asuinrakentamisen määrä
 Työpaikkarakentamisen määrä
 Rakentamisen sijoittuminen
 Viheralueiden laajuus
 Joukkoliikennetarkoituksien

Voit halutessasi perustella suosikkivalintaasi ja kuvata miten mahdollisesti täydentäisit sitä

Teksti vastaus

Merkkejä jäljellä: 500

Kuinka paljon painoarvoa antaisit seuraaville asioille Östersundomin suunnittelussa jatkoa varten?

Voit liikuttaa liukukytintä näkemyksesi mukaan pienen ja suuren painoarvon välillä. Oletusvalinnaksi on asetettu liukukytimen keskikohta, joka kuvaa neutraalia näkemystä.

Uusien pientaloasuntojen rakentaminen pieni suuri

Uusien kerrostaloasuntojen rakentaminen pieni suuri

Alueen nykyisten pientaloalueiden täydennysrakentaminen pieni suuri

Laajojen luonto- ja virkistysalueiden säilyttäminen ja kehittäminen pieni suuri

Uusien elinkeinoalueiden perustaminen pieni suuri

Uusien luonnonsuojelualueiden perustaminen pieni suuri

Matkailuelinkeinon kehittäminen pieni suuri

Alueen jääminen nykyisen kaltaiseksi pieni suuri

Seuraavalla sivulla pääset lähettämään vastaukset.

1. Tervetuloa kyselyyn!

2. Taustatiedot

3. Arvioi raideliikenneskenaariot 1-4

4. Arvioi skenaariot 5-7

5. Skenaariot 1-4:
Raideliikennevaihtoehtojen
kommentointi

6. Skenaarioäänestys

7. Vastausten lähetyk

7/7 Vastausten lähetyk

Tähän voit jättää halutessasi muita
terveisia alueen suunnittelijoille.

Teksti vastaus

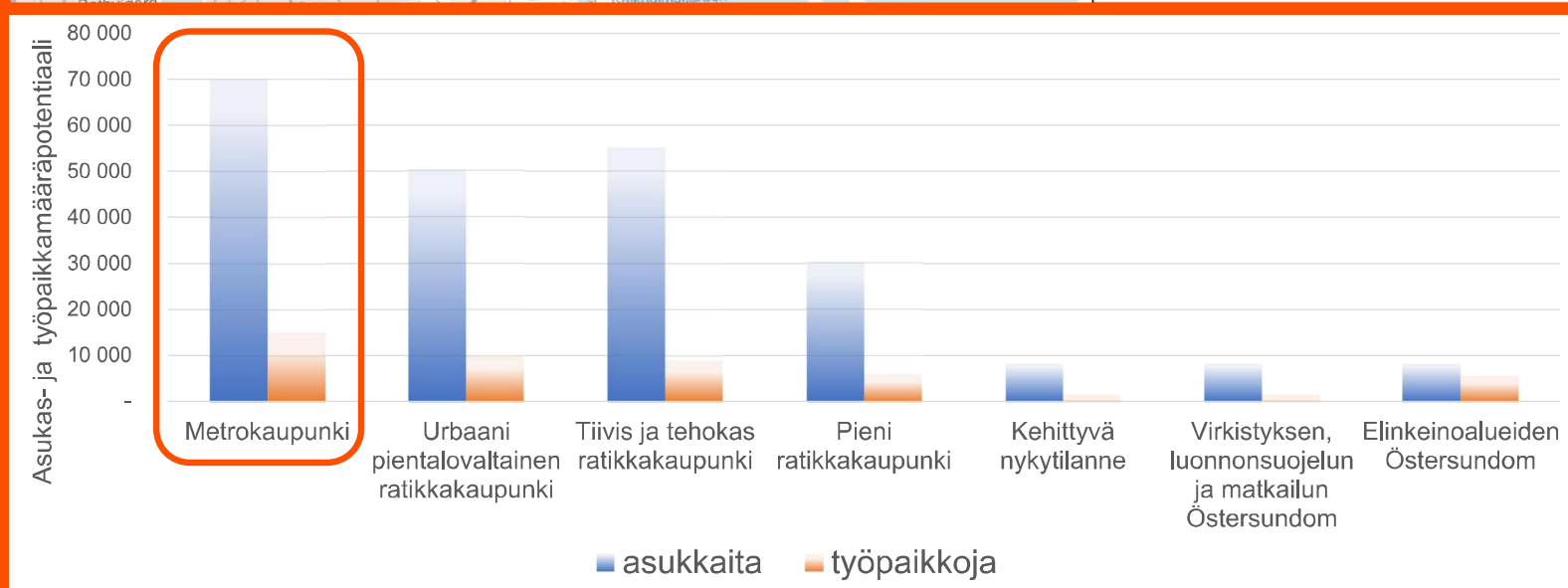
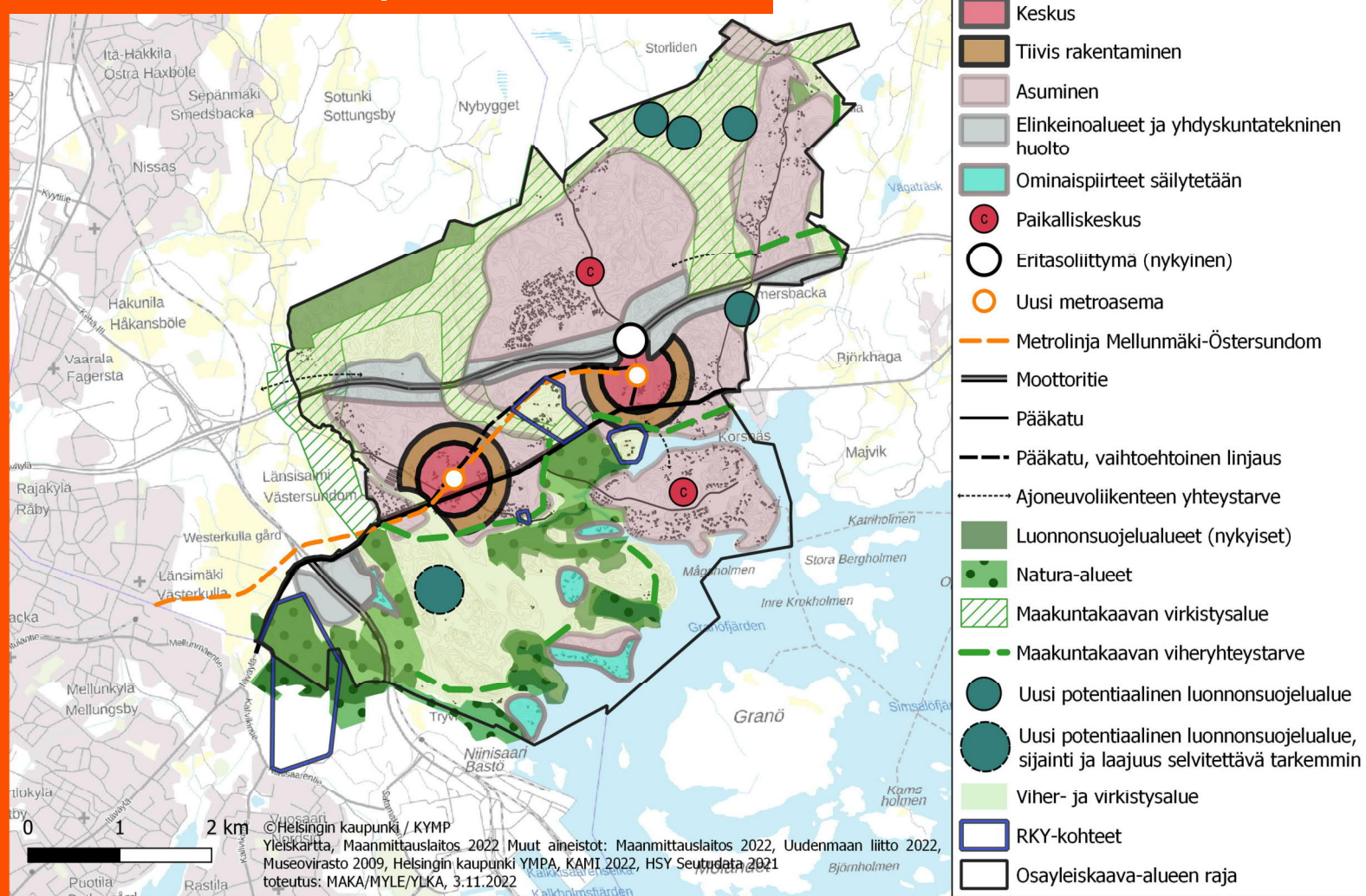
Merkkejä jäljellä: 1000

Kun olet valmis vastaustesi kanssa, paina sivun alalaidasta "Lähetä". Kiitos!

