



Sipoon kunta

Lausuntopyyntö 16.6.2023

### Lausunto Sipoon yleiskaavan rakennemalleista

Sipoon kunnan yleiskaavatyö on käynnistynyt. Yleiskaavatyön pohjaksi on laadittu tulevaisuuden kehityskulkuja kuvaavia rakennemalleja. Rakennemallien luonnoksista on pyydetty lausuntoa 15.9.2023 mennessä.

Rakennemalliluonnoksina on esitetty kolme erilaista vaihtoehtoa. Rakennemallissa 1 (Kylien ja saariston Sipoo) kasvun painopiste on Nikkilän lisäksi kylissä, rannikolla ja saaristossa sekä Söderkullassa, jonka palveluihin em. alueet tukeutuvat. Kasvua on myös Talmassa. Väestönkasvu on 500 asukasta/vuosi aina vuoteen 2050 asti, yhteensä 14 500 asukasta.

Rakennemallissa 2 (Eteläinen kehityskäytävä) kasvu suuntautuu suurelta osin Söderkullaan, kun taas Nikkilä kasvaa vuoden 2035 jälkeen vain vähän. Talman kasvu on hyvin vähäistä. Väestönkasvu on vuoteen 2050 mennessä 3 300 asukasta suurempi kuin rakennemallissa 1, yhteensä 18 800 asukasta.

Rakennemallissa 3 (KeNi-rata painotus) Nikkilä ja erityisesti Talma kasvavat voimakkaasti, kun taas Söderkulla kasvaa vain vähän. Muilla painopistealueilla ei kasvua ole juuri lainkaan. Väestönkasvu vuoteen 2050 mennessä on 2500 asukasta suurempi kuin rakennemallissa 1, yhteensä 17 000 asukasta.

Rakennemalleista esitellään yleiskuva, vaikutusten arviointi sekä teemoittaista tietoa asumiseen, palveluihin ja elinkeinoihin, liikkumiseen sekä matkailuun ja virkistykseen liittyen.

### Maakuntakaavatilanne

Pääosalla suunnittelualueetta on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on saanut lainvoiman KHO:n päätöksellä maaliskuussa 2023. Siinä on kunnassa osoitettu keskuksina Nikkilä ja Söderkulla, ja niihin tukeutuen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet. Talman alue on osoitettu raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Lisäksi maakuntakaavassa kunnan alueelle on osoitettu mm. useita viheryhteystarpeita sekä muita



viherrakenteeseen, virkistykseen, suojeluun ja kulttuuriympäristön arvoihin liittyviä merkintöjä, sekä useita liikkumiseen ja logistiikkaan, tekniseen huoltoon ja elinkeinoihin liittyviä merkintöjä. Merkintäkohtaisten määräysten lisäksi Helsingin seudun vaihemaakuntaakaavaan sisältyvät myös yleiset suunnittelumääräykset, jotka osaltaan ohjaavat tulevaa yleiskaavan laadintaa. Maakuntakaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä korostuu mm. olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuminen ja sen tehostaminen, kestävän liikkumisen edellytysten parantaminen olevaa infraa hyödyntäen sekä hajautumisen ja viherrakenteen pirstoutumisen hillintä.

Etelässä pientä osaa kunnan alueesta koskee lainvoimainen Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue. Siinä suunnittelualueelle on osoitettu mm. tiivistettävää aluetta ja raideliikenteeseen tukeutuvaa taajamatoimintojen aluetta, viheryhteystarpeita, liikenteen yhteystarve, tie- ja voimajohtolinjauksia sekä useita ympäristön reunaehtoihin liittyviä merkintöjä. Myös Östersundomin alueen maakuntakaavaan liittyy koko aluetta koskevat kehittämissuositukset ja suunnittelumääräykset ja -suositukset.

## Lausunto

### Yleistä

Rakennemalliluonnokset eroavat toisistaan selvästi. On hyvä, että rakennemallityössä on hahmoteltu selvästi toisistaan poikkeavia kehityskulkuja, joiden kautta erilaisten ratkaisujen eroja ja vaikutuksia voidaan hahmottaa.

Väestökasvutavoitteet rakennemalleissa vaikuttavat melko suurilta suhteessa nykyiseen asukasmäärään ja verrattuna Tilastokeskuksen ennusteisiin tai Uudenmaan liiton väestöprojektiioihin.

