

SKÄRGÅRDSDELEGATIONENS UTLÅTANDE OM UTKASTEN TILL STRUKTURMODELLER I DEN NYA GENERALPLANEN FÖR SIBBO 15.8.2023

Generalplan för Sibbo 2025, som godkändes av fullmäktige i december 2008, omfattar hela kommunens område frånsett skärgården. I sin planläggningsverksamhet fäster kommunen nästan inte alls uppmärksamhet vid skärgårdens utveckling. Situationen skulle sannolikt vara en helt annan, om det var frågan om ett sjölandskap mitt i kommunen istället för ett hav i den södra delen av kommunen. Havet och öarna bildar över hälften av kommunens yta. Det är ytterst viktigt att skärgårdsområdena tas med i den nya generalplanen.

För grönområdenas och naturmiljöns del hör till planeringsmålen för Sibbo generalplan 2050 att tillgängligheten till havsstränder, skärgården och rekreationsområdena förbättras. I planeringsmålen ses också som en resurs att skärgården är unik. I generalplanens tre strukturmodeller beaktas de vidsträckta skärgårdsområdena endast som tyngdpunktsområden för turism och rekreation. Man har helt förbigått den fasta bosättningen och inte beaktat att även turism och rekreation är beroende av att skärgården fortsättningsvis har invånare. Hur kan skärgårdssamhället bibehållas levande på sådana här villkor? Är skärgården ett reservat?

Sommaren 2023 färdigställdes bobarhetsanalysen Öarnas bobarhet och livskraft i Sibbo skärgård. Indikatorer som mäter öarnas bobarhet visar att det finns stora utvecklingsbehov i skärgården, ifall målsättningen är en levande skärgård under de kommande årtiondena.

För generalplanens del har utarbetats tre strukturmodeller, av vilka två siktar på att endast tätortsområdena skall utvecklas. Kommunens utveckling som helhet beaktas inte.

Befolkningsutvecklingen i Sibbo

I Generalplan för Sibbo 2025 förbereder sig kommunen på 40 000 nya invånare till utgången av år 2025. Efter överlåtelsen av sydvästra Sibbo till Helsingfors 1.1.2009 har folkmängden i Sibbo vuxit från 17 840 personer till 22 320 personer. Fastän kommunen hör till de snabbast växande kommunerna i Finland, har folkmängden ökat med endast 4 480 personer på fjorton år (i genomsnitt 320 personer per år). Är strukturmodellernas befolkningstillväxt på 14 500–18 800 personer till utgången av år 2050 realistisk?

I detta sammanhang bör man också beakta att folkmängden i landet och antalet födda minskar och att befolkningens åldersstruktur blir allt äldre. Huvuddelen av dem som flyttar till Sibbo kommer från andra andra kommuner. Under åren 2009–2021 utgjorde nettomigrationen endast 8,5 procent av kommunens hela flyttningsrörelse.

Trots kommunens snabba befolkningstillväxt minskar folkmängden eller ökar ytterst långsamt i många byar. Klyftan mellan tätorts- och landsbygdsområdena blir allt större. Under det senaste årtiondet har tätorterna Nickby och Söderkulla vuxit snabbt och kört över många andra områden.

Enligt Statistikcentralens statistikuppgifter har utöver skärgården främst de sydöstra områdena i kommunen råkat ut för folkminskning.

Strukturmodell 1: Byarnas och skärgårdens Sibbo

Strukturmodellen Byarnas och skärgårdens Sibbo uppfyller målsättningarna i den gällande kommunstrategin om boende som motsvarar människornas behov i alla åldrar och livs-situationer i hela Sibbo (centrum, byar, glesbygd och skärgård) och att främja byarnas livskraft och byggande i byarna. Strukturmodellen stärker förutsättningarna för mångsidigt boende i kommunen, också bya- och skärgårdsboende.