Liite 2 – Esittelymateriaali

LAAJAT RAKENTAMISALUEET JA METRO

Skenaario 1: Metrokaupunki

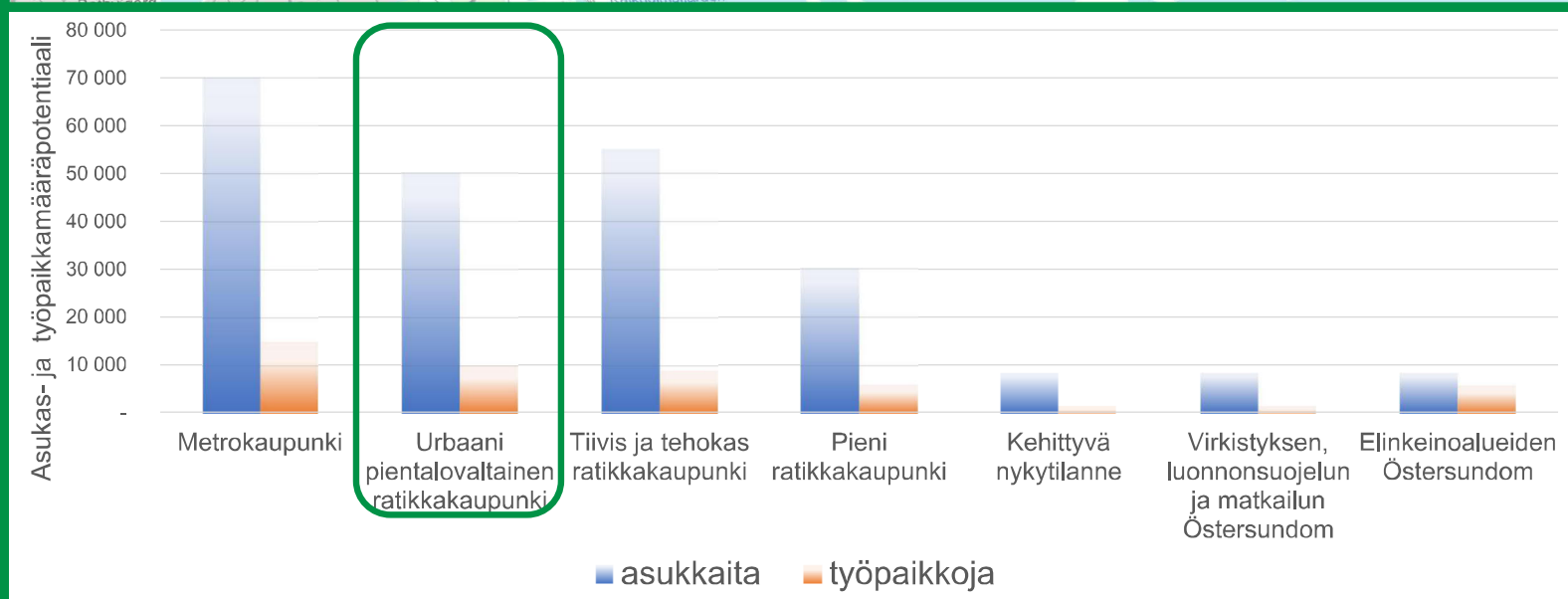
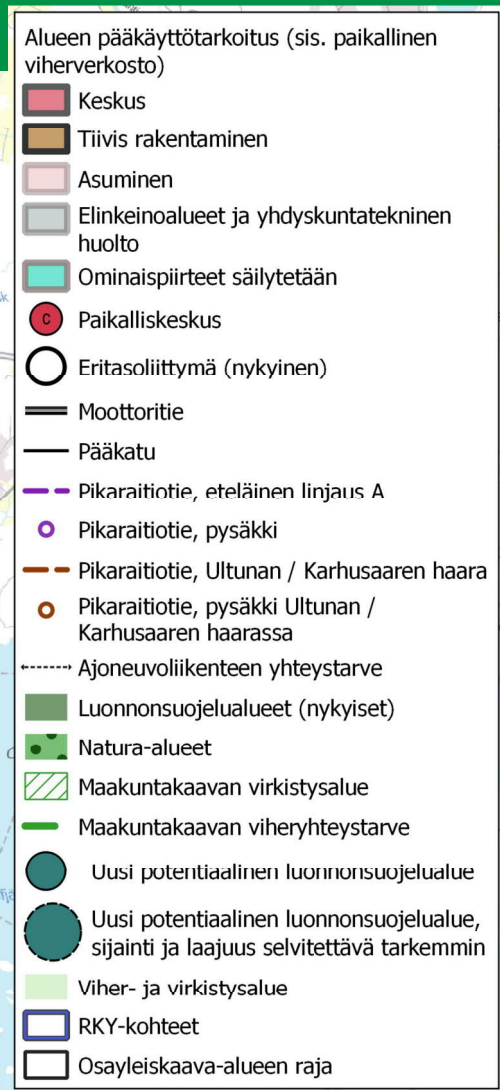
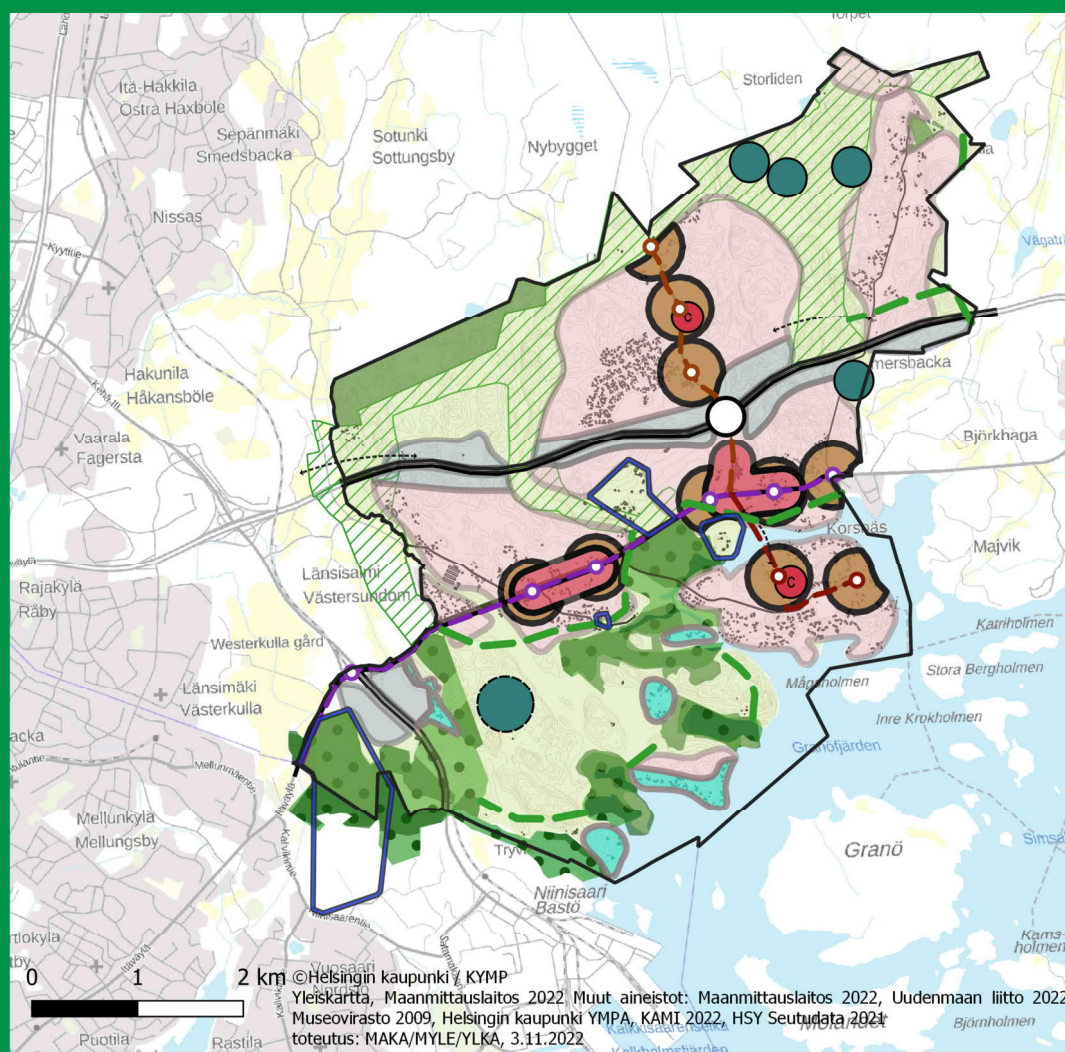


- Östersundom osa metron varren kaupunkirakennetta
- Raideratkaisuna on metro Mellunmäestä Östersundomiin
- Kaksi uutta metroasemaa: Östersundom ja Sakarimäki
- Maksimiskenaario rakentamisen suhteen
- Uuden rakentamisen tehokkuus keskimäärin: 0,5 -1,2
- Väkilukupotentiaali: n. 60 000 -70 000
- Työpaikkapotentiaali n. 10 000 -15 000
- Raskain rakentaminen ja ennakoarviolta isoimmat kustannukset

