

MAANKÄYTTÖTARKASTELU





ESIPUHE

Nyt valmistellaan Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaluonnosta. Tätä vaihetta on edeltänyt visiotyö, joka valmistui vuonna 2015. Kaa-
valuonnoksen valmisteluvaiheessa laaditaan monenlaisia maankäyt-
töön liittyviä tarkasteluja, havaintomateriaaleja ja selvityksiä. Näiden
tarkastelujen, selvitysten ja vaikutusten arvioinnin on tarkoitus kuvata,
havainnollistaa sekä tarjota tietoa laajan kaava-alueen eri teemoista.
Tieto on tarkoitettu kaikille osallisille, päätöksentekijöille ja suunnitteli-
joille.

Maankäyttötarkastelun tarkoituksena on yleispiirteisesti kuvata yleis-
kaava-alueen rakentumisen mahdollisuuksia ja liikenneverkon vaiheit-
taista kehitystä tavoitevuoteen 2050 saakka. Tarkastelu on pohjana
yleiskaavalle, jossa varaudutaan ja mahdollistetaan Espoon pohjois- ja
keskiosien pitkäjänteinen kehittyminen osana tiivistyvää kaupunkira-
kennetta ja luodaan pohja alueen rakentumisen mahdollisille etene-
mispoluille. Yleiskaavan tarkoituksena on nykyisen kaupunkirakenteen
eheyttäminen, maankäytön ja julkisen liikenteen yhteensovittaminen,
tulevaan palvelurakenteeseen varautuminen sekä kyläalueiden vah-
vistaminen.

Toivon teille kiinnostavia lukuhetkiä tämän selvityksen parissa!

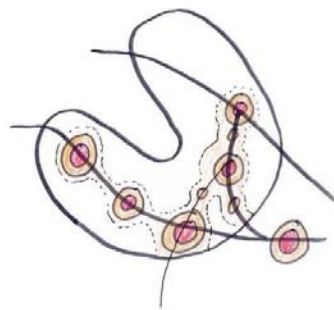
Petri Tuormala
Yleiskaavapäällikkö

Johdanto

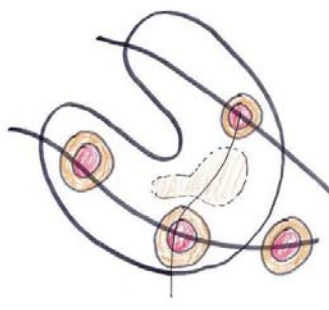
Maankäyttötarkastelu pohjautuu yleiskaavan visiovaiheessa todettuihin maankäytön kehittämisen painopistealueisiin ja tavoitepäättöksen mukaiseen väestötavoitteeseen. Esitetty maankäyttömalli on johdettu yleiskaavan rakennemalleista ja niiden vaikutustenarvioinneista. Maankäyttötarkastelussa on kuvattu yleiskaavan tavoitteiden mukaista kehitystä alueiden rakentumisen ja liikenneverkon muutosten kautta kahdella keskeisellä joukkoliikennekäytävällä.

Esitys yleiskaavan mahdollistaman 60 000 uuden asukkaan jakautumisesta eri yhdyskuntarakenteen kasvuvyöhykkeille perustuu joukkoliikenteen kehittämisen kannalta riittävän asukasmäärän sijoittamiseen uusien asemanseutujen ja joukkoliikenteen solmukohtien vaikutusalueelle sekä alueiden arvioituun maankäytön kehittämispotentiaaliin nykyisen kaupunkirakenteen kasvusuunnilla.

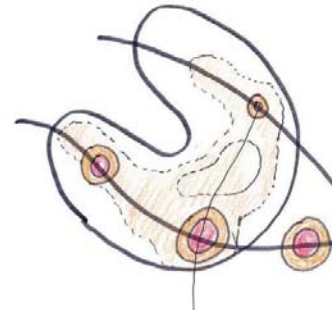
Tarkastelussa on tutkittu tarkemmin tulevaa maankäyttöpotentiaalia Kalajärvelle suuntautuvan joukkoliikennekäytävän ja Länsiradan tulevan junayhteyden varrella. Lisäksi molemmille joukkoliikennekäytävälle on esitetty tavoiteltava kehityspolku kaupunkirakenteen vaiheittaisesta täydentymisestä pitkällä aikavälillä vuoteen 2050 saakka. Kylä- ja hajakentamisaalueita on tarkasteltu niiden kehittämispotentiaalin kannalta tavoitteena hajakentamisaalueiden kasvupaineiden ohjaaminen tulevaisuudessa kyliin ja taajamiin.



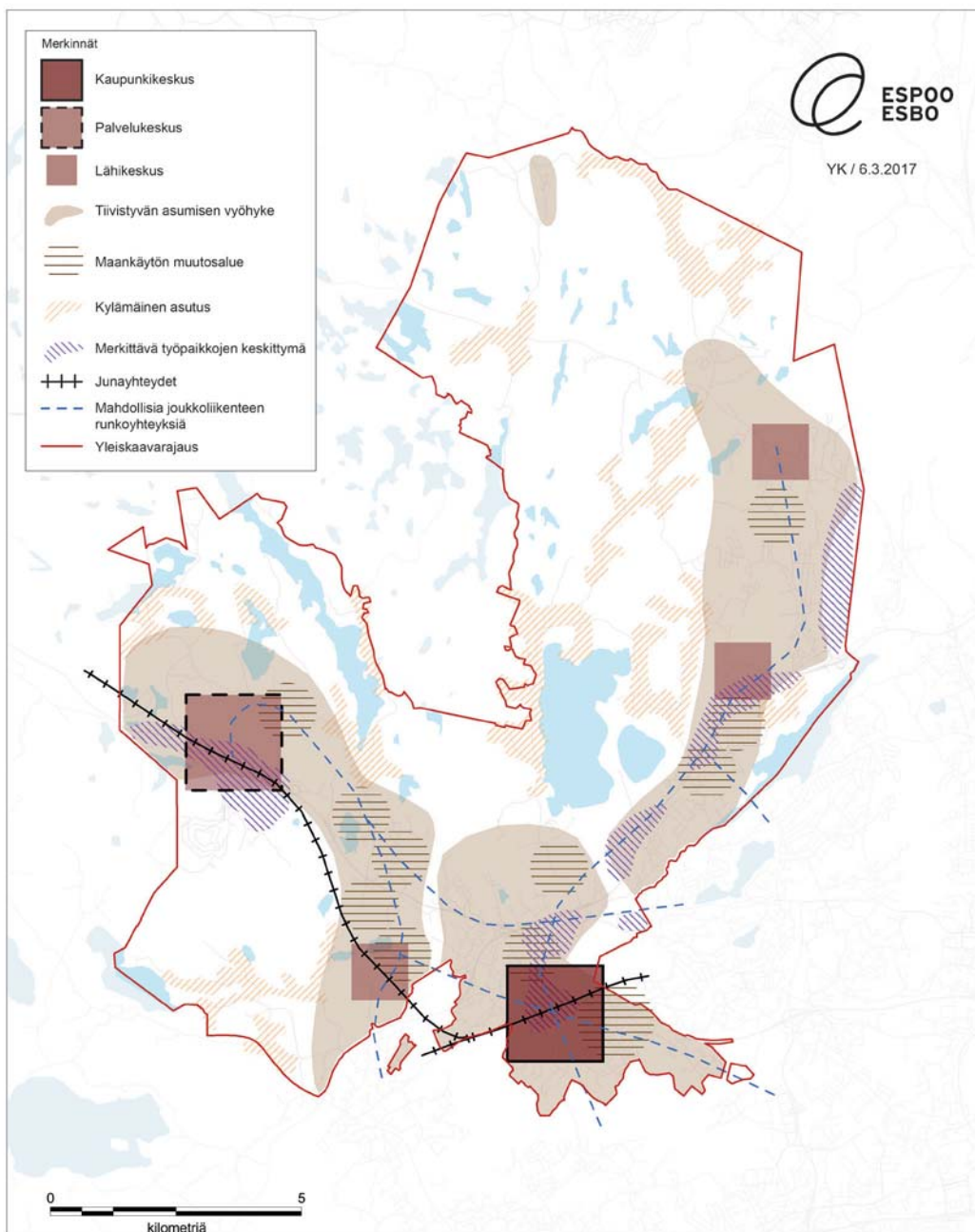
VE 1 KESKUSTOJEN VERKOSTO



VE 2 VAHVAT KESKUSTAT



VE 0+ HAJAUTUNUT RAKENNE



Maankäyttömalli

Espoon keskus on kaupunkikeskus. Keskusten vaikutusalue kasvaa ja keskus kehittyy tulevaisuudessa edelleen hallinnon, asumisen, työpaikkojen sekä merkittävimpien palveluiden keskittymänä. Kaupunkikeskus sisältää seudullisia palveluja, kaupunkitasoisia palveluja, alueellisia palveluja ja lähipalveluja.

