

Sipoon kunta

# Sipoon rakennemallisynteesi: Omaleimainen ja kestävä Sipoo 2050

18.3.2024





## Sisältö

- Rakennemalli - Mistä on kyse?
- Rakennemallin lähtökohdat
- Rakennemallivaihtoehdot
- Rakennemallisynteesi: Omaleimainen ja kestävä Sipoo 2050
- Vaikutusten arviointi

## Liitteet

- Palautekooste
- Sipoon yhdyskuntarakenteen nykytilan kuvaus, rakennemallivaihtoehdot ja vaikutusten arviointi (Yleiskaavan rakennemalliluonnokset nähtävillä 15.6–15.9.2023)
  - Pdf:  
<https://d24tbo0jkzipyh.cloudfront.net/uploads/assets/8g4dlb82nfz6.url.pdf>





# Rakennemalli- Mistä on kyse?

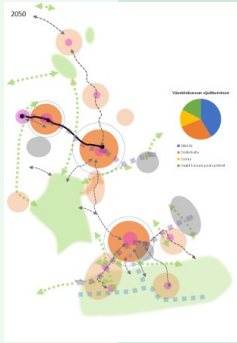
Tervetuloa tutustumaan Sipoon yleiskaavan rakennemallisynteisiin. Sipoon yleiskaavatyö on käynnistynyt tavoitteiden asettamisella ja erilaisia mahdollisia tulevaisuuden kehityskulkuja kuvaavien rakennemallien laatimisella vuoden lopussa 2022. Kolmen erilaisen rakennemallivaihtoehdon kautta on päädytty rakennemallisynteisiin.

Rakennemallityön osana on järjestetty päättäjien minikysely, päättäjätöypajat, laaja-alaiset sidosryhmäkyselyt sekä asukastilaisuudet vuoden 2023 ja 2024 aikana. Rakennemalli on strategisen tason alueellinen näkemys kunnan tulevaisuuden rakenteesta. Rakennemalli yhdistää kunnan/kaupungin erilaisia kehittämissuunnitelmia ja strategioita.

Rakennemalli välivaiheineen on laadittu laajassa vuorovaikutuksessa 2022–2024. Työn konsulttina on toiminut WSP Finland Oy.



# Rakennemalli – mistä on kyse?



## Rakennemalli



**Strategisen tason alueellinen näkemys kunnan tulevaisuuden rakenteesta**

**Ei ole oikeusvaikutteinen**

**Ei ole kaava**

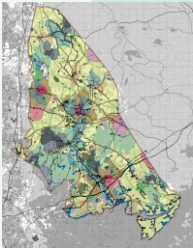
**Rakennemalli esitetään kartalla yleispiirteisesti ja havainnollisesti. Rakennemallikartalla** voi olla muun muassa tulevaisuuden asumisen ja palveluiden painopistealueet, liikkumisen kehittämistarpeet sekä virkistyksen ja matkailun merkittävimmät alueet ja yhteystarpeet.

**Rakennemalli yhdistää** kunnan/kaupungin erilaisia kehittämissuunnitelmia ja strategioita.

Rakennemalli **ohjaa** kunnan kaavoitusta.

**Rakennemallisynteesi on luotu kolmen erilaisen rakennemallivaihtoehdon kautta.** Näiden rakennemallivaihtoehtojen kautta on etsitty **yhdessä erilaisia suuntia ja vaihtoehtoja** kunnan tulevaisuudelle ottaen huomioon muuttuva toimintaympäristö.

Rakennemallisynteesi on kuvattu yhdistelmäkartalla sekä kolmella teemakartalla.