- Rakennemallit pohjautuvat noin vajaan 10 000 – 12 000 asukkaan väestönkasvulle verrattuna nykytilaan vuoteen 2040 mennessä. Vuoteen 2050 mennessä väestönkasvu on rakennemalleissa 14 500 -18 800 asukasta lisää nykytilaan verrattuna.
- Esimerkiksi Tilastokeskuksen väestöennuste Sipooseen vuodelle 2040 on noin 27 850 asukasta. Tämä tarkoittaa noin 5 660 asukasta lisää verrattuna Sipoon vuoden 2021 asukasmäärään.
- Uudenmaan liiton väestöprojektioiden arvio Sipoon väestönkasvusta on puolestaan Tilastokeskuksen ennustetta hieman suurempi. Edelleen kuitenkin rakennemallien arvioitu kasvu vuodelle 2050 on noin 4000 – 8000 asukasta enemmän kuin Uudenmaan liiton väestöprojektioiden arvioidaan.

Olisi hyvä myös tuoda rakennemalliaineistossa selkeästi tiedoksi Sipoon nykyinen asukasmäärä, johon kasvutavoitteita voi peilata – siis kuinka merkittävää kasvun arvioidaan olevan verrattuna nykytilanteeseen.

Epäselväksi jää, miten rakennemallien kasvupainopistealueita kuvaavien symbolien koko on määritelty: kuvaavatko symbolit esim. keskusten maantieteellistä laajuutta vai tulevaa asukasmäärän volyyymiä?

### Yhdyskuntarakenne ja liikenne

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kaavakartta osoittaa kunnan tavoiteltua kehitystä maakunnallisen suunnittelun mittakaavassa – siis sitä, minkälainen kunnan alue- ja yhdyskuntarakenteen painotuksen tulisi olla vuonna 2050. Alueidenkäytön merkittävimpien volyymien tulisi sijoittua maakuntakaavan osoittamille alueille, jotka Sipoossa ovat keskuksina osoitetut Nikkilä ja Söderkulla niihin tukeutuvine taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeineen, sekä uutena raideliikenteeseen tukeutuvana taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä osoitettu Talman alue. Kunnan tulee omassa alueidenkäytön suunnittelussaan edistää maakuntakaavan tavoitteiden ja kokonaisratkaisun toteutumista. Kunnan alueidenkäytön suunnitelmien merkitystä tulee arvioida suhteessa maakuntakaavassa osoitettuun kunnan tai laajemman seudun kokonaisuuteen ottaen huomioon esimerkiksi oletettu väestönkehitys.

Maakuntakaavassa osoitetut keskukset ja taajamatoimintojen vyöhykkeet ovat maakunnan ensisijaisia maankäytön kehittämisalueita, joille merkittävin kasvu tulisi suunnata. Näiden alueiden yhdyskuntarakenteen tehostaminen tukee maakuntakaavan tavoitteita ja ympäristön, talouden ja eri ihmisryhmien erilaisten asumispreferenssien ja -tarpeiden kannalta edullisia ratkaisuja. Näillä alueilla yhdyskuntarakenteen kehittämisellä on yhteys erityisesti kestävän liikkumisen, monipuolisen palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän edellytyksien parantamiseen, sekä keskeisten taajama-alueiden ulkopuolisen viherrakenteen laajuuden ja eheyden sekä esimerkiksi maaseudun arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ominaispiirteiden vaalimiseen.