Länsiradan toteutumisen myötä rakentuva uusi, asumista, palveluja ja työpaikkoja sisältävä Histan aseman ympäristö on merkitty palvelukeskukseksi. Palvelukeskus sisältää alueellisia palveluja lähipalveluiden lisäksi.

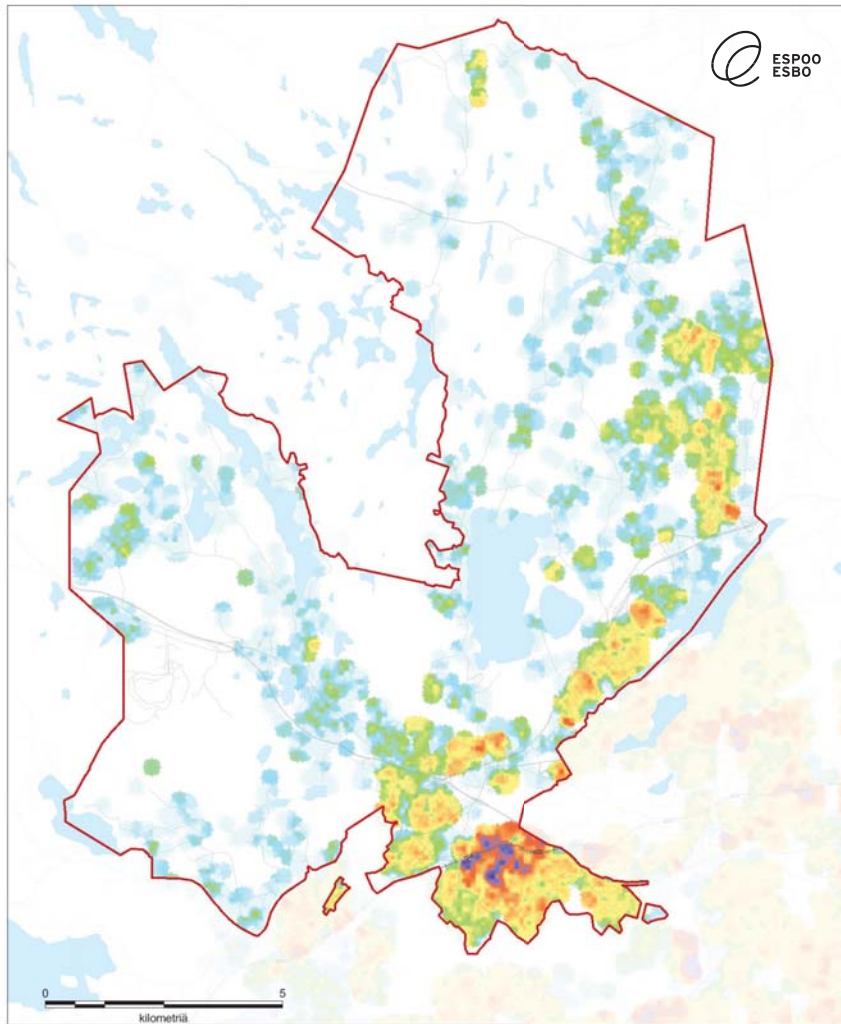
Lisäksi on esitetty kolme lähikeskusta Mynttilä, Viiskorpi ja Kalajärvi. Lähikeskus on itsenäinen palvelu- ja asutusalue, jossa palvelutarjonta on paikallistarpeisiin nähden kattavaa.

Tiivistävän asumisen vyöhyke kattaa alueita, joilla täydennetään ja eheytetään nykyistä kaupunkirakennetta tukeutuen tuleviin joukkoliikennekäytäviin. Tiivistävän asumisen vyöhykkeen sisällä on esitetty maankäytön muutosalueita, joilla maankäytön muutos on arvioitu olevan muuta vyöhykettä voimakkaampaa. Muutosalueilla sijaitsee muun muassa jo olemassa olevia palveluita ja uudisrakentamispotentiaalia. Kylämäisen asutuksen merkinnällä on osoitettu kehitettäviä kyläkokonaisuuksia, joille tuleva hajakenttä rakentaminen pyritään ohjaamaan.

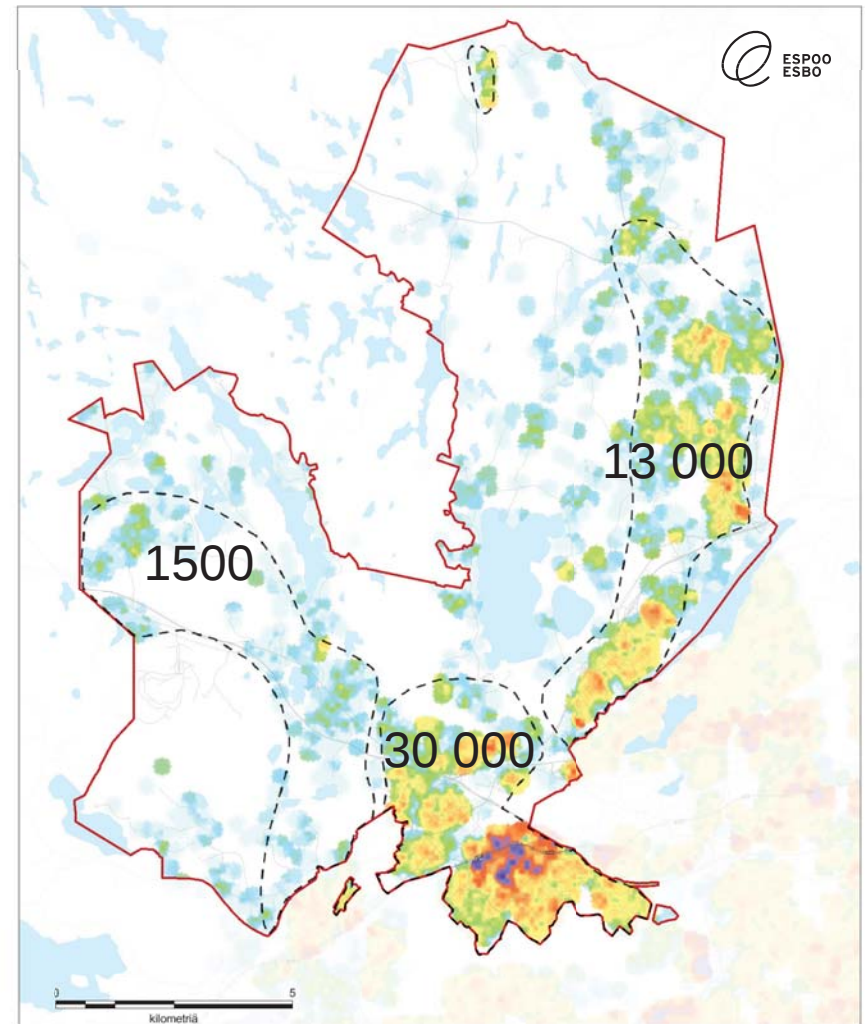
Merkittävimpinä työpaikkojen keskittyminä on esitetty laajat olemassa olevat, edelleen työpaikka-alueina tai työpaikkamääriältään kehittyvät alueet. Lisäksi työpaikkakeskittyminä on esitetty merkittävimmät uudet tulevaisuudessa kehittyvät alueet.