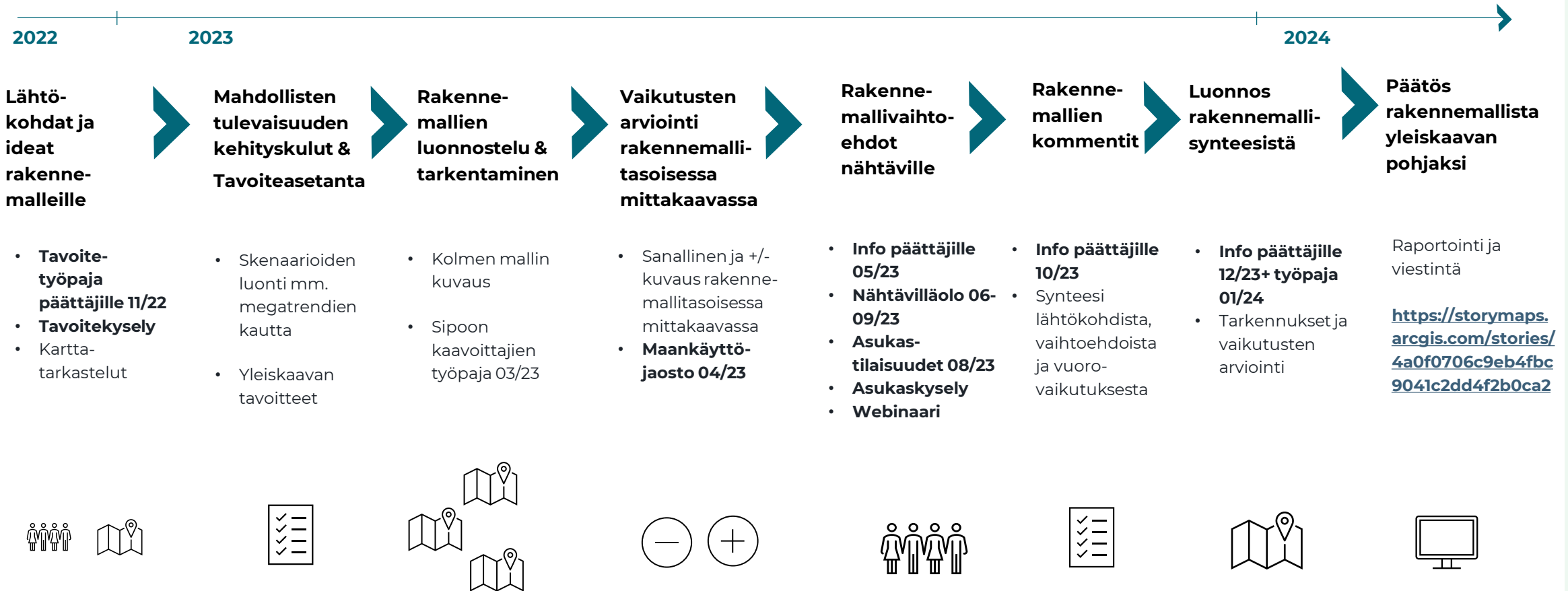
## Yleiskaava



## Asemakaava



# Polku rakennemallisynteesiin





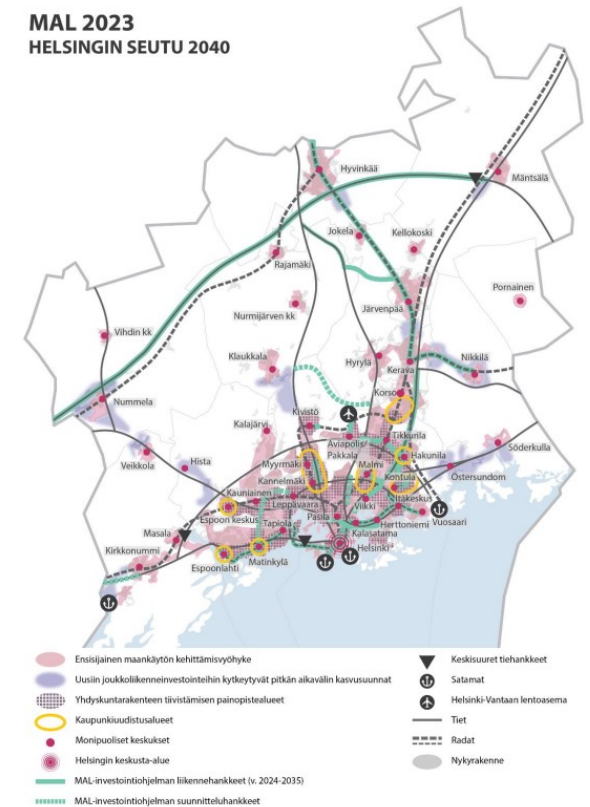
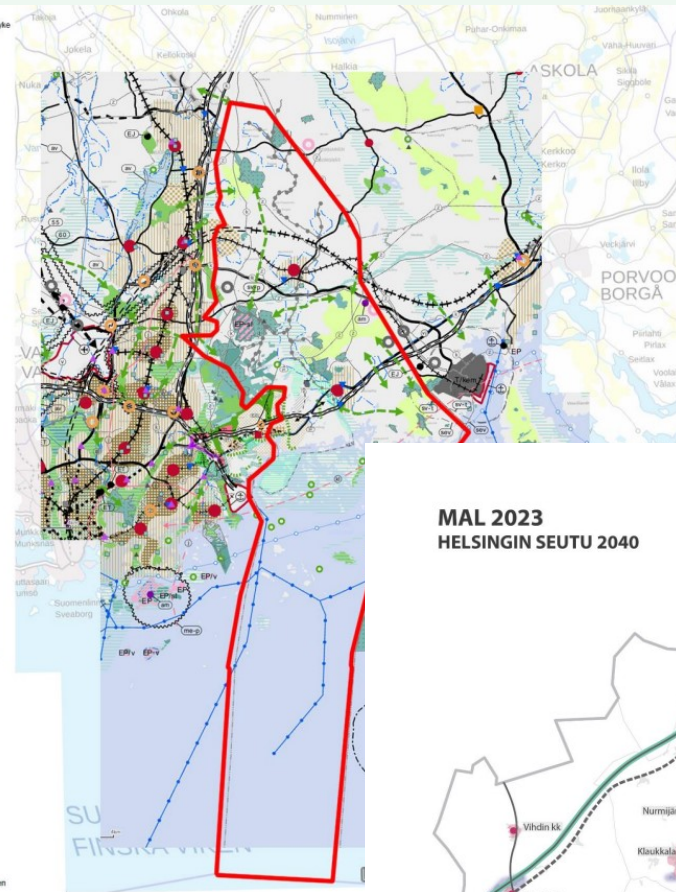
# Rakennemallin lähtökohdat



# Rakennemallin lähtökohdat

- Sipoon yleiskaavan 2050 suunnittelutavoitteet
- Sipoon strategia 2022–2025
- Maakuntakaava mm.
  - Ratavaraukset
  - Raideliikenteeseen tukeutuva kehittämisvyöhyke (Talma ja Majvik)
- Lainvoimaiset osayleiskaavat, mm. Talma
- MAL 2023-suunnitelma
- Kolme taajamaa: Nikkilä, Söderkulla ja Talma
- Elinvoimaiset kylät
- Kerava-Nikkilä-rata ja hankkeen edellyttämä asukaskasvu
- Asukaskasvu +500 as/vuosi vuoteen 2035 saakka.

Tavoite pohjautuu Sipoon Strategiaan 2022–2025, jossa vuotuinen keskimääräinen väestökasvutavoite on noin 500 henkilöä. Asuntorakentamisesta puolet toteutetaan pientaloissa. Tunnistettuna tavoitteena on myös kaavoituksellinen tavoite 800 asukasta kaavavarannon kasvattamiseksi. Strategiassa mainitaan niin ikään tavoitteena Kerava-Nikkilä-radnan toteutus ilman kunnan lisäinvestointeja. KeNi-rata on myös mukana MAL-investointiohjelmassa vuosille 2024–2035.