Kasvun painopistealueina eri rakennemallivaihtoehdoissa hieman eri volyymeillä/ulottuvuudella näkyvät Kerava-Nikkilä -radan asemanseudut Talma ja Nikkilä. Viimeisimpien selvitysten mukaan henkilöliikenteen käynnistäminen Kerava-Nikkilä-radalla on yhteiskunnallisesti kannattavaa, kun Keravan Ahjon, ja Sipoon Talman ja Nikkilän vyöhykkeen väkiluku saavuttaa noin 20 000 asukkaan rajan. Liikennöinti voidaan aloittaa radalla jo aikaisemmin kuntien ylimääräisillä rahoitusosuuksilla, jos halutaan tukea radan varren maankäytön nopeampaa kehitystä. Sipoon kunnan rakennemallit -raportissa (12.6.2023) todetaan, että vuoteen 2035 asti merkittävä osa Sipoon väestönkasvusta suuntautuu kaikissa rakennemallivaihtoehdoissa Nikkilään, jotta sinne saadaan riittävä väestöpohja Kerava-Nikkilä-rataa varten. Kerava-Nikkilä-rata parantaa kestävää liikkumista Nikkilän ja Talman seudulla Kerava-Nikkilä-rataan painottuvan maankäytön osalta rakennemalleissa ”Eteläinen kehityskäytävä” (ve2) ja ”Kerava-Nikkilä-rata painotus” (ve3). Hajaantunut yhdyskuntarakenne heikentää kestävän liikkumisen kehittymisen edellytyksiä ”Kylien ja saariston Sipoo” rakennemallissa. Kestävän liikkumisen edellytysten parantaminen on yksi voimassa olevan maakuntakaavan keskeisimpiä tavoitteita. Uudenmaan liitto toteaa, että jatkosuunnittelussa Kerava-Nikkilä-rataan tukeutuvan maankäytön osalta

tulee esittää todelliset maankäytön luvut kasvulukujen lisäksi, jotta Kerava-Nikkilä-radon liikennöinnin realistisuutta on helpompi arvioida.

Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan ”Kylien ja saariston Sipoo” -rakennemalli (ve1), joka on vaihtoehtoista luonteeltaan hajautunein, ei ole linjassa maakuntakaavan keskeisten suunnitteluperiaatteiden ja maakuntakaavaratkaisun kanssa. Maakuntakaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä korostuu olemassa olevaan alue- ja yhdyskuntarakenteeseen tukeutuminen. Lisäksi yleisissä määräyksissä todetaan mm., että uudet asuin- ja työpaikka-alueet tulee suunnitella niin, että ne täyttävät kestävä ympäristön kriteerit: alueiden sijainnin alue- ja yhdyskuntarakenteessa sekä rakentamisen määrän ja tehokkuuden tulee olla sellaista, että monipuolisille toiminnoille, lähipalveluille ja joukkoliikenneyhteyksille sekä lyhyille asiointimatkoille kävellen ja pyöräillen syntyy edellytykset. Rakenteen hajautuessa näiden tavoitteiden saavuttaminen ei vaikuta realistiselta.

Uudenmaan liitto myös huomauttaa, että mikäli rakennemalleissa kuvatut kasvun painopistealueet kuvaavat alueiden maantieteellistä sijoittumista, ”Kerava-Nikkilä-rata painotus” -rakennemallissa (ve 3) Talma ja Nikkilä ovat kasvaneet toisiinsa kiinni. Kestävää liikkumista kuitenkin puoltaisi se, että asemaseuduilla kävely- tai pyöräilymatkat pysyvät lyhyinä. Tästä näkökulmasta Talman ja Nikkilän asemaseudut tulisi toteuttaa yhdyskuntarakenteeltaan riittävän tiiviinä ja niiden yhteen kasvaminen ei ole lähtökohtaisesti toivottavaa.

Östersundomin alueen maakuntakaavassa Söderkullan eteläpuolella Porvoonväylän ja rannikon välinen alue Majvikista Söderkullaan on osoitettu erityisesti joukkoliikenteen yhteystarvetta kuvaavalla kehittämissperiaatemerkinä (liikenteen yhteystarve). Lisäksi Östersundomin alueen maakuntakaavassa Sipoon puolen taajamatoimintojen alue tukeutuu kauttaaltaan raideliikenteeseen. Uuden raideliikenneyhteyden ja aseman suunnittelu sekä alueen maankäyttö tulee kytkeä toisiinsa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueen toteuttaminen tulee kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen.

Helsingin kaupunki on laatimassa Östersundomiin osayleiskaavaa. Osayleiskaavan pohjaksi on laadittu rakennemalleja, joissa raideliikenne perustuu metroon tai pikaraitiotiehen. Östersundomin osayleiskaavan suunnitteluperiaateluonnoksessa 30.8.2023 todetaan alueen tulevan joukkoliikennejärjestelmän perustuvan Itäkeskukseen kytkeytyvään pikaraitiotiehen.