Junayhteyksinä on merkitty olemassa oleva Rantarata ja tulevat Kaupunkirata ja Länsirata. Karttaan on osoitettu mahdollisia joukkoliikenteen runkoyhteyksiä, jotka yhdistävät Espoon uusia ja olemassa olevia keskustoja. Yhteyksiä voidaan myöhemmässä vaiheessa toteuttaa myös pikaraitiotieyhteyksinä.

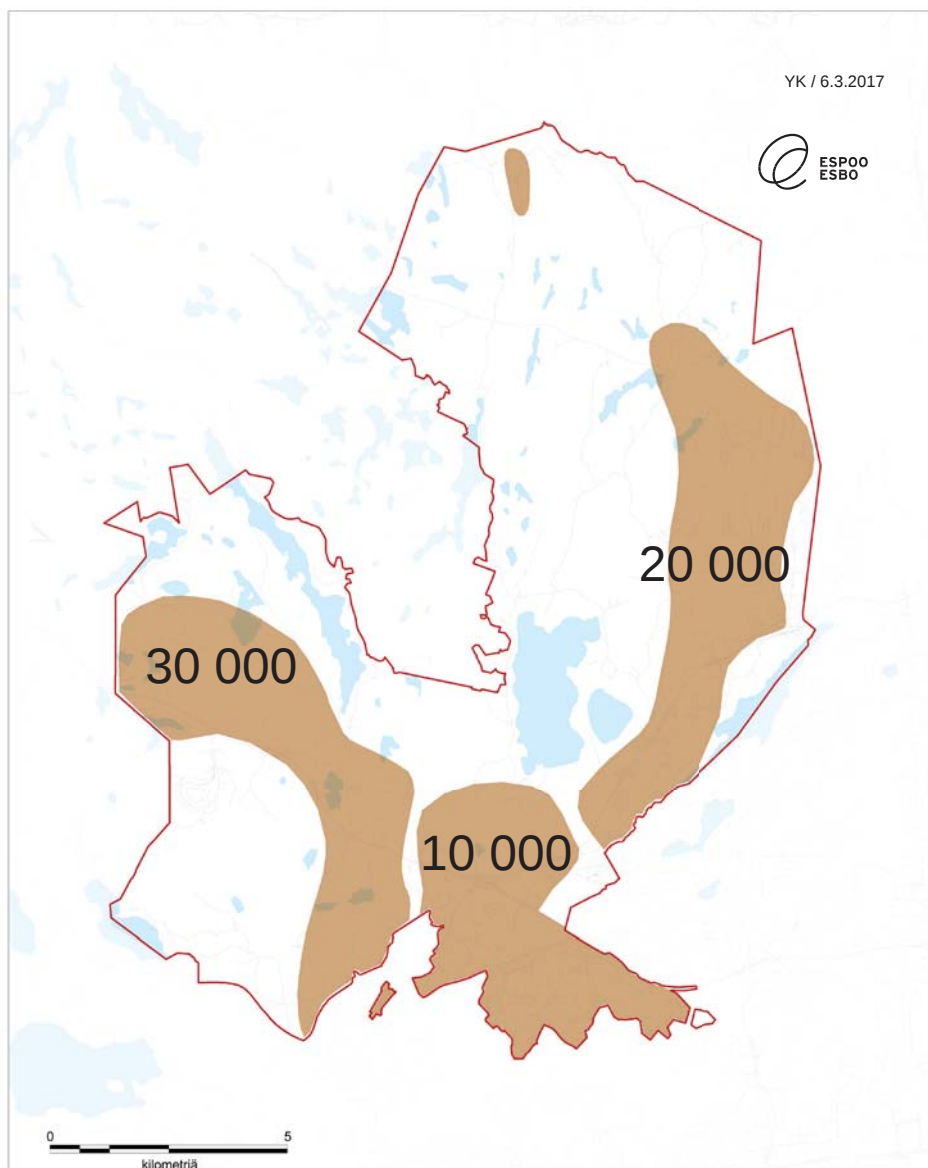
Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava: Maankäyttömalli



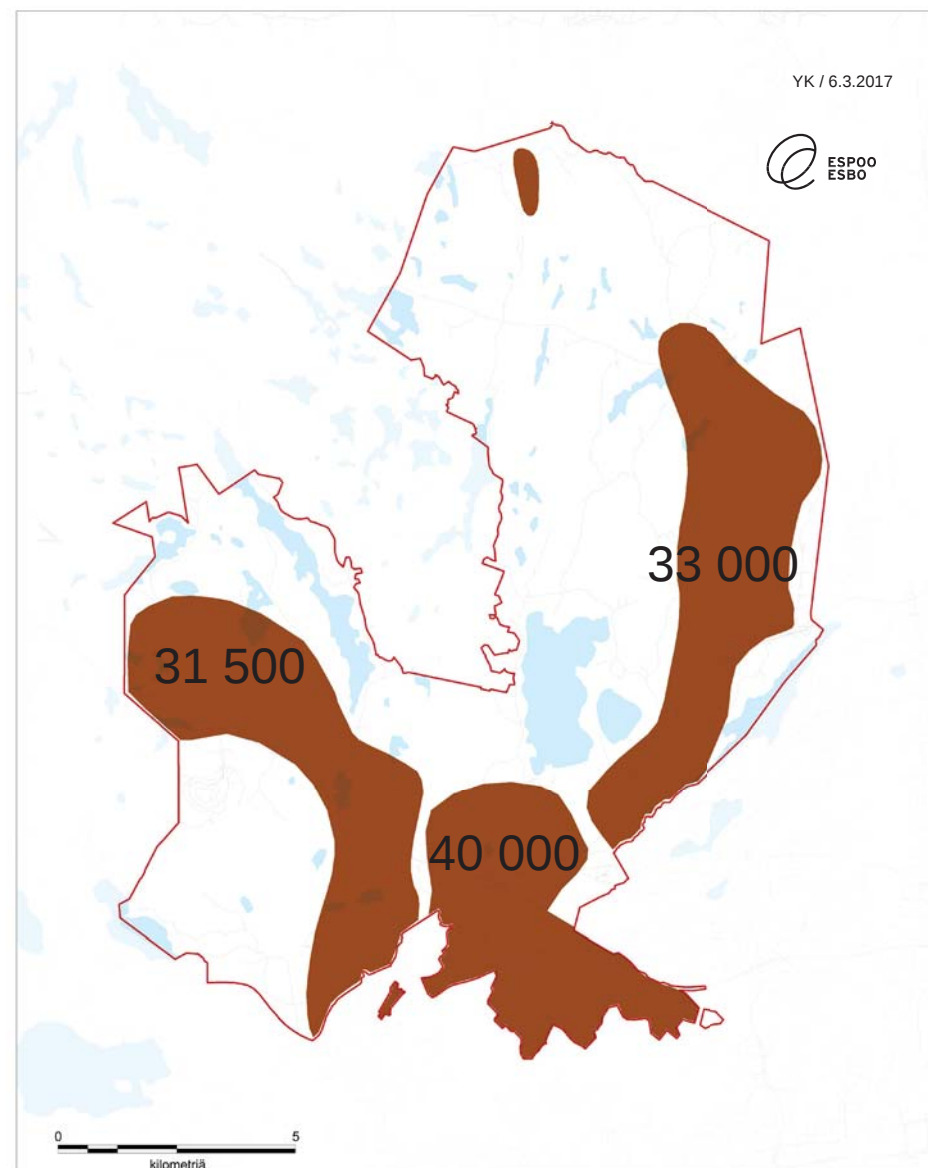
Kaava-alueen väestötiheys (2016): noin 49 000 asukasta



Kaava-alueen väestötiheys (2016) tiivistyvän asumisen
vyöhykkeillä: noin 44 500 asukasta



Yleiskaavan asukastavoite (2050): 60 000 uuden asukkaan jakautuminen perustuen joukkoliikenteen kehittämisen kannalta riittävän asukasmäärän sijoittumiseen uusien asemanseutujen ja joukkoliikennesolmukohtien vaikutusalueelle.