LAAJAT RAKENTAMISALUEET JA PIKARAITIOTIE

Skenaario 2: Urbaani pientalovaltainen ratikkakaupunki

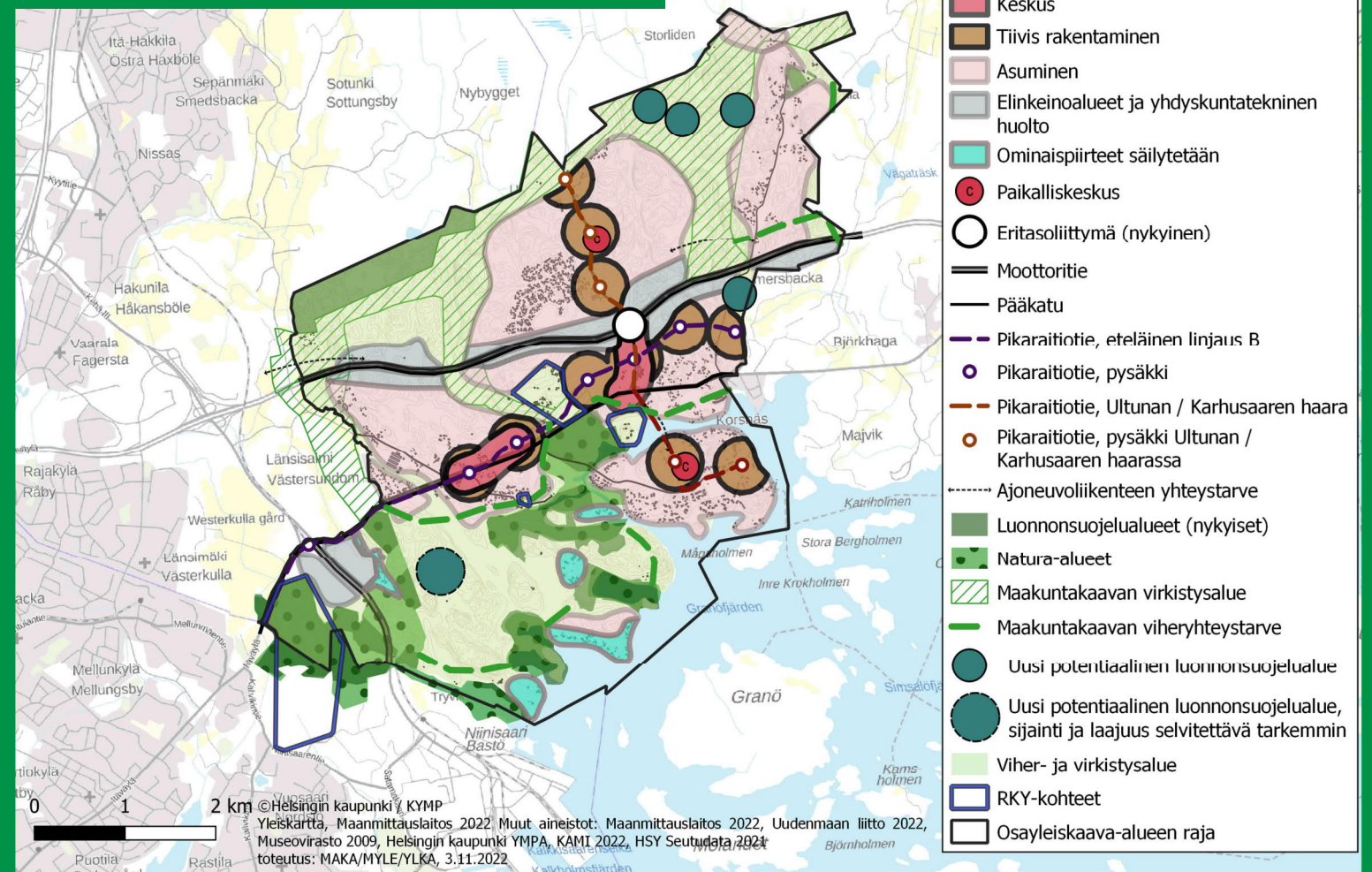
Raidelinjaus ETELÄINEN A



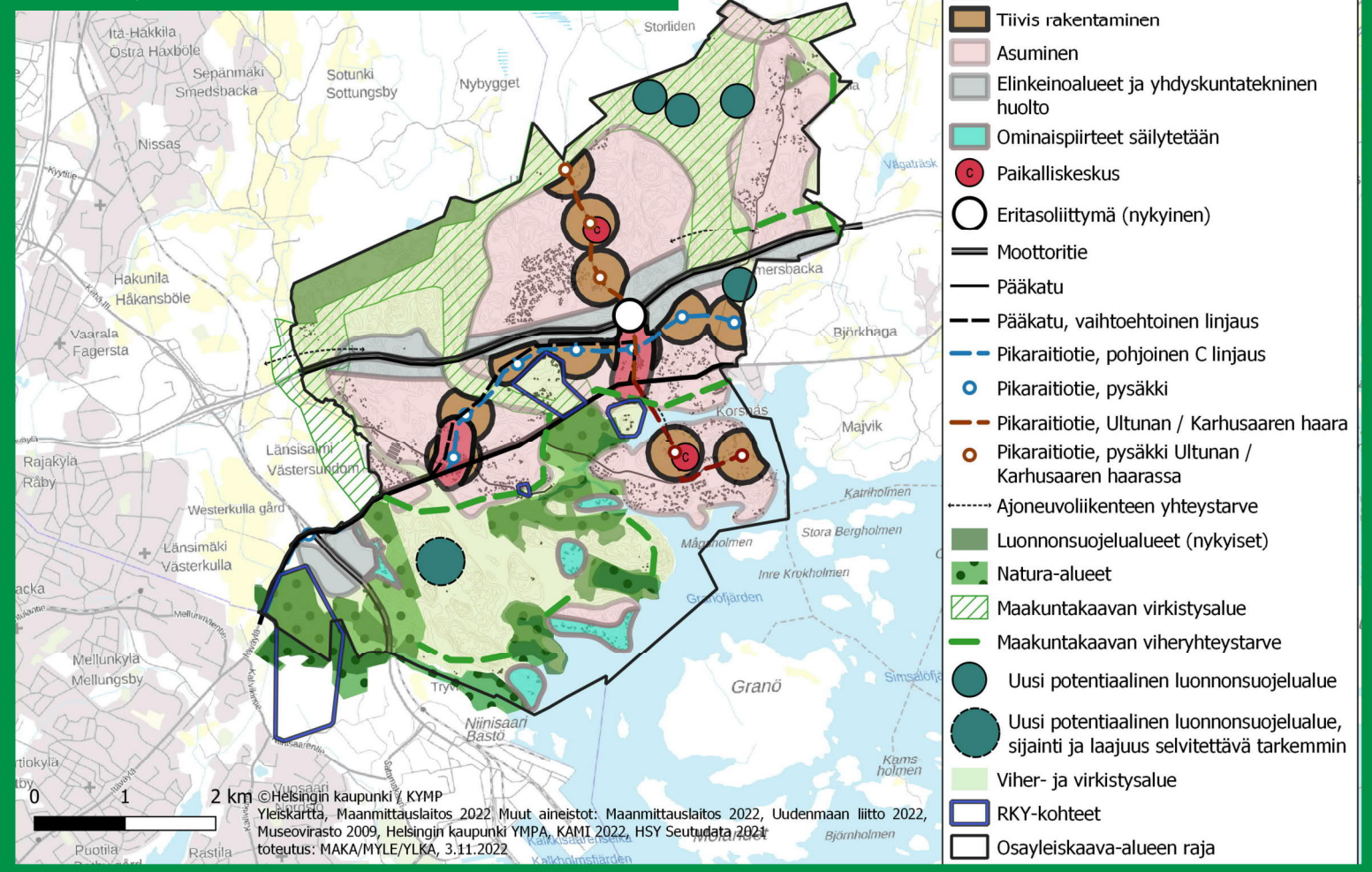
- Raideratkaisu: Pikaraitiotie Itäkeskuksesta
- Laajat rakentamisen alueet pienemmällä tehokkuudella
 - Pienimittakaavaisempi kaupunkirakenne verrattuna metroskenaarioon
- Uuden rakentamisen tehokkuus keskimäärin: 0,3-1

- Väkilukupotentiaali: n. 40 000 – 50 000
- Työpaikkapotentiaali n. 8 000 – 10 000
- Eri raidelinjauksia alueen sisällä: eteläinen A, eteläinen B, pohjoinen C
- Lisäksi raiteen yhteystarve: jatko Sipoon suuntaan, mahdolliset pääteyysäkit Ultunaan ja Karhusaaren

Skenaario 2: Urbaani pientalovaltainen ratikkakaupunki raidelinjaus ETELÄINEN B



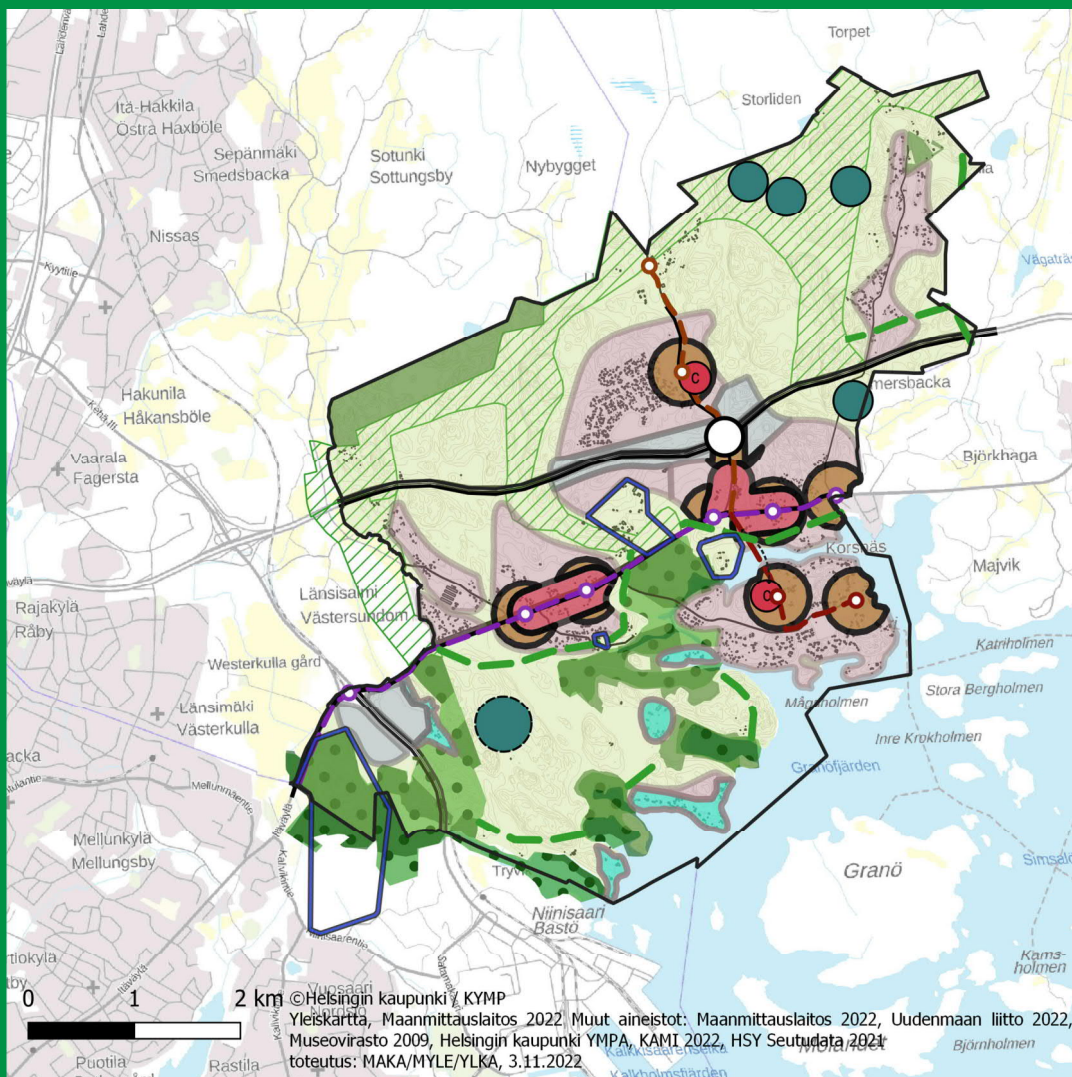
Skenaario 2: Urbaani pientalovaltainen ratikkakaupunki, raidelinjaus POHJOINEN C



