

01.09.2023

171/10.02.02/2023
[Sipoon yleiskaava]

Sipoon kunta
kirjaamo@sipoo.fi
Otsikko: G28 Sipoon yleiskaava

Viite
Lausuntopyyntönnö 16.6.2023

Lausunto Sipoon yleiskaavan rakennemalliluonnoksista

Sipoon kunta pyytää lausuntoja yleiskaavaan liittyvistä 12.6.2023 päivätyistä rakennemalliluonnoksista. Rakennemallit muodostavat strategisen tason alueellisen näkemyksen kunnan tulevaisuuden rakenteesta. Erilaisten rakennemallivaihtoehtojen kautta etsitään erilaisia suuntia ja vaihtoehtoja kunnan tulevaisuudelle ottaen huomioon muuttuva toimintaympäristö.

Sipoon yleiskaavan rakennemallivaihtoehtoja on kolme:

- VE 1 Kylien ja saariston Sipoo 2050
- VE 2 Eteläinen kehityskäytävä 2050
- VE 3 KENI-rata painotus 2050.

Kylien ja saariston Sipoo 2050 kasvaa rakennemalleista maltillisimmin, 14 500 asukkaalla vuoteen 2050 mennessä. Lähes puolet kasvusta (40 %) sijoittuu Nikkilään ja noin neljäsosa Söderkullaan. Talma kasvaa pienimittakaavaisemmin, noin 15 % kokonaiskasvusta vuoteen 2050 mennessä. Kokonaiskasvusta viidennes kohdistuu kyliin ja saaristoon.

Eteläisessä kehityskäytävässä kasvua on eniten, 18 800 asukasta vuoteen 2050 mennessä. Kasvu painottuu vuoteen 2035 asti kaikkiin kolmeen taajamaan, jonka jälkeen painotus siirtyy erityisesti Söderkullaan ja sen laajenemiseen Gumbostrandiin Majvikin suuntaan. Talman kasvu on hyvin vähäistä. Söderkullaan sijoittuu kokonaiskasvusta noin 60 %, Nikkilään noin 35 % ja Talmaan noin 5 %.

Rakennemallissa 3 kasvua on noin 17 000 asukasta vuoteen 2050 mennessä. Nikkilä (noin 35 % kokonaiskasvusta) ja erityisesti Talma (noin 55 % kokonaiskasvusta) kasvavat voimakkaasti, kun taas Söderkulla kasvaa vain vähän ja (kokonaiskasvusta noin 10 %). Muilla alueilla ei kasvua ole juuri lainkaan.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) esittää kannanottonaan seuraavaa:

Rakennemallivaihtoehto VE1 Kylien ja saariston Sipoo 2050

Kehitettäviä kylä- ja saaristoalueita on paljon, mikä aiheuttaa haasteita niin kestäväälle liikkumiselle kuin infran ja palveluiden ylläpidolle. HSL toteaa, että joukkoliikenteen ja kestävästä liikennejärjestelmän näkökulmasta rakennemalli VE1 on kaikkein haasteellisin.

Rakennemallivaihtoehto VE2 Eteläinen kehityskäytävä 2050

HSL:n näkemyksen mukaan kasvavan Etelä-Sipoon saaminen tehokkaan ja nopean joukkoliikennedyhteyden piiriin vaikuttaa epätodennäköiseltä. Rakennemallissa joukkoliikenteen arvioidaan tukeutuvan mahdolliseen tulevaan Östersundomin raitiotiehen, jonka toteutumiseen liittyy epävarmuuksia. Helsingin ytimeen suuntautuvista joukkoliikennematkoista ei tule ratikkayhteyden varaan toteutettuna kilpailukykyisiä henkilöautoon verrattuna, koska matkustaminen on hidasta ja sisältää useita vaihtoja. Positiivistenkin arvioiden mukaan matka Söderkullasta Itäkeskukseen kestäisi joukkoliikenteellä noin 40 minuuttia eli matka-aika olisi kaksinkertainen henkilöautoon verrattuna.

Maankäytön keskittäminen kestävästi Etelä-Sipooseen edellyttäisi myös palveluiden ja työpaikkojen saamista alueelle eli mahdollisimman omavaraista taajamaa.

HSL muistuttaa, että Talman asemanseudun tulisi kasvaa enemmän kuin rakennemallissa 2 esitetään Kerava–Nikkilä-radan täyden potentiaalin hyödyntämiseksi.

Rakennemallivaihtoehto VE3 KENI-rata painotus

HSL:n näkemyksen mukaan rakennemalli 3 luo kokonaisuutena parhaat mahdollisuudet kestäväälle liikkumiselle. Maankäytön keskittäminen Nikkilään ja Talmaan mahdollistaa Kerava–Nikkilä-radan täyden potentiaalin hyödyntämisen.

Jatkosuositukset yleiskaavan valmisteluun

Kestävästä liikkumisesta kannalta on tärkeää keskittää maankäyttö olemassa oleviin taajamiin ja yhteyksiin tukeutuvaksi. Seudullisesti merkittävä maankäyttö olisi sijoitettava MAL 2023 -suunnitelman mukaisesti pääosin ensisijaisille vyöhykkeille. Näistä näkökulmista rakennemallivaihtoehdot 2 ja 3 ovat parempia kuin vaihtoehto 1.

HSL pitää hyvänä asiana, että MAL 2023 -suunnitelmassa mukana oleva Keravan ja Nikkilän välinen ratayhteys on huomioitu kaikissa vaihtoehtoissa. Parhaiten hanketta edistetään sijoittamalla riittävästi maankäyttöä asemanseuduille – sekä Nikkilään että Talmaan.

Kaikissa vaihtoehtoissa mukana oleva Söderkullan ja Nikkilän välinen jalankulun ja pyöräilyn yhteys on tärkeä osa seudullista pyöräilyn pääverkkoa (PÄÄVE). Sen toteuttaminen on mukana MAL 2023 -suunnitelman pienhankeohjelmassa.

Valitusta rakennemallista riippumatta on tärkeää, että keskuksissa on riittävä asukaspohja ja niistä tehdään tiiviitä ja monipuolisia, jotta luodaan edellytyksiä palveluille ja työpaikoille. Tällöin arkipäivän matkat (esimerkiksi koulu- ja asiointimatkat) voidaan hoitaa kävellen ja pyörällä.

Jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota kävely- ja pyöräreittien sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Yleiskaavatasolla on tärkeää määritellä pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet sekä koko kunnan kattava pyöräliikenteen verkko, joka tarkoittaa seudullista pääpyöräilyverkkoa. Uusilla alueilla toimiva ja kattava pyöräilyverkko voidaan tarvittaessa toteuttaa erillään katu- ja tieverkosta, jotta matka kävellen tai pyörällä olisi aina lyhyempi kuin autolla. Rakennemalleissa määriteltyjä kävelyn ja pyöräilyn lähivähyhykkeitä on hyvä tarkentaa jatkosuunnittelussa ja tarkastella eri toimintojen saavutettavuutta kävellen ja pyörällä.

Lisätietoja antavat liikennejärjestelmäasiantuntija Riikka Aaltonen ja liikennesuunnittelija Teija Visa, etunimi.sukunimi@hsl.fi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 13.09.2023. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.