Asukastavoite (2050) + vyöhykkeiden väestö (2016):
noin 104 000 asukasta

Länsiradan kehityskäytävän maankäyttötarkastelu

Espoon keskuksesta luoteeseen suuntautuva Länsiradan kehityskäytävä muuttuu tulevaisuudessa voimakkaasti. Espoon keskuksen kaupunkikeskus kasvaa edelleen liikenteellisenä solmukohtana, jossa palvelut, asuminen ja työpaikat lisääntyvät. Kaupunkirakenteen laajentuminen perustuu kaupungin kasvuun, olemassa olevan kaupunkirakenteen kehittämiseen sekä alueen merkittävimmän muutostekijän, uuden junayhteyden, mahdollistamaan maankäytön muutokseen. Koska uuden junayhteyden ja sen varteen rakentuvien asemien tulo on pitkän ajan tavoite, koko kehityskäytävää tulee ajallisesti rakentaa vaiheittain.

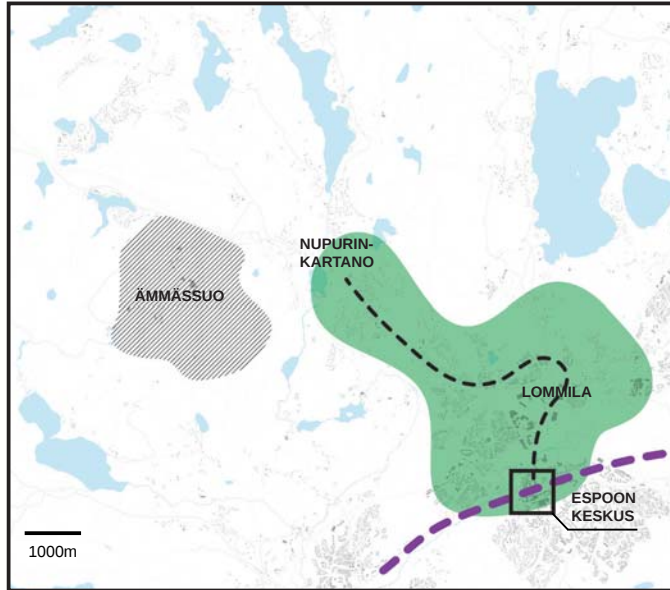
Lyhyellä aikavälillä kehityskäytävää rakennetaan kohdistuen vyöhykkeeseen, joka ei ole sidoksissa tulevien juna-asemien toteutumiseen. Vyöhyke ulottuu karkeasti Espoon keskuksesta Lommilan kautta Nupurinkartanoon. Tällä välillä voidaan hyödyntää olemassa olevia bussiyhteyksiä tiheämmällä vuorovälillä sekä kehittää olemassa olevia asuinalueita ja palveluita. Vyöhykkeellä on merkittävästi lyhyen ajan uudistumis- ja uudisrakentamispotentiaalia sekä kehitettäviä työpaikkakeskittymiä ja julkisia palveluita.

Myöhemmässä vaiheessa vyöhykettä voidaan kehittää edelleen ja uudistaa sekä laajentaa Brobackan suuntaan, kun vyöhyke on kehittynyt riittävästi lyhyellä aikavälillä. Myös joukkoliikenneverkkoa on mahdollista parantaa uusilla reiteillä ja tihentämällä vuoroväliä. Pitkällä aikavälillä tavoitteena on mahdollistaa kahden uuden tehokkaasti rakennetun asemanseudun rakentuminen Histan ja Mynttilän alueille. Maankäytön muutos tulee olemaan voimakas, mikä vaikuttaa myös asemanseutujen lähialueiden kehittämiseen esimerkiksi Siikajärven alueella sekä Gumbölen ja Nupurin alueiden välissä. Ämmässuon ja Kulmakorven toimintojen kehittämistä ja monipuolistumista edistetään ja alue tulee sitoutumaan muuhun kaupunkirakenteeseen Histan asemanseudun toteuduttua.

Tavoitteena on, että vuoteen 2050 mennessä Espoon keskuksen luoteeseen suuntautuvalla Länsiradan kehityskäytävällä on kolme keskustaa. Espoon keskus kehittyy edelleen vahvana joukkoliikenteen solmukohtana ja monikulttuurisena kaupunkikeskuksena, jossa suurin muutos on keskustatoimintojen laajentuminen. Uusi palvelukeskus muodostuu Histaan, jonka luonne tulee olemaan ainutlaatuinen. Histan asemanseutu voi muodostua edistykselliseksi, kokeelliseksi ja kestäväksi ekokaupungiksi vuorovaikutteisena Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen kanssa. Uusi lähikeskus muodostuu Mynttilän alueelle, jonka asemanseutu tulee myös olemaan omaleimainen. Luonnonläheisyys ja vaihtelevat maaston korkeuserot luovat keskustasta kukkulakaupungin, jossa sen maastonmuodot huomioonottava laadukas arkkitehtuuri muodostaa sille erityisen kaupunkikuvan.

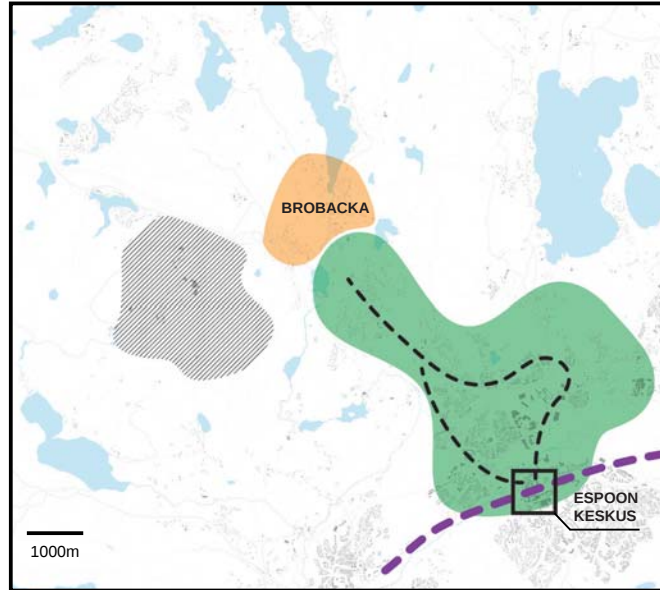
Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava: Länsiradan kehityskäytävän vaiheistusta ja mahdollisuuksia

VAIHE I: ennen vuotta 2035



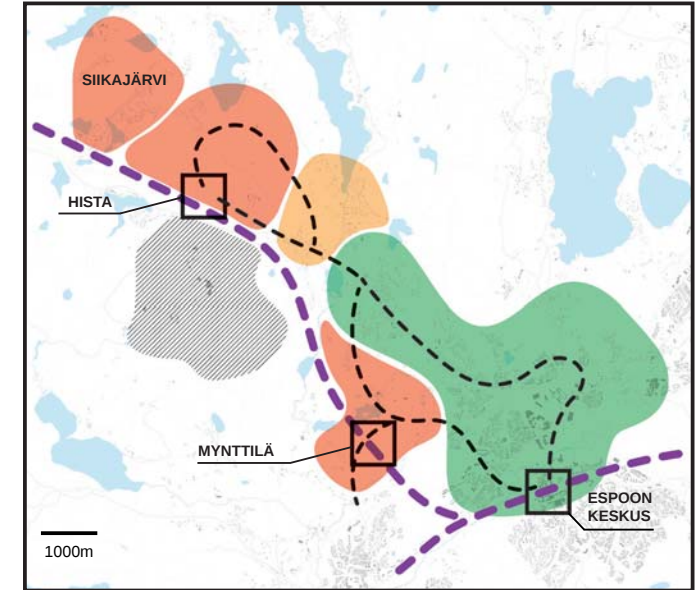
- Kaupunkirataa (Leppävaara - Kauklahti) rakennetaan, uutta junayhteyttä (Helsinki-Turku nopea ratayhteys) suunnitellaan.
- Espoon keskuksen ja Nupurinkartanon välisiä alueita kehitetään.
- Tiheämmän vuorovälin bussiyhteyttä kehitetään Nupurinkartanoon Lommilan kautta.
- Ämmässuolla ja Kulmakorvessa nykyisen toiminnan ja ekoteollisuuskeskuksen kehitys jatkuu.