Befolkningstillväxten i strukturmodellen Byarnas och skärgårdens Sibbo (byar och skärgård 20 %, Söderkulla Village 25 %, Nickby 40 % och Tallmo 15 %) förefaller mer realistisk än tillväxt-målsättningarna i de två övriga strukturmodellerna. Strukturmodellen behandlar också fastighetsägarna rättvisare än de övriga strukturmodellerna. Kommunen skulle utvecklas mer balanserat vad beträffar befolkningstäthet och befolkningens åldersstruktur. Den allra äldsta åldersstrukturen uppvisar befolkningen i skärgården. Över en tredjedel av skärgårdsborna har redan uppnått pensionsåldern. Befolkningsutvecklingen påverkar utöver befolkningens åldersstruktur också invånarnas servicebehov.

I strukturmodellrapporten påstås att strukturmodellen Byarnas och skärgårdens Sibbo sprider samhällsstrukturen utanför de täta tätorterna. Detta stämmer inte, eftersom endast en femtedel av befolkningstillväxten skulle riktas mot byarna. Huvuddelen, dvs. 80 procent av befolkningstillväxten skulle beröra Söderkulla, Nickby och Tallmo tätortsområden.

Beträffande strukturmodellen Byarnas och skärgårdens Sibbo konstaterar planläggarna, att det är ekonomiskt sett ineffektivt att splittra den befintliga samhällsstrukturen, bland annat kostnaderna för att färdas, upprätthålla en splittrad servicestruktur och underhålla tekniska nät ökar. Detta påstående stämmer inte heller. Om byarna utvecklas på ett planmässigt sätt så att den befintliga infrastrukturen och servicestrukturen beaktas, kan negativa kostnadseffekter elimineras och byarna dessutom stärkas, vilket ökar bostadsområdenas bobarhet, livskraft och trivsel.

Med tanke på att utveckla kommunen som helhet skulle det vara viktigt att utveckla byggnadslovsprocessen och när servicenätet och på så sätt främja byarnas och skärgårdens bobarhet och livskraft.

Strukturmodell 2: Södra utvecklingskorridoren

Strukturmodellen Södra utvecklingskorridoren uppfyller inte målsättningarna i gällande kommunstrategi om människornas boende på hela kommunens område och att främja byggande i byarna. Utanför tätorter skulle finnas bara naturreservat eller potentiell råmark för byggande?

Befolkningstillväxten i strukturmodellen Södra utvecklingskorridoren (Söderkulla City 60 %, Nickby 35 % och Tallmo 5 %) skulle innebära, att folkmängden i Majvik, Västerskog och Hitå

skulle öka utöver folkmängden i Söderkulla centrum. Målsättningen om nolltillväxt på landsbygden skulle i praktiken leda till, att folkmängden skulle minska i flera byar i Sibbo under de kommande årtiondena. Landsbygden och skärgården lämnas helt åt sitt öde.

I planeringen skulle det också löna sig att beakta att stadsdelarna i Östersundom kommer att utvecklas som en del av Helsingfors stadsstruktur, vilket kan påverka befolkningsutvecklingen inom kustområdena i Sibbo.

I strukturmodellen Södra utvecklingskorridoren stagnerar utvecklingen i de norra och mellersta delarna av Sibbo kommun förutom Nickby och Tallmo. Att utveckla skärgårds- och kustområden för rekreativ ändamål blir allt viktigare i och med att folkmängden i Söderkulla City växer. Hamnarnas roll som knutpunkter mellan fastlandet och skärgården blir viktigare. Deras infrastruktur och serviceutbud bör utvecklas att uppfylla invånarnas behov. Utöver hamnarna i Gumbostrand och Kalkstrand skulle Eriksnäs hamn i närheten av Söderkulla centrum utgöra ett viktigt utvecklingsobjekt.

Strukturmodell 3: Betoning på KeNi-banan

Strukturmodellen Betoning på KeNi-banan uppfyller inte målsättningarna i gällande kommunstrategi om människornas boende på hela kommunens område och att främja byggande i byarna.

Befolkningstillväxten i strukturmodellen Betoning på KeNi-banan (Söderkulla Village 10 %, Nickby 35 % och Tallmo 55 %) skulle innebära, att byarna och skärgården inte skulle utvecklas. Målsättningen om nolltillväxt på landsbygden skulle i praktiken leda till att folkmängden i flera byar skulle minska under de kommande årtiondena. Avser beslutsfattarna i kommunen medvetet främja en negativ befolkningsutveckling utan att man undersöker och stöder byarnas anpassningsmöjligheter till en sådan situation?