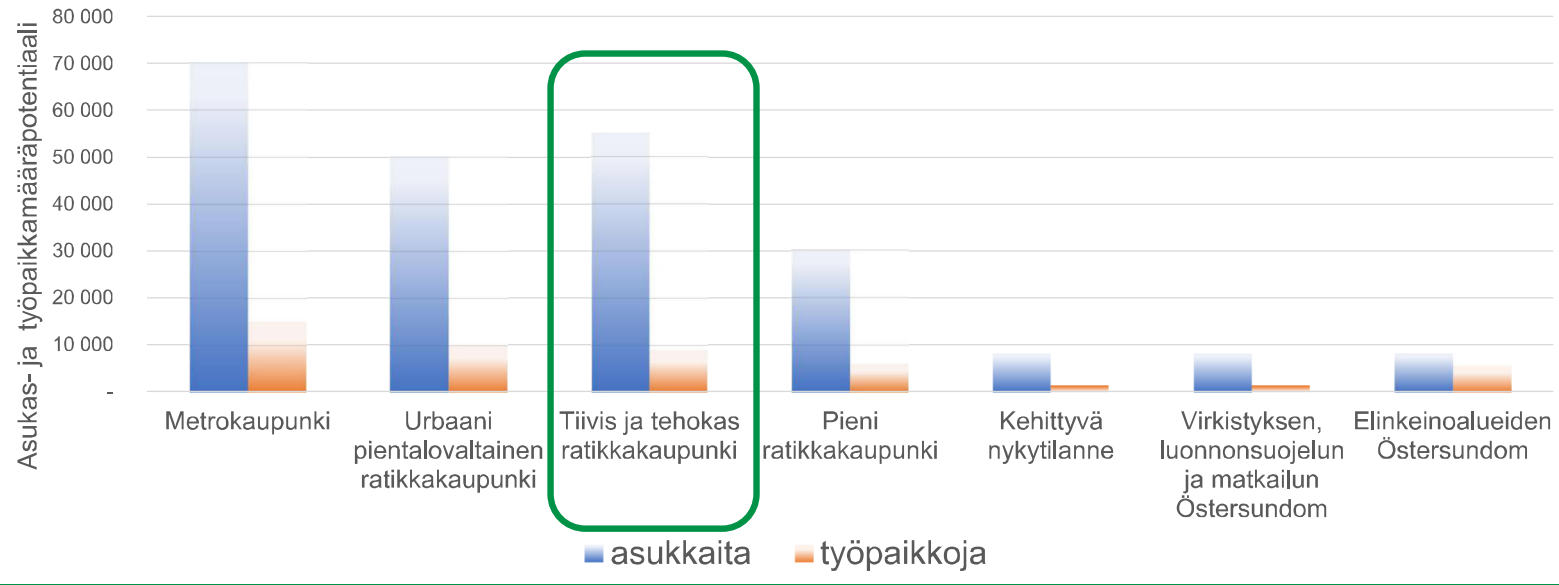
PIENEMMÄT RAKENTAMISALUEET JA PIKARAITIOTIE

Skenaario 3: Tiivis ja tehokas ratikkakaupunki

raidelinjaus ETELÄINEN A

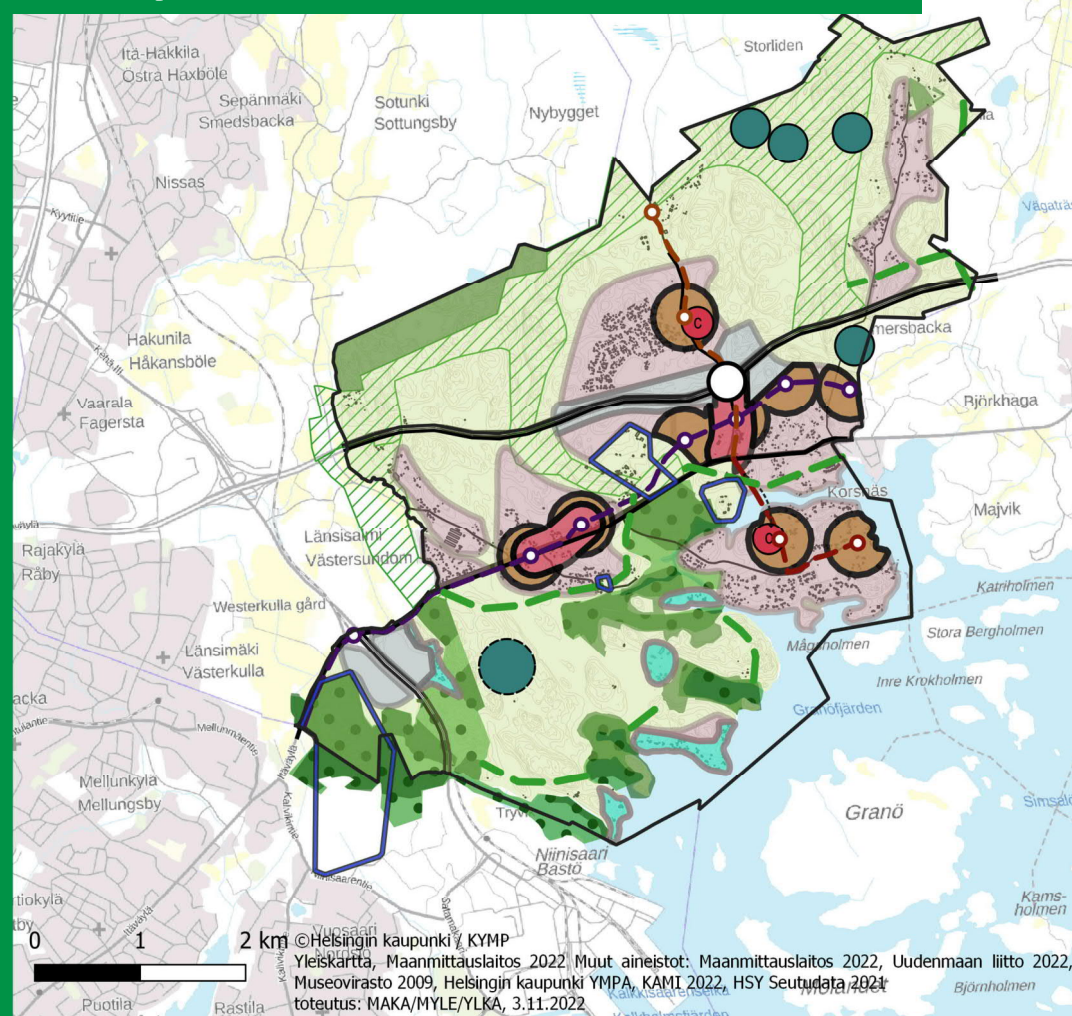


- Alueen pääkäyttötarkoitus (sis. paikallinen viherverkosto)
- Keskus
 - Tiivis rakentaminen
 - Asuminen
 - Elinkeinoalueet ja yhdyskuntatekninen huolto
 - Ominaispiirteet säilytetään
 - Paikalliskeskus
 - Eritasoliittymä (nykyinen)
 - Moottoritie
 - Pääkatu
 - Pikaraitiotie, eteläinen linjaus A
 - Pikaraitiotie, pysäkki
 - Pikaraitiotie, Ultunan / Karhusaaren haara
 - Pikaraitiotie, pysäkki Ultunan / Karhusaaren haarassa
 - Ajoneuvoliikenteen yhteystarve
 - Luonnonsuojelualueet (nykyiset)
 - Natura-alueet
 - Maakuntakaavan virkistysalue
 - Maakuntakaavan viheryhteystarve
 - Uusi potentiaalinen luonnonsuojelualue
 - Uusi potentiaalinen luonnonsuojelualue, sijainti ja laajuus selvítettävä tarkemmin
 - Viher- ja virkistysalue
 - RKY-kohteet
 - Osayleiskaava-alueen raja

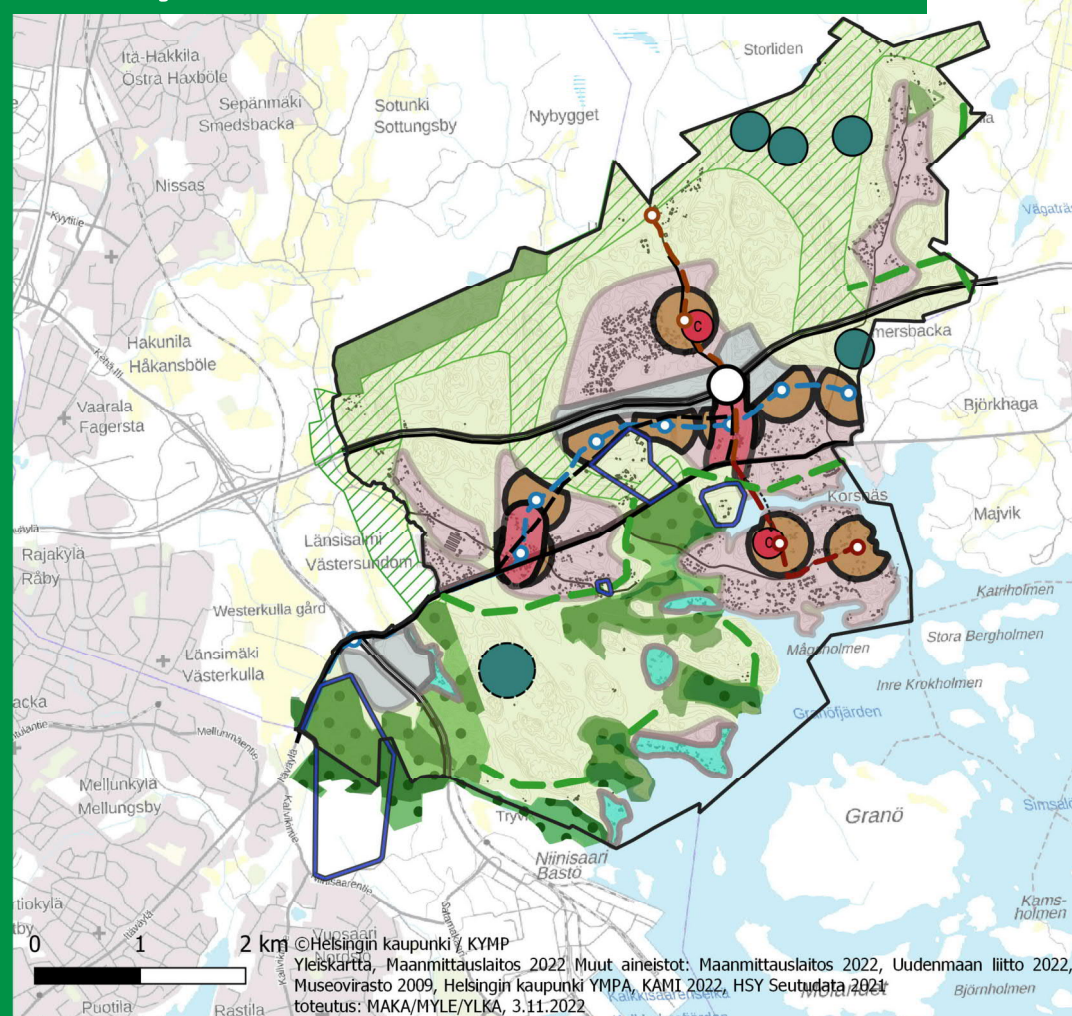


- Raideratkaisu: Pikaraitiotie Itäkeskuksesta
- Pienemmät ja tehokkaammat rakentamisen alueet
- Säästetään viheralueita ja se mikä rakennetaan, rakennetaan tehokkaasti
- Uuden rakentamisen tehokkuus keskimäärin: 0,6 – 1,2
- Väkilukupotentiaali: 45 000 - 55 000
- Työpaikkapotentiaali n. 7 000-9 000
- Eri raidelinjauksia alueen sisällä: eteläinen A, eteläinen B, pohjoinen C
- Lisäksi raitteen yhteystarve: jatko Sipoon suuntaan, mahdolliset päätepysäkit Ultunaan ja Karhusaaren