Rakennemalleissa 1 ja 2 on joukkoliikenteen esitetty perustuvan sekä Kerava-Nikkilä-rataan että Östersundomin / Söderkullan raideyhteyteen. Uudenmaan liitto huomauttaa, että sekä Kerava-Nikkilä-ratakäytävä että Östersundomin raideyhteys tarvitsevat molemmat tuekseen riittävästi tiivistä maankäyttöä, jotta liikennöinti on kannattavaa ja radalle saadaan riittävän laadukas palvelutaso, jolloin joukkoliikenne olisi aidosti houkutteleva vaihtoehto. Näissä kahteen raideyhteyteen perustuvissa malleissa on riskinä, ettei maankäyttö ja väestönkasvu tule olemaan

riittävä kummankaan raiteen varressa, jolloin raidehankkeiden toteutumiseen ja niiden liikennöintiin voi liittyä merkittäviä riskejä. Tällöin kestävä liikunnan edellytykset jäävät heikoiksi, ja liikkuminen saattaa perustua pitkälti yksityisautoiluun, jolloin ilmastotavoitteita on liikkumisen osalta vaikea saavuttaa.

Uudenmaan liitto toteaa, että Sipoon kunnan kannattaa jatkaa Helsingin kaupungin kanssa yhteistyötä Östersundomin ja Söderkullan suunnittelussa, jotta myös Sipoon kunnan puolella maankäyttö saadaan tukeutumaan raideliikenteeseen ja Söderkullaan suunniteltua sujuvat joukkoliikenneyhteydet.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on ohjeellinen linjaus Itäradalle, lentoaseman kautta kulkevan Lentoradan jatkeena Keravan sekä Nikkilän pohjoispuolitse kohti Porvoota. Linjaus sijoittuu tunneliin Pasilasta Sipoon Talman itäpuolelle asti. Linjaus on ohjeellinen, eikä siihen siis sisälly maankäyttö- ja rakennuslain 33 § mukaista rakentamisrajoitusta. Tällä hetkellä Itärata on esisuunnitteluvaiheessa. Suomen hallitusohjelmaan on kirjattu, että ”Itäradan hankeyhtiön toiminta jatkuu”.

Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (Uudenmaan liitto 2021) on esitetty liikennejärjestelmän pidemmän aikavälin liikennejärjestelmä tilanteessa, jossa Itärata on toteutunut vähintään Porvooseen saakka. Suunnitelmassa ei ole esitetty yhteyttä Kerava–Nikkilä-radalta Itäradalle. Porvoon suunnan lähijunaliikenteen toteuttamisedellytysten arvioinnissa (Porvoon kaupunki, Uudenmaan liitto, 2023) on kuitenkin selvitetty myös vaihtoehtoa, jossa Porvoon lähijunat kulkevat Itäradalta Kerava-Nikkilä-rataa joko Keravalle päättyen tai jatkaen pääradan kaukoliikenneaiteita Helsinkiin. Sipoon lähijunaliikenne tulee kaikissa vaihtoehdoissa perustumaan Kerava-Nikkilä-rataan. Arvioinnissa ei kuitenkaan tehty lopullista vaihtoehdon valintaa, sillä arvioinnissa esitetyt liikennöintivaihtoehdot vaativat mm. ratateknisiä lisätarkasteluja. Uudenmaan liitto katsoo, että Itäradan suunnittelun etenemistä ja linjauksen tarkentumista on syytä seurata myös Sipoon osayleiskaavatyötä silmällä pitäen.

### Lopuksi

Rakennemalliluonnosten laadintaan on liittynyt runsaasti vuorovaikutusta mm. päättäjien, sidosryhmien ja asukkaiden kanssa. Laaja-alainen vuorovaikutus antaa hyvät lähtökohdat suunnittelun etenemiselle. Yleisesti ottaen Sipoon rakennemallitarkastelu luo hyvän perustan jatkosuunnittelulle ja tulevalle yleiskaavatyölle. Uudenmaan liitto seuraa kiinnostuksella suunnittelutyön etenemistä ja osallistuu mielellään yhteistyöhön kaavan jatkovalmistelussa.



Paula Autioniemi  
Va. aluesuunnittelun  
vastuualueen johtaja



Ilona Mansikka  
Kaavoituspäällikkö

Jakelu

Uudenmaan liitto / Kirjaamo

Tiedoksi

Uudenmaan ELY-keskus