En snabb befolkningstillväxt i Tallmo ställer höga krav på att utveckla servicenätet. Enligt Statistikcentralen bodde endast 577 personer i Tallmo centrum och 619 personer i Tallmonejden i slutet av år 2022. I motsats till tätorterna Nickby och Söderkulla är det offentliga och privata serviceutbudet och härtillhörande infrastruktur i Tallmo för närvarande ytterst småskaliga.

Med tanke på kustområdenas naturliga attraktionskraft och Helsingfors byggnadsplaner för stadsdelarna i Östersundom borde man överväga om strukturmodellen Betoning på KeNi-banan är det bästa utvecklingsalternativet. Det blir väldigt dyrt att låsa sig fast vid KeNi-banan. KeNi-banan leder till en skev utveckling, en stark utbyggnad av Nickby och Tallmo. Är detta faktiskt miljövänligt? Banalternativet är gammalmodigt. Trafik på hjul är mer anpassningsbar till rutten. Trafikutsläppen kan stävjas med elektrifiering eller utsläppsfritt bränsle. Strukturmodellen beaktar inte skärgårdens utvecklingsbehov på något sätt.

Skärgårdsdelegationen anser att skärgårdens utveckling bör beaktas i alla tre strukturmodeller.

SAARISTOVALTUUSKUNNAN LAUSUNTO SIPOON UUDEN YLEISKAAVAN RAKENNE- MALLILUONNOKSISTA 15.8.2023

Valtuuston joulukuussa 2008 hyväksymä Sipoon yleiskaava 2025 käsittää koko kunnan aluetta lukuun ottamatta saaristoa. Kaavoitustoiminnassaan kunta ei juuri ollenkaan kiinnitä huomiota saariston kehitykseen. Jos kunnan eteläosassa sijaitsevan meren sijasta olisi kyse keskellä kunnan aluetta sijaitsevasta järvimaisemasta, tilanne olisi todennäköisesti aivan toisenlainen. Meri ja saaret muodostavat yli puolet kunnan pinta-alasta. On erittäin tärkeää, että saaristoalueet otetaan mukaan uuteen yleiskaavaan.

Viheralueiden ja luonnonympäristön osalta Sipoon yleiskaavan 2050 suunnittelutavoitteisiin kuuluu merenrannan, saariston ja virkistysalueiden saavutettavuuden ja toimintojen parantaminen. Suunnittelutavoitteissa nähdään myös saariston ainutlaatuisuus voimavarana. Yleiskaavan kolmessa rakennemallissa laajat saaristoalueet otetaan huomioon ainoastaan matkailun ja virkistysalueina. Kiinteä asutus jätetään kokonaan huomiotta ja matkailun ja virkistysalueiden riippuvaisuus siitä, että saaristossa jatkossakin on asukkaita. Miten saaristoyhteiskunta pysyy elävänä tällaisilla ehdoilla? Onko saaristo reservaatti?

Kesällä 2023 valmistuneessa Saarten asuttavuus ja elinvoima Sipoon saaristossa -asuttavuusanalyysissa saarten asuttavuutta mittaavat indikaattorit osoittavat, että saaristossa on paljon kehitystarpeita, mikäli tavoitteena on saariston pysyminen elävänä yhteiskuntana tulevana vuosikymmeninä.

Yleiskaavan osalta on työstetty kolme rakennemallia, joista kaksi tähtää vain taajama-alueiden kehittämiseen. Kunnan kehitystä kokonaisuutena ei oteta huomioon.

Sipoon väestönkehitys

Sipoon yleiskaavassa 2025 kunta varautuu 40 000 uuteen asukkaaseen vuoteen 2025 mennessä. 1.1.2009 tapahtuneen Lounais-Sipoon alueluovutuksen jälkeen Sipoon väkiluku on kasvanut 17 840 hengestä 22 320 henkeen. Vaikka kunta kuuluu Suomen nopeimmiten kasvaviin kuntiin, väkiluku on lisääntynyt vain 4 480 hengellä neljäntoista vuoden aikana (keskimäärin 320 henkilöä vuodessa). Onko rakennemallien mukainen 14 500–18 800 hengen väestönkasvu vuoteen 2050 mennessä realistinen?