VAIHE II: 2035



- Kaupunkirata rakennettu, uusi junayhteys suunniteltu, päätetty rakentaa kaksi uutta asemaa osana pääkaupunkiseudun lähiliikennettä (Hista ja Mynttilä).
- Espoon keskuksen ja Nupurinkartanon välisten alueiden kehittäminen jatkuu. Brobackan lähiseutua voidaan lähteä uudistamaan, kun Nupurintie Nupurinkartanoon asti on riittävästi kehittynyt.
- Tiheämmän vuorovälin joukkoliikennetyhteyksiä voidaan tarpeen mukaan lisätä.
- Ämmässuolla ja Kulmakorvessa nykyisen toiminnan ja ekoteollisuuskeskuksen kehitys jatkuu tai maankäytön tarkoitusta voidaan tarpeen mukaan muuttaa.

VAIHE III: 2050



- Uusi junarata ja asemat rakennettu, uudet tehokkaasti rakennetut asemanseudut Histaan ja Mynttilään.
- Espoon keskuksen ja Brobackan välisten alueiden kehittäminen jatkuu. Asemaseutujen lähietäisyydellä olevia alueita rakennetaan tehokkaasti. Histan asemanseudun rakennettua Siikajärven asuinalueita voidaan uudisrakentaa ja uudistaa.
- Tiheämmän vuorovälin joukkoliikennetyhteyksiä voidaan tarpeen mukaan lisätä tukemaan uusien asemanseutujen joukkoliikennettä.
- Ämmässuolla ja Kulmakorvessa nykyisen toiminnan ja ekoteollisuuskeskuksen kehitys jatkuu tai maankäytön tarkoitusta voidaan tarpeen mukaan muuttaa.

Itäisen joukkoliikennevyöhykkeen maankäyttötarkastelu

Itäisen joukkoliikennevyöhykkeen tarkastelualueella sijaitsee nykytilanteessa asumisen ja työpaikkojen tiivistymiä, jonka lisäksi sille ovat ominaisia erilaiset luonto- ja kulttuuriympäristöarvot. Alueen palvelut ovat keskittyneet pääosin Kalajärvelle. Nyt suunniteltu maankäyttöratkaisu perustuu kaupunkirakenteen eheyttämiseen Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan luonnosvaiheen liikenneselvityksessä osoitetun Kalajärveltä Leppävaaraan suuntautuvan joukkoliikennevyöhykkeen varrella. Maankäytön toiminnallisena tavoitteena on vyöhykkeen merkittävimpien liikenteellisten solmukohtien, Kalajärven ja Viiskorven, kehittäminen monipuolisina lähipalvelukeskuksina. Olemassa olevien alueiden tiivistämisen lisäksi vyöhykkeeltä löytyy uudisrakentamispotentiaalia.

Kalajärven keskustaa kehitetään nykyinen rakenne huomioiden inhimillisen mittakaavan pikkukaupunkina, jossa rakentaminen lomittuu monimuotoiseen lähiluontoon. Viiskorpeen muodostuu tiivis kaupunkimainen keskus kulttuurimaisemien ja muuntuvan pienteollisuusalueen lomaan. Koskelosta Juvanmalmille ulottuvan merkittävän työpaikkavyöhykkeen toimintojen säilyminen ja edelleen kehittyminen turvataan. Lisäksi mahdollistetaan Juvanmalmin työpaikka-alueen eteläreunan vaihtuminen sekoittuneemmaksi asumisen ja työpaikkojen alueeksi runkoyhteyden pysäkkien läheisyydessä.

Alueen kehittäminen asteittain kehitettävän joukkoliikenneyhteyden varrella on mahdollista vaiheittain. Yhteyttä on luontevaa kehittää alkuvaiheessa bussiyhteytenä, eikä pikaraitiotie ole edellytys Kalajärven suunnan maankäytön täydentämiselle. Ensimmäisessä vaiheessa voidaan tiivistää olemassa olevaa kaupunkirakennetta nykyisenkaltaisena suunnitellun runkoyhteyden vyöhykkeellä. Seuraavassa vaiheessa tehokkaamman joukkoliikenneyhteyden varrella voidaan kehittää maankäytöltään voimakkaammin muuttuvia alueita Kalajärvellä sekä Niipperintien varrella. Myös Viiskorven keskusta voi lähteä rakentumaan tässä vaiheessa. Lopuksi runkoyhteyden ollessa toiminnassa vyöhyke täydentyy edelleen.

VAIHE I: ennen vuotta 2035



- Tiheämpää bussiyhteyttä Leppävaarasta Kalajärvelle kehitetään. Nykyiset bussiyhteydet Vihdintietä pitkin säilyvät.
- Olemassa olevaa kaupunkirakennetta tiivistetään Leppävaarasta Kalajärvelle suunnitellun runkoyhteyden varrella erityisesti Nepperissä, Niipperissä ja Kalajärvellä.
- Koskelon ja Juvanmalmin työpaikka-alueita kehitetään.

VAIHE II: 2035



- Leppävaaran ja Kalajärven väliä palvelee runkobussiyhteys. Tehokkaammin rakentuvat alueet Kalajärvellä sekä Niipperintien varrella kehittyvät voimakkaammin. Viiskorven keskusta-alue lähtee rakentumaan.
- Nykyiset bussiyhteydet Vihdintietä pitkin kehittyvät mahdollisuuksien mukaan vahvistaen Kalajärven keskustan saavutettavuutta. Vihdintien varsi tiivistyy.
- Kalajärven keskustan eteläpuoleinen alue uudistuu voimakkaasti.
- Koskelon ja Juvanmalmin työpaikka-alueet kehittyvät ja mahdollistavat esimerkiksi urheilupalveluiden kehittymisen osana uutta maankäyttöä.

VAIHE III: 2050



- Pikaraitiotieyhteys Kalajärveltä on toiminnassa ja suuntautuu Pitkälän ylittävää siltaa pitkin kohti Leppävaaraa. Uusi keskusta-alue Kalajärvellä Vihdintien pohjoispuolelle rakentuu. Viiskorven keskusta-alue täydentyy.
- Juvanmalmin teollisuusalueen eteläreuna vaihettuu sekoittuneemmaksi asumisen ja työpaikkojen alueeksi pikaraitiotieyhteyden tukeutuen.
- Koskelon ja Juvanmalmin työpaikka-alueet kehittyvät ja mahdollistavat esimerkiksi urheilupalveluiden kehittymisen osana uutta maankäyttöä.

Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan kyläalueet

Kylämäinen asutus sijoittuu nykytilanteessa taajama-alueiden ulkopuolelle ja sille on tyypillistä kytkeytyminen maa- ja metsätalousalueisiin sekä kulttuuriympäristöihin. Alueen palvelut keskittyvät pääasiassa virkistys- ja matkailupalveluihin, sillä muut julkiset ja kaupalliset palvelut haetaan pääasiassa keskuksista ja muilta taajama-alueilta.