Skenaario 3: Tiivis ja tehokas ratikkakaupunki raidelinjaus ETELÄINEN B

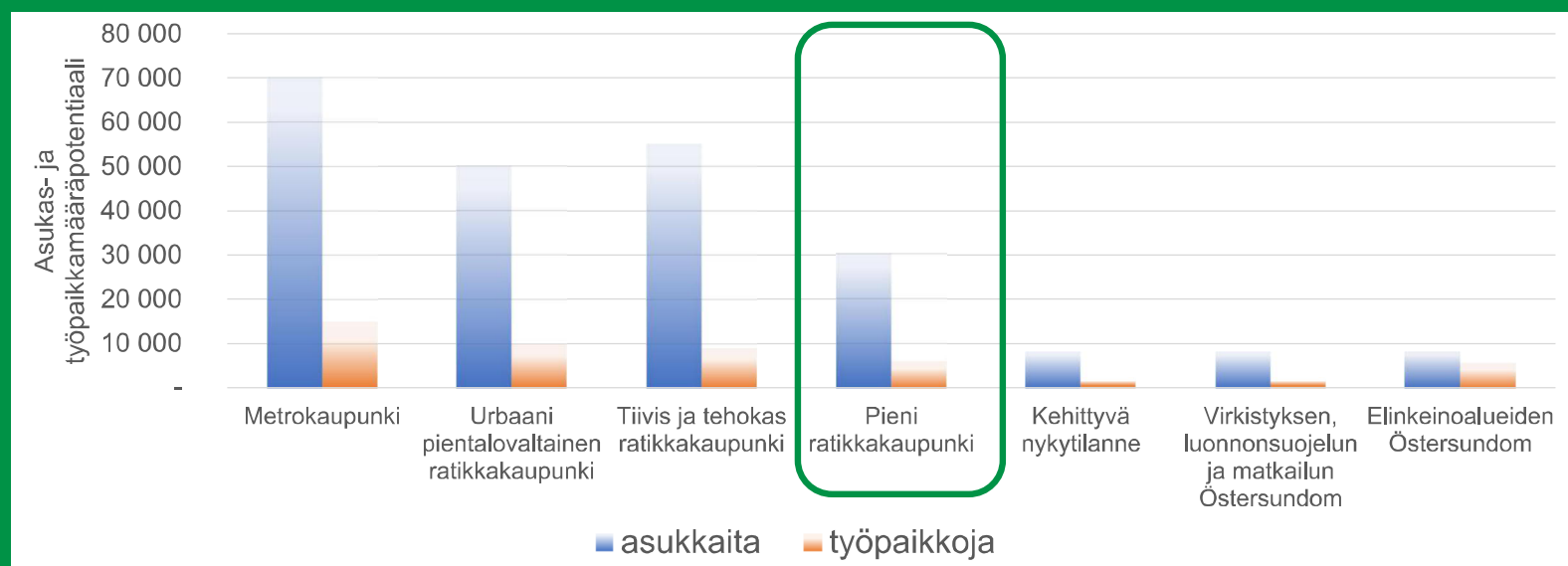
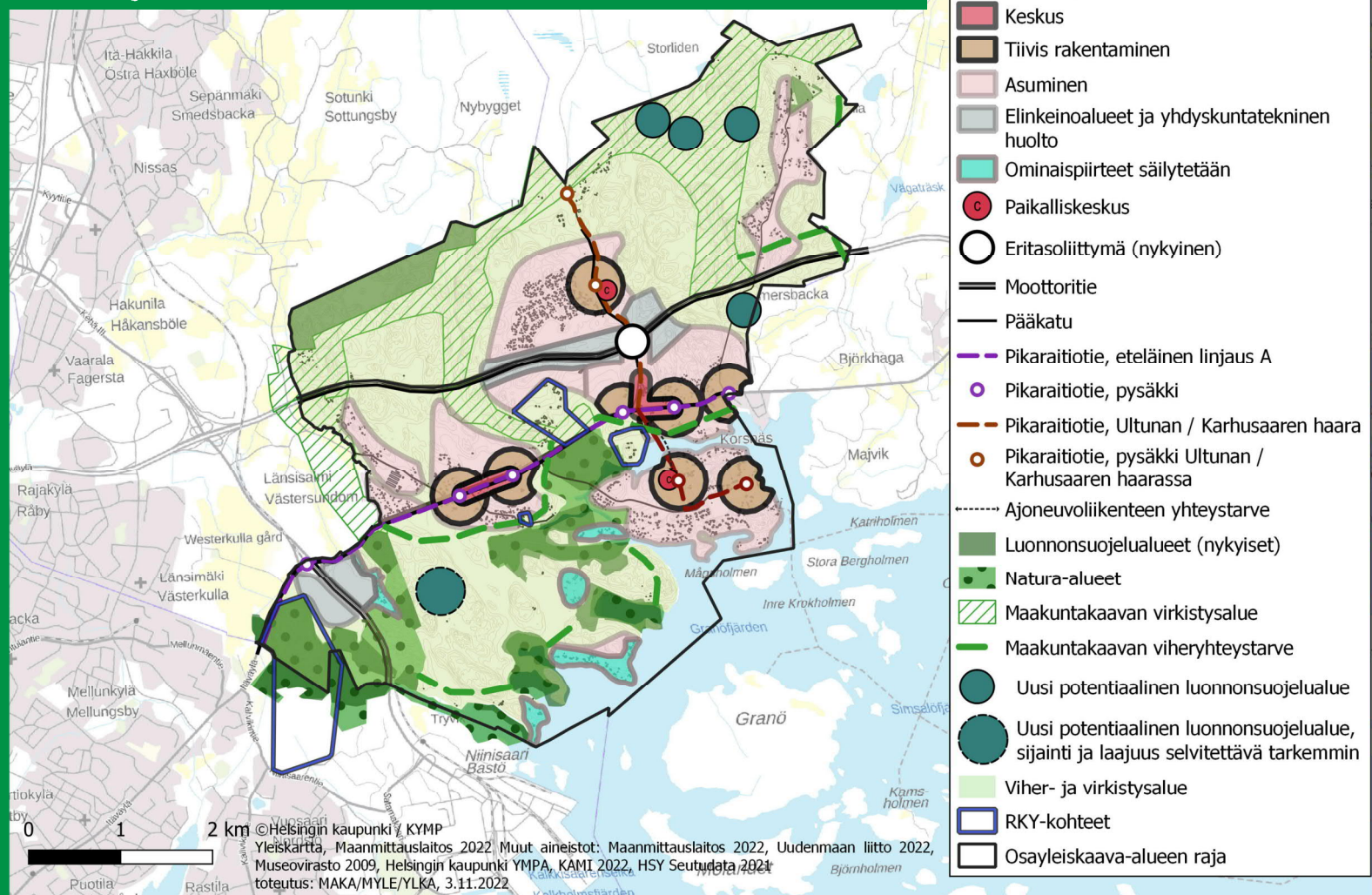


Skenaario 3: Tiivis ja tehokas ratikkakaupunki raidelinjaus POHJOINEN C



PIENEMMÄT RAKENTAMISALUEET JA PIKARAITIOTIE

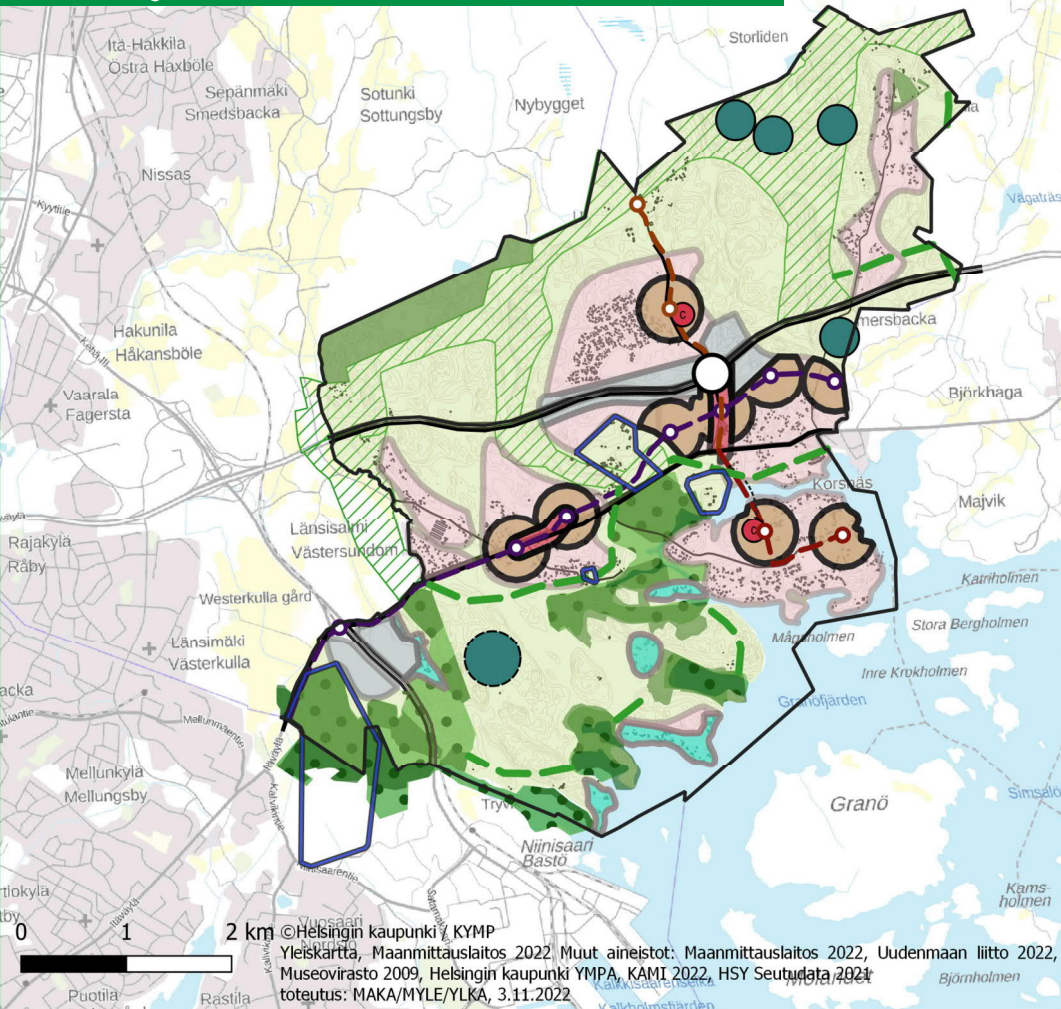
Skenaario 4: Pieni ratikkakaupunki raidelinjaus ETELÄINEN A