Tässä yhteydessä pitää myös ottaa huomioon, että Suomen väkiluku ja syntyneiden määrä vähenevät ja väestön ikärakenne vanhenee. Pääosa Sipooseen muuttajista tulee muista kunnista. Vuosina 2009–2021 nettosiirtolaisuus oli vain 8,5 prosenttia kunnan koko muuttoliikkeestä.

Kunnan nopeasta väestönkasvusta huolimatta monessa kylässä väki vähenee tai lisääntyy hyvin hitaasti. Kuilu taajama- ja maaseutualueiden välillä muuttuu yhä suuremmaksi. Viime vuosikymmenen aikana Nikkilän ja Söderkullan taajamien nopea kasvu on jättänyt monen muun alueen

varjoonsa. Tilastokeskuksen tilastotietojen mukaan saariston lisäksi lähinnä kunnan luoteisalueet ovat kärsineet väestötappiosta.

Rakennemalli 1: Kylien ja saariston Sipoo

Kylien ja saariston Sipoo -rakennemalli noudattaa voimassa olevan kuntastrategian tavoitteita kaikenikäisten ja kaikissa elämäntilanteissa olevien ihmisten tarpeita vastaavasta asumisesta koko Sipoossa (keskustat, kylät, haja-asutusalue ja saaristo) ja kylien elinvoimaisuuden ja kylissä tapahtuvan rakentamisen edistämisestä. Rakennemalli vahvistaa monipuolisia asumisen mahdollisuuksia kunnassa, myös kylä- ja saaristoasumista.

Kylien ja saariston Sipoon -rakennemallin väestönkasvu (kylät ja saaristo 20 %, Söderkulla Village 25 %, Nikkilä 40 % ja Talma 15 %) vaikuttaa realistisemmalta kuin kahden muun rakennemallin kasvutavoitteet. Rakennemalli kohtelee myös kiinteistönomistajia oikeudenmukaisemmin kuin muut rakennemallit. Kunta kehittyisi tasapainoisemmin väestötiheyden ja väestön ikärakenteen osalta. Kaikkein vanhin ikärakenteeltaan on saariston väestö. Saariston asukkaista yli kolmasosa on jo saavuttanut eläkeiän. Väestönkehitys vaikuttaa väestön ikärakenteen lisäksi asukkaiden palvelutarpeeseen.

Rakennemalliraportissa väitetään, että kylien ja saariston rakennemalli hajauttaa yhdyskunta-rakennetta tiiviiden taajamien ulkopuolelle. Tämä ei pidä paikkaansa, koska vain viidesosa väestönkasvusta suuntautuisi kyliin. Pääosa, siis 80 prosenttia väestönkasvusta, koskisi Söderkullan, Nikkilän ja Talman taajama-alueita.

Kylien ja saariston rakennemallin osalta kaavoittajat toteavat, että nykyisen yhdyskunta-rakenteen hajautuminen on taloudellisesti epätehokasta lisäten muun muassa liikumisen, hajautuvan palvelurakenteen ja teknisten verkkojen ylläpidon kustannuksia. Tämä väite ei myöskään pidä paikkaansa. Kylien kehittäminen suunnitelmallisesti huomioon ottaen olemassa olevaa infraa ja palvelurakennetta voi tehokkaasti eliminoida negatiivisia kustannusvaikutuksia ja lisäksi elvyttää kyliä, mikä lisää asuinalueiden asuttavuutta, elinvoimaa ja viihtyisyyttä.

Kunnan kokonaisvaltaisen kehittämisen kannalta olisi tärkeää kehittää rakennuslupamenettelyä ja lähipalveluverkostoa ja sillä tavalla edistää kylien ja saarten asuttavuutta ja elinvoimaa.