Kyläalueiden kehittämisen tavoitteena on hajarakentamisalueiden kasvupaineiden ohjaaminen tulevaisuudessa kehitettävälle kyläalueille ja taajamiin. Nyt suunniteltu maakäyttöratkaisu mahdollistaa nykyisen asumisen ja toimintojen säilymisen sekä maatalouden harjoittamisen jatkumisen. Lisäksi tavoitteena on muodostaa taajama-alueen läheisestä kylämäisestä rakenteesta vaihettumisvyöhyke urbaanimman rakenteen ja maaseutualueiden välille. Kehitettäviä kyläkokonaisuuksia ovat historialliset kylät sekä kartanoiden ympärille muodostuvat kartanokylät, joiden juuret yltävät kauas historiaan. Näiden alueiden kehittäminen tukee myös alueiden kulttuurihistoriallisten arvojen säilymistä sekä maatalouden harjoittamisen jatkumista alueella. Kylämäinen asutus pysyy rakennus- ja väestömäärältään muita alueita pienimuotoisempana. Rakentaminen sovitetaan alueiden maisema-, kulttuuriympäristö- ja luontoarvoihin tarjoten perinteiseen rakenteeseen tukeutuvaa idyllistä pientaloasumista.





Ekologisuus, kestävyys ja energiatehokkuus
keskiössä alueen suunnittelussa.

Kaupunkirakenne ja eriluontoiset keskustat Espoon keskus,
Hista, Mynttilä, Kalajärvi ja Viiskorpi sijoittuvat hyvien
joukkoliikenneyhteyksien varrelle.

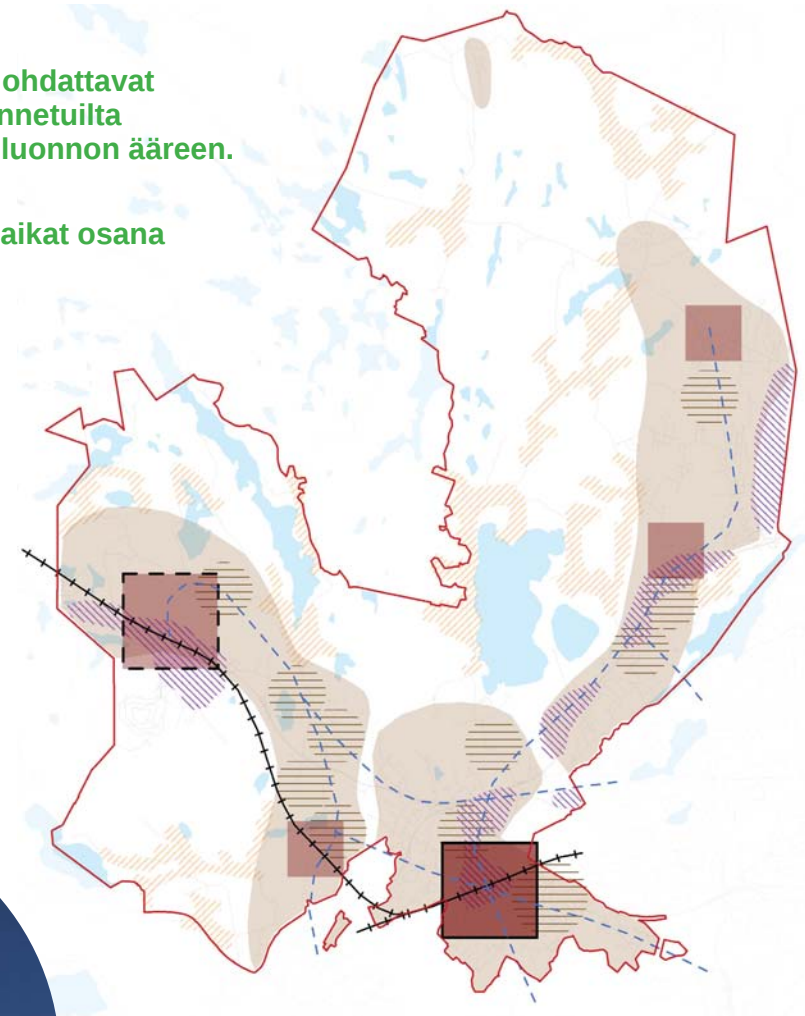
Puurakentamisen uudenlaiset mahdollisuudet.

Monipuoliset ekosysteemipalvelut ja monimuotoinen
lähiluonto kulttuuriympäristöistä villiin luontoon
pohjana luontokasvatukselle ja virkistykselle
vuoden ympäri.

Virkistyspalvelut ja -yhteydet johdattavat
keskustoiden vilinästä ja rakennetuilta
viheralueilta hiljaisille alueille luonnon ääreen.

Lähiruoan ja kaupunkiviljelyn paikat osana
kaupunkitilaa.

POKE



SER / 6.3.2017

Kuvalähteet: Jussi Helimäki,
Virpi Pakkala, Marko Oikarinen ja
Espoon kaupunkisuunnittelukeskus



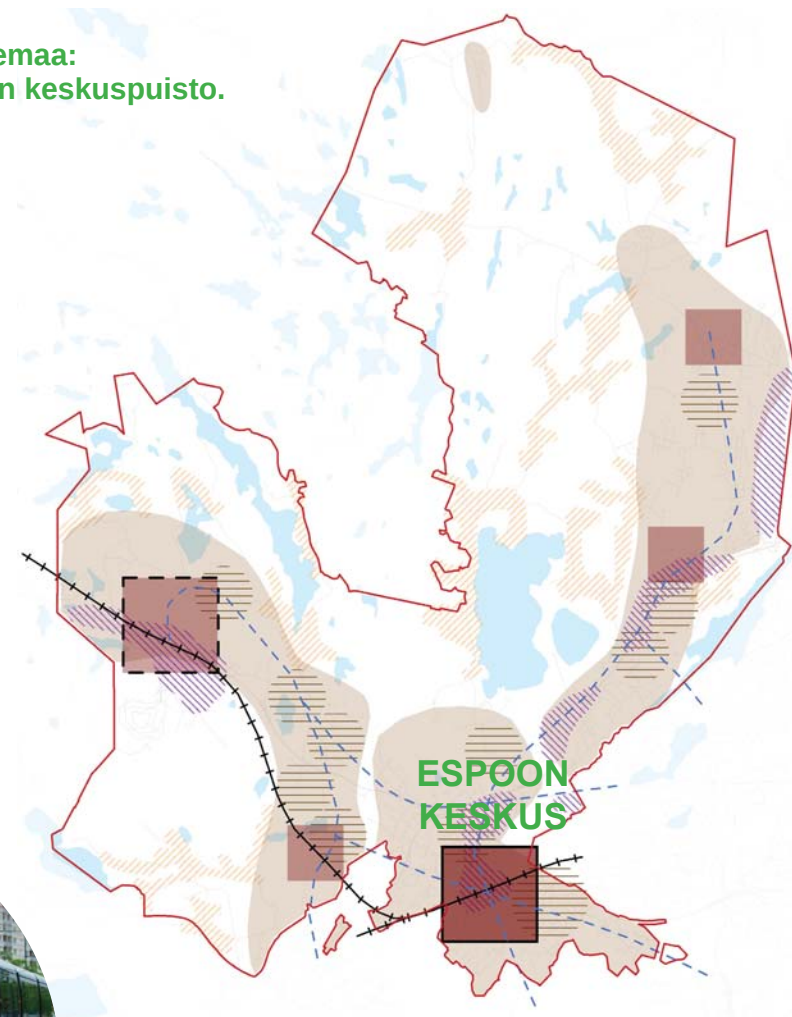
Tehokkaasti rakennettu ja monikulttuurinen
kaupunkikeskus eri joukkoliikennemuotojen risteyksessä.