- Raideratkaisu: Pikaraitiotie Itäkesuksesta
- Tavoitteena selvittää, onko edellytyksiä suppealle rakentamisalueelle ja matalammalle tehokkuudelle yhdistettynä pikaraitiotien edellytyksiin (minimi-skenaario)
- Uuden rakentamisen tehokkuus keskimäärin: 0,3-1

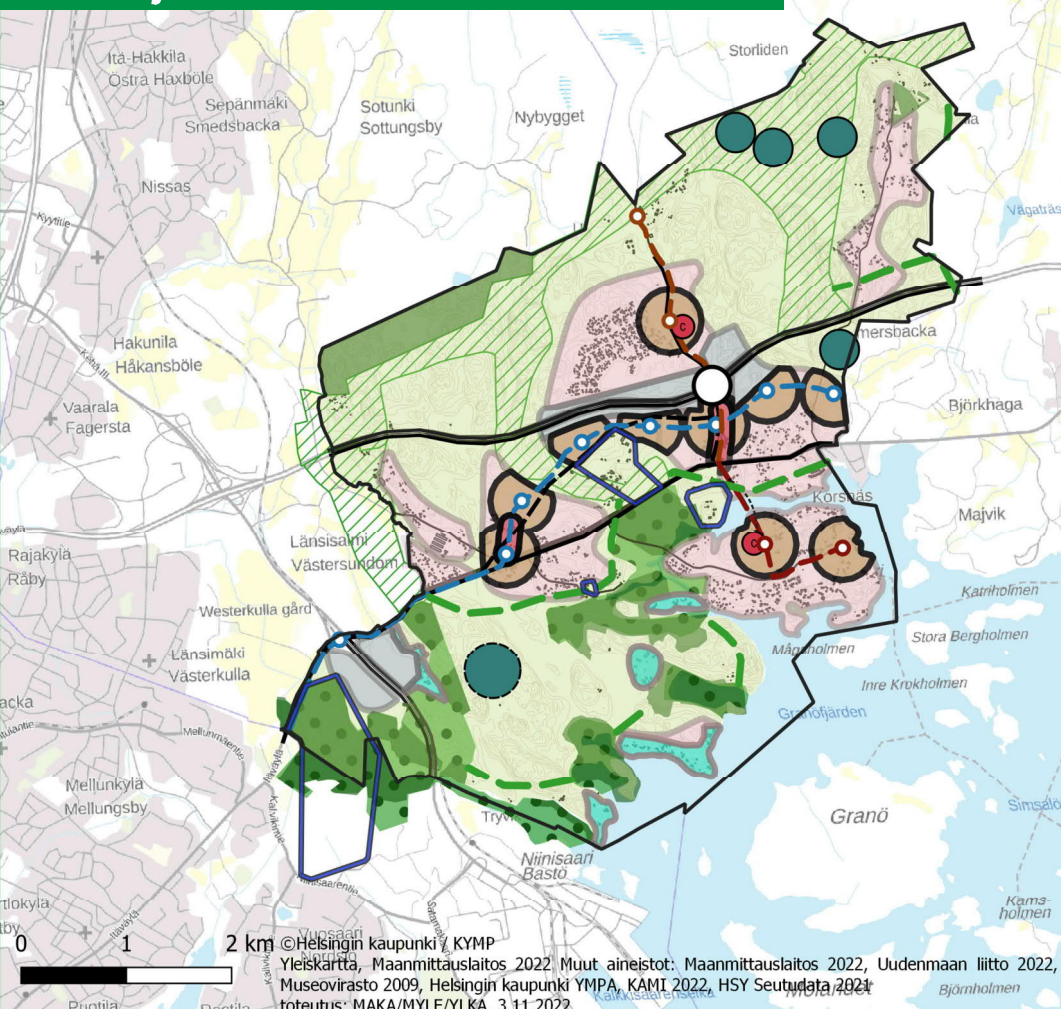
- Väkilukupotentiaali: n. 25 000 - 30 000
- Työpaikkapotentiaali n. 4 000-6 000
- Eri raidelinjauksia alueen sisällä: eteläinen A, eteläinen B, pohjoinen C
- Lisäksi raiteen yhteystarve: jatko Sipoon suuntaan, mahdolliset päätepysäkit Ultunaan ja Karhusaaren

Skenaario 4: Pieni ratikkakaupunki raidelinjaus ETELÄINEN B



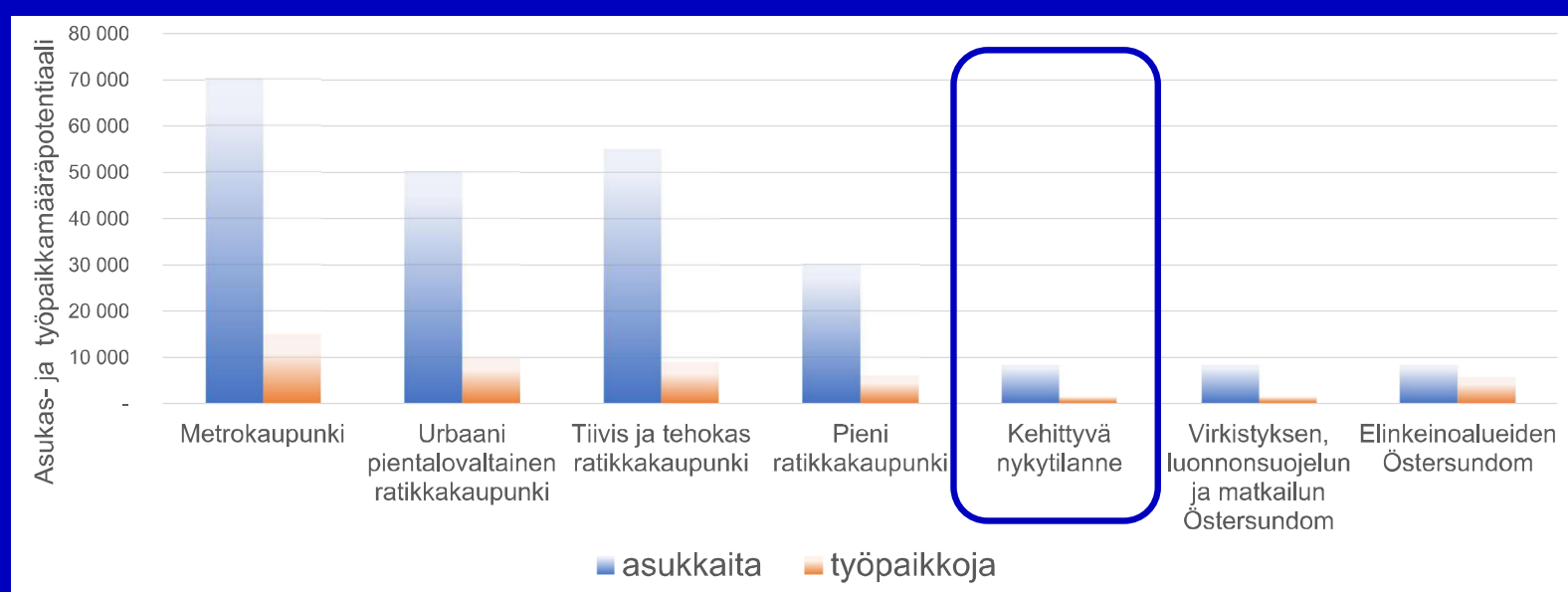
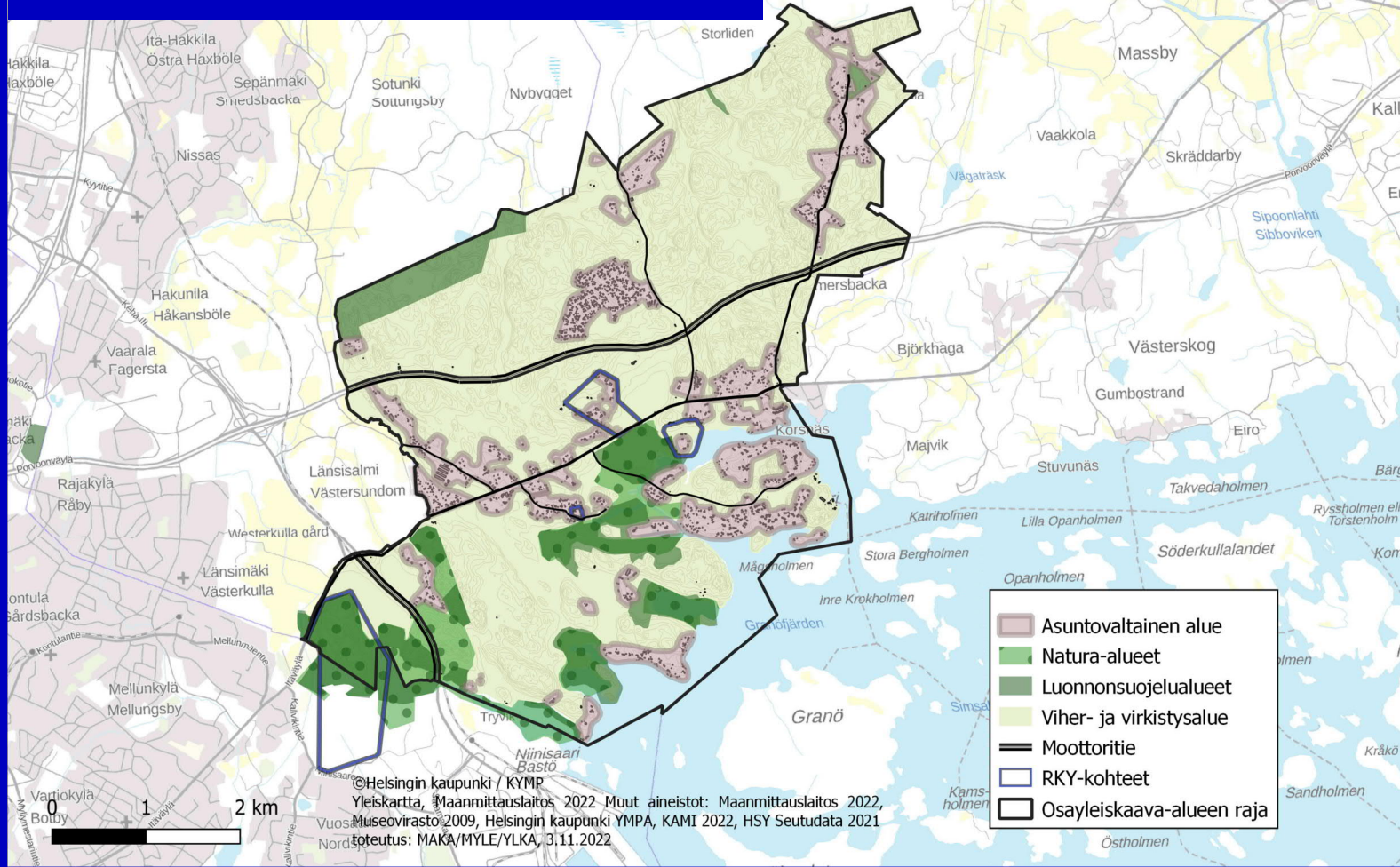
- Alueen pääkäyttötarkoitus (sis. paikallinen viherverkosto)
- Keskus
 - Tiivis rakentaminen
 - Asuminen
 - Elinkeinoalueet ja yhdyskuntatekninen huolto
 - Ominaispiirteet säilytetään
 - Paikalliskeskus
 - Eritasoliittymä (nykyinen)
 - Moottoritie
 - Pääkatu
 - Pikaraitiotie, eteläinen linjaus B
 - Pikaraitiotie, pysäkki
 - Pikaraitiotie, Ultunan / Karhusaaren haara
 - Pikaraitiotie, pysäkki Ultunan / Karhusaaren haarassa
 - Ajoneuvoliikenteen yhteystarve
 - Luonnonsuojelualueet (nykyiset)
 - Natura-alueet
 - Maakuntakaavan virkistysalue
 - Maakuntakaavan viheryhteystarve
 - Uusi potentiaalinen luonnonsuojelualue
 - Uusi potentiaalinen luonnonsuojelualue, sijainti ja laajuus selvítettävä tarkemmin
 - Viher- ja virkistysalue
 - RKY-kohteet
 - Osayleiskaava-alueen raja