Rakennemalli 2: Eteläinen kehityskäytävä

Eteläinen kehityskäytävä -rakennemalli ei noudata voimassa olevan kuntastrategian tavoitteita ihmisten asumisesta koko kunnan alueella ja kylissä tapahtuvan rakentamisen edistämisestä. Taajamien ulkopuolella olisi vain luonnonsuojelualueita tai raakamaata rakentamista varten?

Eteläinen kehityskäytävä -rakennemallin mukainen väestönkasvu (Söderkulla City 60 %, Nikkilä 35 % ja Talma 5 %) merkitsisi, että Söderkullan keskustan lisäksi Majvikin, Västerskogin ja Hitån väkiluku kasvaisi. Maaseudun nollakasvutavoite johtaisi käytännössä siihen, että väkiluku pienenis

useassa sipoolaisissa kylissä tulevien vuosikymmenien aikana. Maaseutu ja saaristo jätetään kokonaan syrjään.

Suunnittelussa kannattaisi myös ottaa huomioon, että Östersundomin kaupunginosien kehittäminen osana Helsingin kaupunkirakennetta voi vaikuttaa Sipoon rannikkoalueiden väestönkehitykseen.

Eteläinen kehityskäytävä -rakennemallissa Sipoon kunnan pohjois- ja keskiosat, Nikkilän ja Talmaa lukuun ottamatta, jäävät kehityksen varjoon. Saaristo- ja rannikkoalueiden kehittäminen virkistykseen kannalta muuttuu yhä tärkeämmäksi Söderkullan Cityn väkiluvun kasvaessa. Satamien rooli mantereeseen ja saariston välisinä solmukohtina korostuu entisestään. Niiden infrarakenne ja palvelutarjonta on kehitettävä vastaamaan asukkaiden tarpeisiin. Gumbostrandin ja Kalkkirannan satamien lisäksi Söderkullan keskustan läheisyydessä sijaitseva Eriksnäsin satama olisi tärkeä kehityskohde.

Rakennemalli 3: KeNi-rata-painotus

KeNi-rata-painotus -rakennemalli ei noudata voimassa olevan kuntastrategian tavoitteita ihmisten asumisesta koko kunnan alueella ja kylissä tapahtuvan rakentamisen edistämisestä.

KeNi-rata-painotus -rakennemallin mukainen väestönkasvu (Söderkulla Village 10 %, Nikkilä 35 % ja Talma 55 %) merkitsisi, että kylät ja saaristo jäävät kehityksen ulkopuolelle. Maaseudun nollakasvutavoite johtaisi käytännössä siihen, että väkiluku pienenesi useissa sipoolaisissa kylissä tulevien vuosikymmenien aikana. Aikovat kunnan päättäjät tietoisesti edistää kielteistä väestönkehitystä ilman että kylien sopeutumista tällaiseen tilanteeseen tutkitaan ja tuetaan?

Talman nopea väestönkasvu asettaisi suuret paineet alueen palveluverkoston kehittämiseen. Tilastokeskuksen tilastotietojen mukaan Talman keskustassa asui vain 577 henkilöä ja Talman seudulla 619 henkilöä vuoden 2022 lopussa. Päinvastoin kuin Nikkilän ja Söderkullan taajamissa julkiset ja yksityiset palvelut ja niiden infrarakenne ovat tällä hetkellä hyvin pienimuotoiset Talmassa.

Rannikkoalueiden luonnollista vetovoimaa ja Helsingin Östersundomin kaupunginosien rakennussuunnitelmia ajatellen olisi pohdittava onko KeNi-rata-painotus -rakennemalli paras kehitysvaihtoehto. Sitoutuminen KeNi-rataan tulee hyvin kalliiksi. KeNi-rata johtaa vinoutuneeseen kehitykseen, Nikkilän ja Talman voimakkaaseen rakentamiseen. Onko tämä ympäristöystävällistä? Ratavaihtoehto on vanhanaikainen. Pyörävetoinen liikenne sopeutuu paremmin eri reitteihin. Liikenteen päästöjä voidaan vähentää sähköistämällä tai päästöttömällä polttoaineella. Rakennemalli ei millään tavalla huomioi saariston kehitystarpeita.

Saaristovaltuuskunnan mielestä saariston kehitys tulee ottaa huomioon kaikissa kolmessa rakennemallissa.