ESPOON KESKUS

Tulevaisuudessa monipuolisia keskustatoimintoja,
työpaikkoja ja palveluita asemanseudulla ja Lommilassa.

Kaupunkimaista, korkeaa ja tiivistä asumista
asemanseudulla.

Virkistystä ja kulttuurimaisemaa:
Espoonjokilaakso ja Espoon keskuspuisto.



YK / 6.3.2017

Kuvalähteet: Kimmo Brandt / Compic,
Heidi- Hanna Karhu, Avanto arkkitehdit Oy
/ Nyman & Ristimäki Oy, HKP oy ja Espoon
kaupunkisuunnittelukeskus





Edistysellinen, kokeellinen ja kestävä ekokaupunki
junayhteyksien varrella.

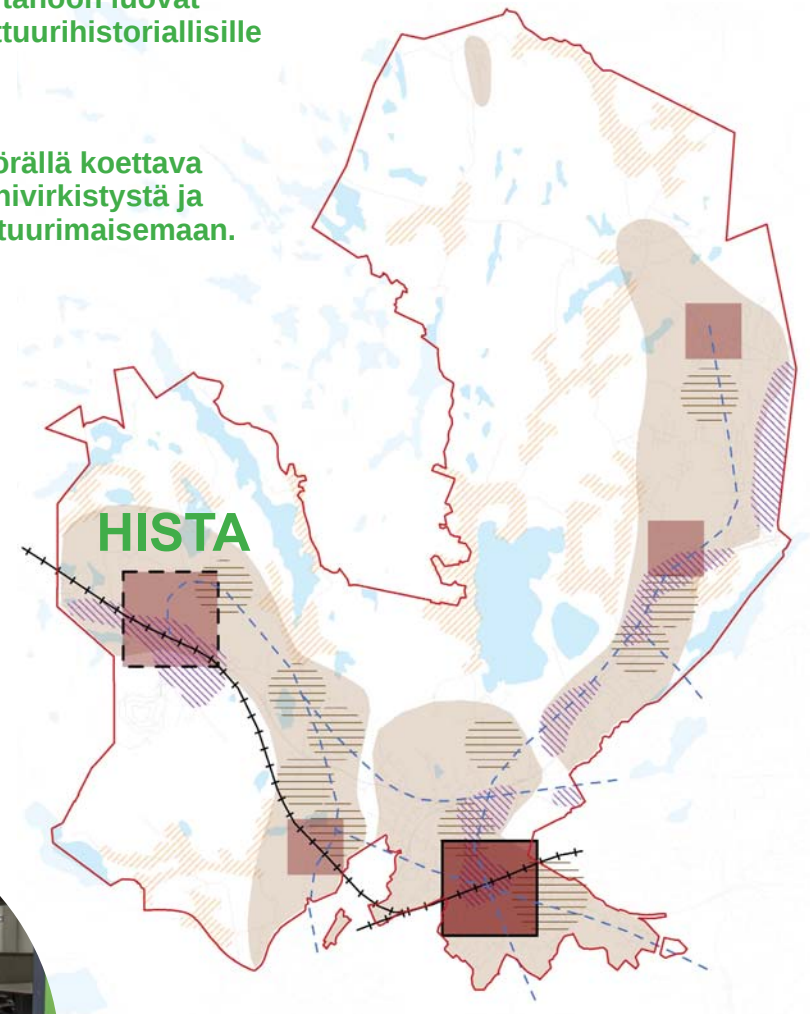
Tehokas ja moderni asemanseutu, joka mahdollistaa
monipuolisen rakentamisen, hyvät palvelut ja sujuvan arjen.

Symbioosi ekoteollisuuskeskuksen kanssa osana
kiertotalouden, työskentelyn ja virkistyspalveluiden
kokonaisuutta.

Yhteys Nuuksioon ja Histan kartanoon luovat
pohjan luontomatkailulle ja kulttuurihistoriallisille
elämyksille.

Tiivis, helposti kävellen ja pyörällä koettava
kaupunki tarjoaa runsaasti lähivirkistystä ja
viheryhteyksiä metsiin ja kulttuurimaisemaan.

HISTA



YK / 6.3.2017

Kuvalähteet: Marko Oikarinen, Olli
Häkämies, Heidi-Hanna Karhu ja
Espoon kaupunkisuunnittelukeskus





Tehokkaasti rakennettu ja luonnonläheinen
kukkulakaupunki junayhteysien varrella.

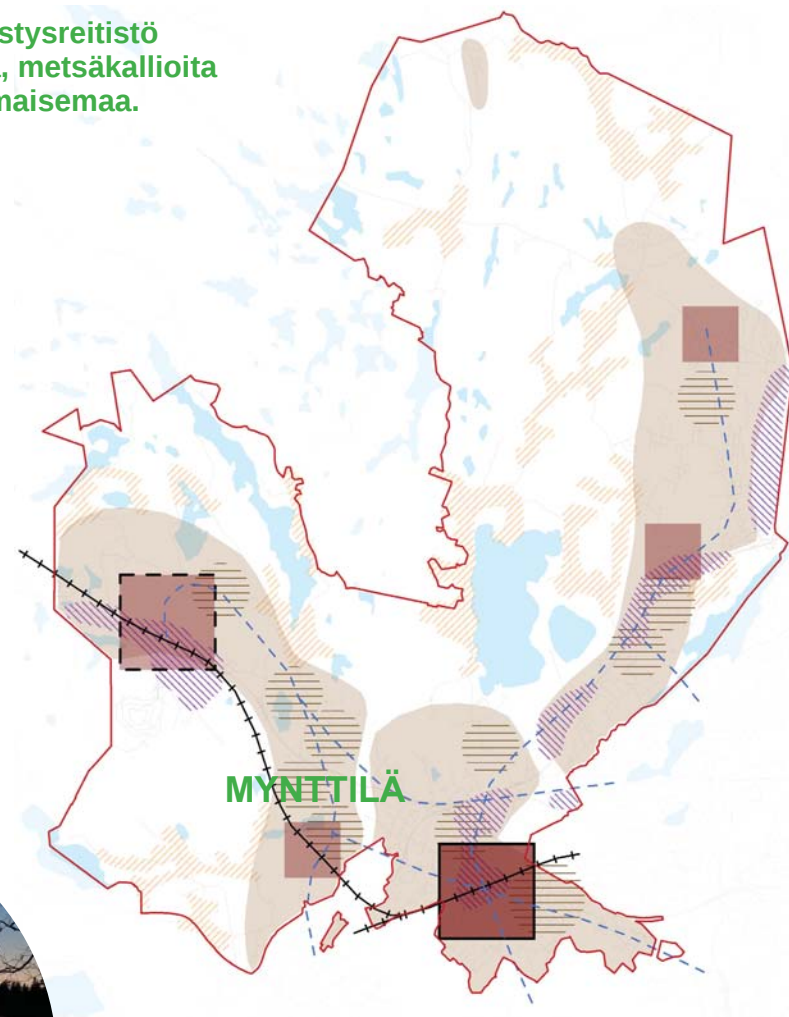
Maastonmuodot huomioonottava arkkitehtuuri
muodostaa asemanseudulle erityisen kaupunkikuvan.

MYNTTILÄ



Luonnon monimuotoisuus, hyvinvointi ja virkistys
läsnä katukuvassa ja asukkaiden arjessa.

Monipuolinen ja kattava virkistysreitistö
osana Gumbölen jokilaaksoa, metsäkallioita
ja Espoonkartanon kulttuurimaisemaa.



YK / 6.3.2017

Kuvalähteet: Vladimir Pohtokari, Heidi-Hanna
Karhu, Marko Oikarinen, Virpi Pakkala,
Helsingin kaupungin aineistopankki / Susa
Junnola ja Espoon kaupunkisuunnittelukeskus





Puurakentaminen ja elinkaariasuminen lomittuu luontevasti monimuotoiseen lähiluontoon. Vaihettuminen olemassa olevaan pientalorakentamiseen on hienovaraista.