Skenaario 4: Pieni ratikkakaupunki raidelinjaus POHJOINEN C



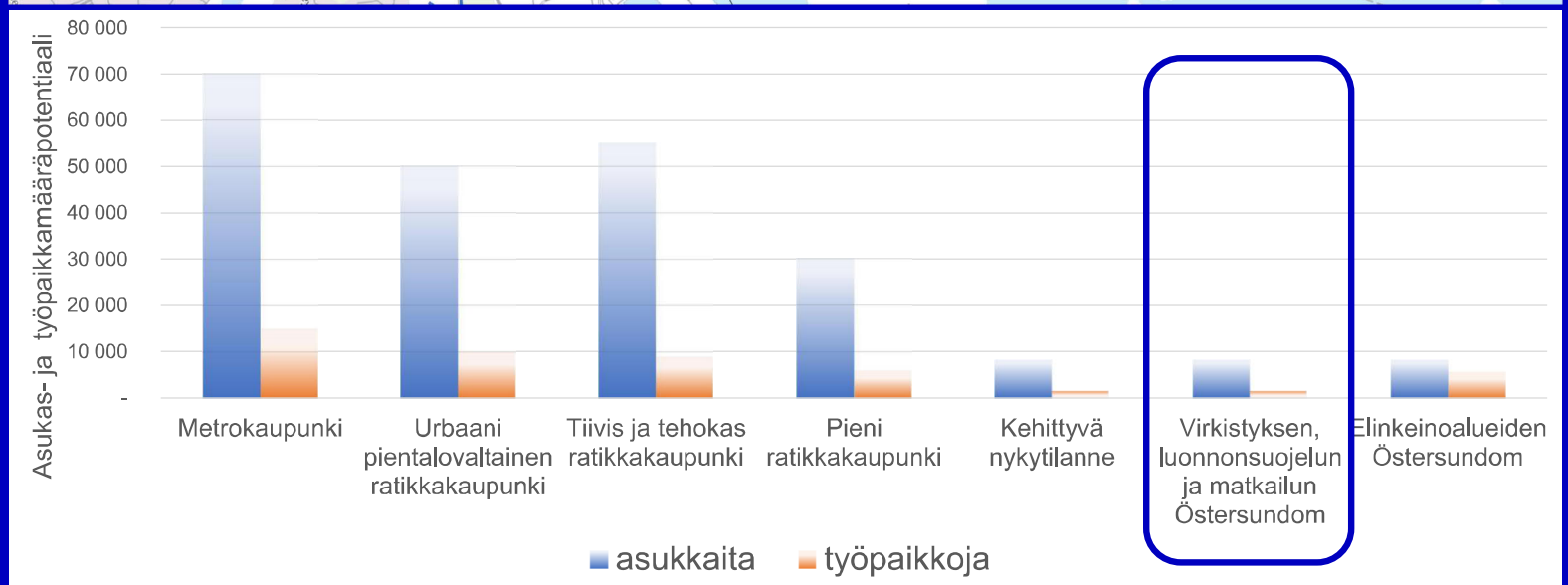
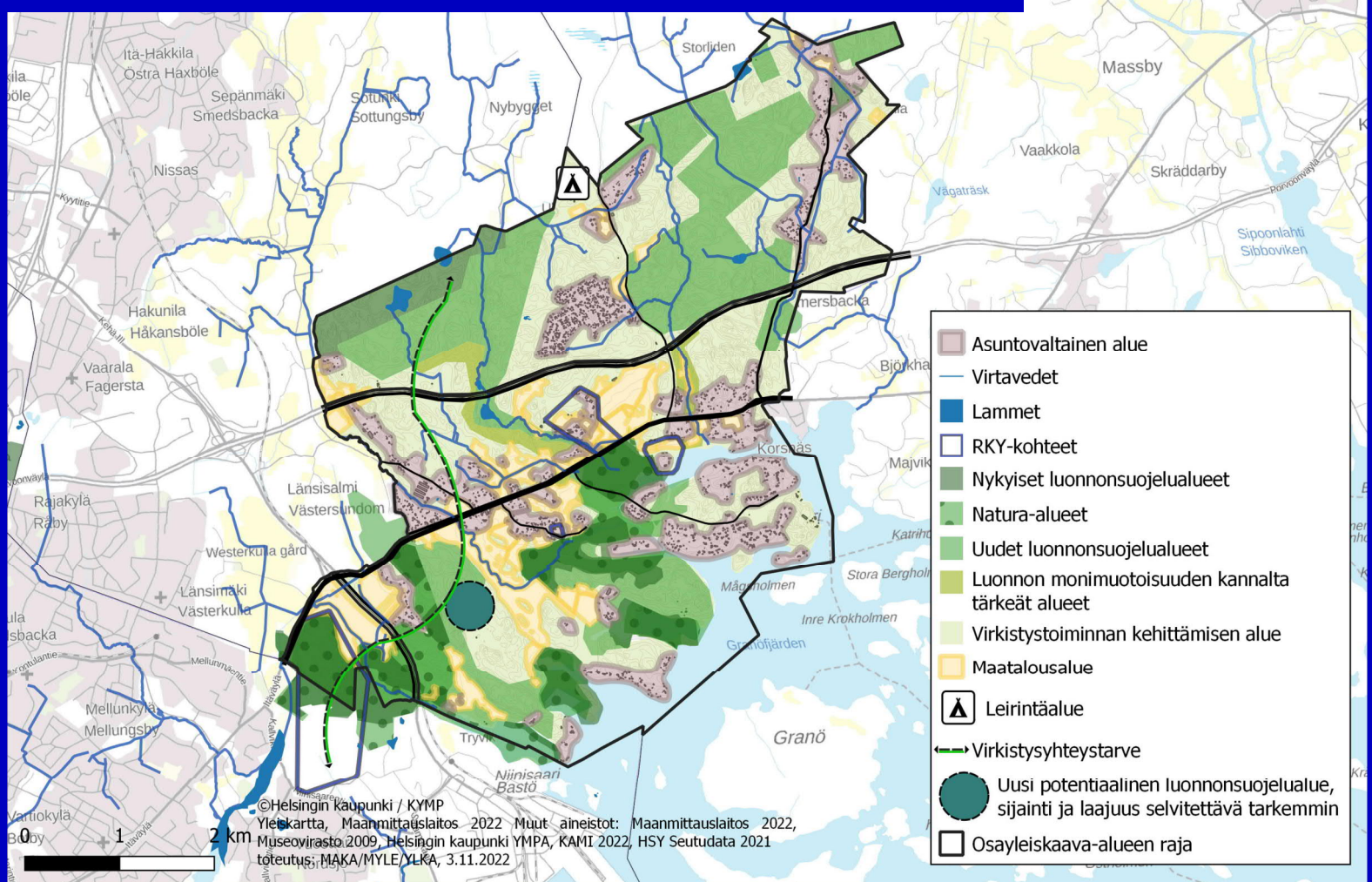
- Alueen pääkäyttötarkoitus (sis. paikallinen viherverkosto)
- Keskus
 - Tiivis rakentaminen
 - Asuminen
 - Elinkeinoalueet ja yhdyskuntatekninen huolto
 - Ominaispiirteet säilytetään
 - Paikalliskeskus
 - Eritasoliittymä (nykyinen)
 - Moottoritie
 - Pääkatu
 - Pääkatu, vaihtoehtoinen linjaus
 - Pikaraitiotie, pohjoinen C linjaus
 - Pikaraitiotie, pysäkki
 - Pikaraitiotie, Ultunan / Karhusaaren haara
 - Pikaraitiotie, pysäkki Ultunan / Karhusaaren haarassa
 - Ajoneuvoliikenteen yhteystarve
 - Luonnonsuojelualueet (nykyiset)
 - Natura-alueet
 - Maakuntakaavan virkistysalue
 - Maakuntakaavan viheryhteystarve
 - Uusi potentiaalinen luonnonsuojelualue
 - Uusi potentiaalinen luonnonsuojelualue, sijainti ja laajuus selvítettävä tarkemmin
 - Viher- ja virkistysalue
 - RKY-kohteet
 - Osayleiskaava-alueen raja

Skenaario 5: 0+ Kehittyvä nykytilanne - skenaario (vertailuvaihtoehto)



- Nykyisten pientaloalueiden täydentäminen mahdollisuuksien mukaan
- Vähäinen asukasmäärä ei mahdollista raideyhteyttä alueelle, perustuu bussiyhteyksiin
- Asukaslukupotentiaali n. 2 000-6 000 uutta asukasta, yht. 4 000-8 000 asukasta
- Työpaikkapotentiaali n. 500-1500
- Vakiintuneiden pientalojen asemakaavoitusohjelma käynnissä jo Landbon ja Karhusaaren pohjoisosan osalta
- Skenaario poikkeaa Östersundomin maakuntakaavan ratkaisusta

Skenaario 6: Virkistyksen, luonnonsuojelun ja matkailun Östersundom



Kehitetään aluetta luonnon, virkistyksen ja matkailun lähtökohdista, tavoitteena "Itäinen Nuukio"

- Laaja luonnonsuojelualueiden kokonaisuus
- Laaja virkistysverkoston kokonaisuus reitteineen
- Kulttuuriympäristöt alueen vetovoimatekijänä
- Hiilinielujen säilyttäminen ja ekologisen kompensaaion potentiaali

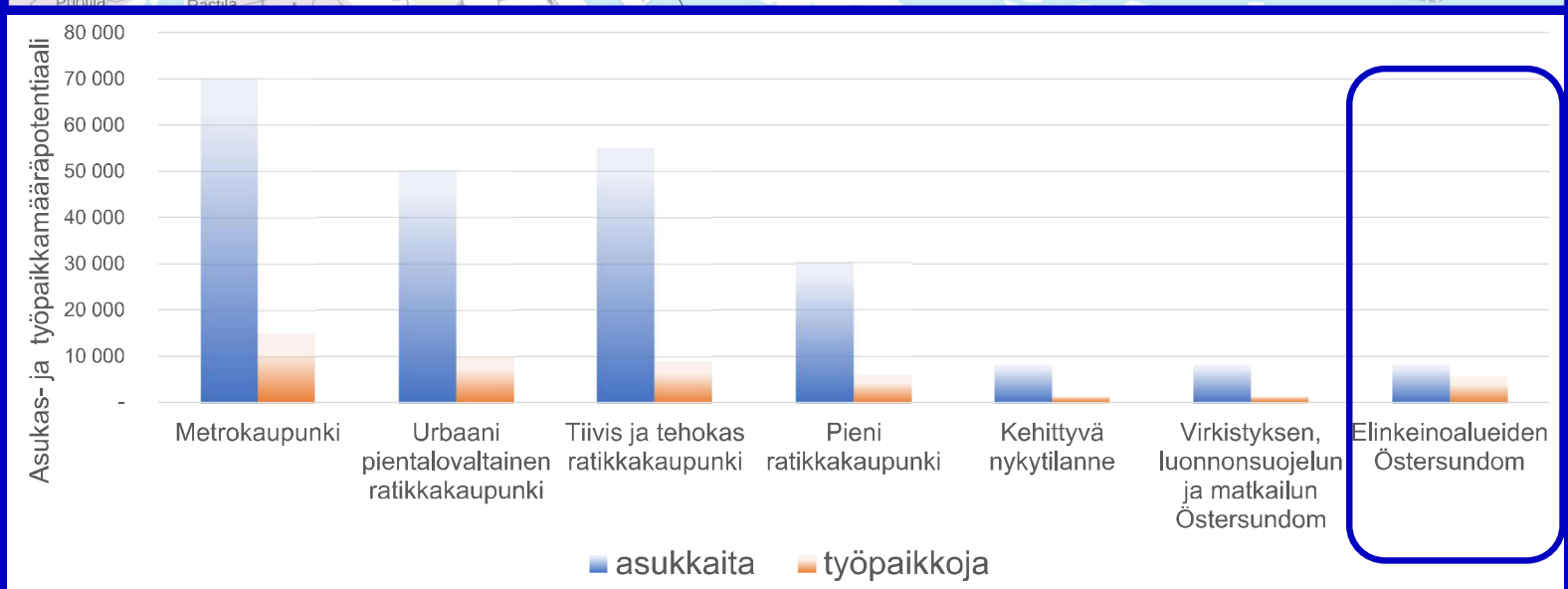
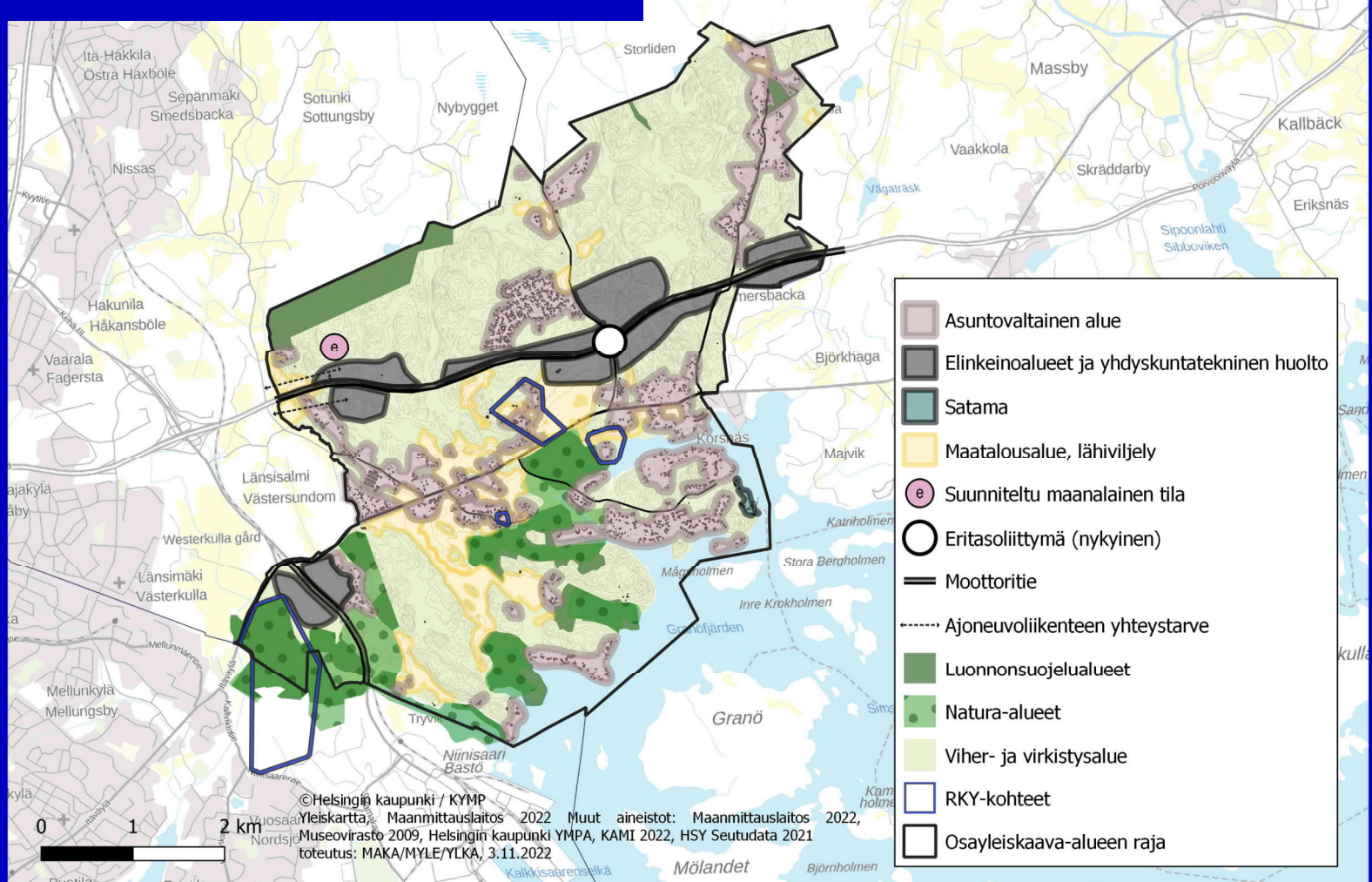
Alueelle voisi sijoittua laajasti virkistykseen, retkeilyyn ja luontomatkailuun liittyviä toimintoja, esim.:

- Leirintäalue, ulkoilureitit ja ladut
- Ratsastus ja hevosurheilu, lemmikkiharrastukset
- Veneily, melonta, uimaranta

Nykyisten asuinalueiden täydentäminen:

- Asukaslukupotentiaali n. 2 000-6 000 uutta asukasta, yht. 4 000-8 000 asukasta
- Työpaikkapotentiaali n. 500-1500
- Vähäinen asukasmäärä ei mahdollista raideyhteyttä alueelle, perustuu bussiyhteyksiin
- Skenaario poikkeaa Östersundomin maakuntakaavan ratkaisusta

Skenaario 7: Elinkeinoalueiden Östersundom



- Östersundom tilaa vievien elinkeinotoimintojen alueena
 - Esim. paljon tilaa vievät toiminnot, laitokset, energiantuotanto, kiertotalous, pienyritystontit
- Vuosaaren sataman ja lentokentän läheisyys sekä pääkaupunkiseudun markkina-alue vetovoimatekijänä
- Alueiden saavutettavuus ja liikenneyhteydet olisi ratkaistava osin alueen sisäisillä yhteyksillä
 - ei uusia eritasoliittymiä Porvoonväylälle
- Nykyisten asuinalueiden täydentäminen: Asukaslukupotentiaali n. 2 000-6 000 uutta asukasta, yht. 4 000-8 000 asukasta
- Työpaikkapotentiaali väljyydestä riippuen n. 1 500-4 000 sekä asukasmäärän lisäyksestä n. 500-1 500, yht. n. 2 000-5 500
- Vähäinen asukasmäärä ei mahdollista raideyhteyttä alueelle, perustuu bussiyhteyksiin
- Skenaario poikkeaa Östersundomin maakuntakaavan ratkaisusta



Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.