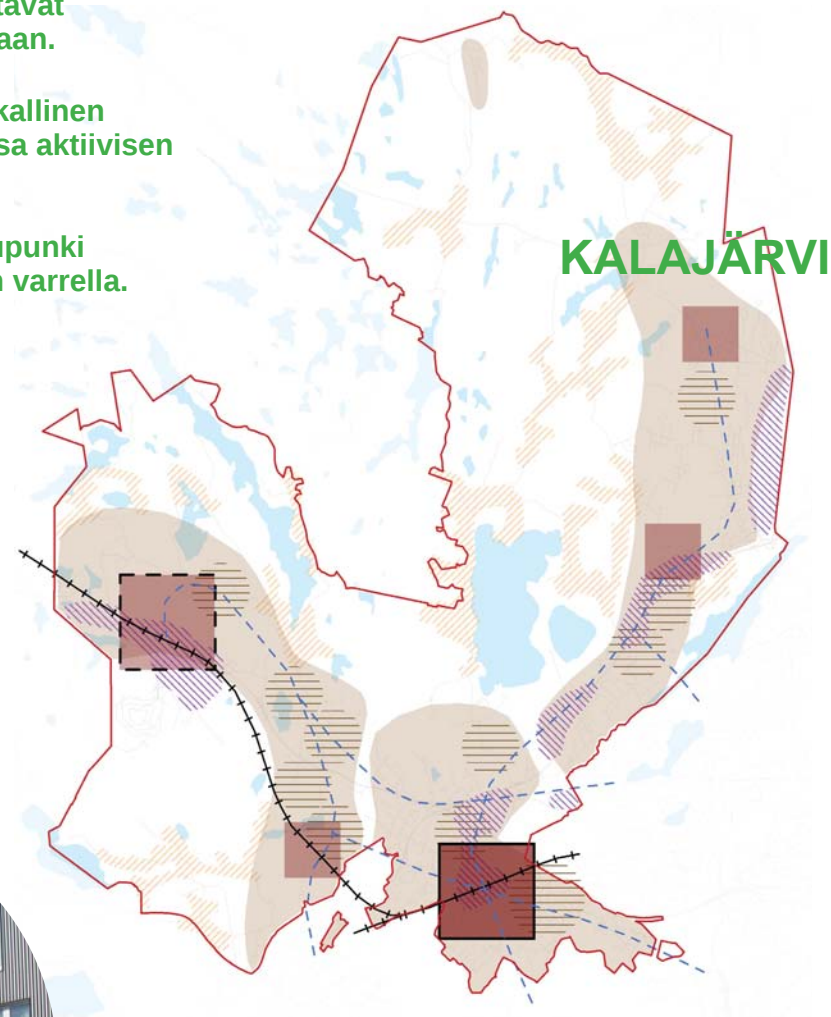
Hyvinvointia ja virkistystä rakennus- ja korttelitason ratkaisusta villiin luontoon. Moniaistiset luontokokemukset ovat voimakkaasti läsnä asumisen arjessa.

Kaupunkirakenteen keskeltä luontoon avautuvat näkymäakselit johdattavat kulkijaa eteenpäin etappi kerrallaan.

Monipaikkaisen työn tilat ja paikallinen pienyrittäjyys ovat keskeinen osa aktiivisen pikkukaupungin toimintaa.

Inhimillisen mittakaavan pikkukaupunki metsän siimeksessä pikaraitiotien varrella.

KALAJÄRVI



SEr / 6.3.2017

Kuvalähteet: Olli Häkämies
ja Espoon kaupunkisuunnittelukeskus





Tiivis kaupunki kulttuurimaiseman ja muuntuvan pienteollisuusalueen ympärillä.

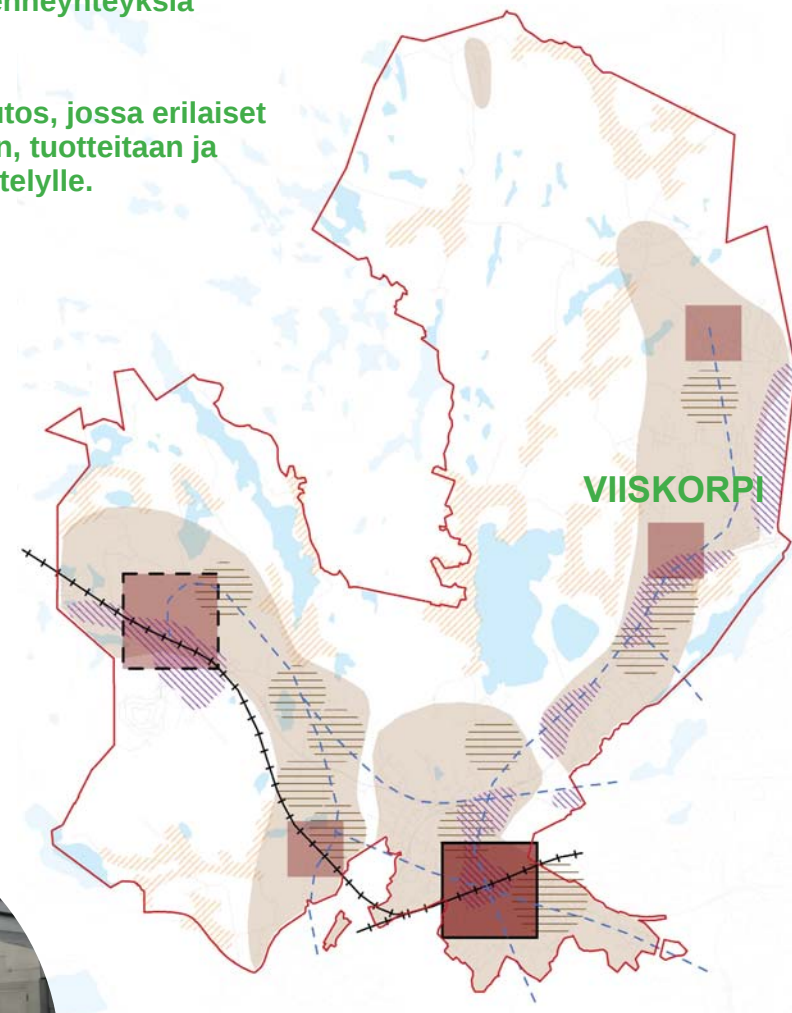
Rouhean kaupunkimaista asumista ja työskentelyä.

Pikaraitiotieyhteydellä saavutettavissa monipuolisesti urheilua ja lähivirkistystä.

Lähellä arvokkaita vesistökohteita Pitkäjärvi ja Matalajärvi sekä nopeita liikenneyhteyksiä lentoasemalle.

Pienteollisuuden muodonmuutos, jossa erilaiset yritykset tarjoavat palveluitaan, tuotteitaan ja paikkoja inspiroivalle työskentelylle.

VIISKORPI



YK / 6.3.2017

Kuvalähteet: Olli Häkämies, Jyri Laitinen ja Espoon kaupunkisuunnittelukeskus





Luonnonrauhassa kaupungin sykkeen läheisyydessä.

Pientalopainotteista asumista omalla pihalla ja takapihalta polku lähimetsään.

Perinteisten maaseutuelinkeinojen rinnalla pienyrittämistä.

Kulttuurihistoria ja luonto osana asuinympäristöä.

Idyllistä pientalopainotteista asumista vaihtetun-
vöhykkeenä urbaaniin rakenteeseen.

Matkailu- ja palvelutoiminta on osa kylän
identiteettiä ja rakennetta.

Historiallinen kylä on perinteiseen tukeutuva,
maaseutumainen kylä, jonka juuret yltävät
kauas historiaan.

KYLÄT