# Sipoon yleiskaava 2050 – suunnittelutavoitteet (1)

Tavoitteet perustuvat päättäjätöypajaan, kuntalais- ja toimialakyselyn kyselyaineistoihin sekä kuntastrategiaan sekä maakuntakaavaan 2050, valtakunnallisiin maankäytön tavoitteisiin ja yhdyskuntakehittämistä säätelevään lainsäädäntöön. Tavoitteet ovat tällä hetkellä yhteneväiset vuosille 2035 ja 2050, mutta tavoitteita on mahdollista päivittää pidemmällä tulevaisuudessa, mikäli se on tarpeellista.

## **Sipoo tarjoaa monipuolisia ja laadukkaita asumisen mahdollisuuksia eri-ikäisille sekä eri elämäntilanteisiin ja –tyyleihin niin taajamassa kuin kylissä**

- Mahdollistetaan laadukas asumistarjonta palveluihin ja liikenneyhteyksiin tukeutuen.
- Asuminen Sipoossa toteuttaa yhteisöllistä, resurssiviisasta ja luonto- sekä kulttuuriperimän huomioivaa ympäristöä.
- Kaikki Sipoon asumisvaihtoehdot tarjoavat rauhallista ja luonnonläheistä asumista lähellä palveluita ja hyviä yhteyksiä.
- Yleiskaavalla mahdollistetaan kylien asukasluvun kasvu ja elinvoiman säilyminen rakentamisen mahdollisuuksia edistämällä.

## **Viheralueet ja luonnonympäristö ovat Sipoon keskeinen alueiden kehittämisen pääoma**

- Viherrakennetta kehitetään osana hiilivarastoja ja –nieluja sekä tukemaan luontokadon hillintää.
- Osana taajamien ja asuin ympäristöjen kehittämistä turvataan ja parannetaan virkistys- ja ulkoiluverkoston saavutettavuutta, jatkuvuutta ja kattavuutta.
- Määritellään ne luontoalueet, jotka pyritään säilyttämään mahdollisimman koskemattomina.
- Viher- ja virkistysalueiden kehittämisessä huomioidaan tärkeät luonto- ja maisema-arvot ja edistetään niiden säilymistä.
- Merenrannan, saariston ja virkistysalueiden saavutettavuutta ja toimintoja parannetaan.

## **Sipoo kasvaa kestävästi ja resurssiviisaasti**

- Yleiskaavalla mahdollistetaan kunnan hallittu väestönkasvu ja alueiden luonteva vaihteittain toteuttaminen.
- Yleiskaavassa huomioidaan ilmastomuutoksen hillinnän ja kestävä kasvun tavoitteet mm. tarvittavin aluevarauksin.
- Kasvu ohjataan pääsääntöisesti olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen valtakunnallisiin. alueidenkäyttötavoitteisiin sekä Uudenmaan lainvoimaisen maakuntakaavan linjauksiin
- Yleiskaavassa huomioidaan oleva luonto- ja kulttuuriympäristö.
- Sipoo on hyvinvoiva, yhteisöllinen ja luonnonläheinen osa Helsingin metropolialuetta.



# Sipoon yleiskaava 2050 – suunnittelutavoitteet (2)

## Sipoon ominaispiirteitä ja vahvuuksia hyödynnetään ja vahvistetaan

- Hyödynnetään ja korostetaan maankäytön suunnitteluratkaisuissa kehitettävien alueiden luontaisia vahvuuksia ja ominaispiirteitä.
- Maankäytön suunnittelulla tuetaan ja luodaan edellytyksiä alueellisten identiteettien muodostumiselle ja yhteisöllisyydelle.
- Sipoon taajamien pienimittakaavaisuus ja muiden alueiden maaseutumaisuus sekä saariston ainutlaatuisuus nähdään voimavarana
- Taajamia profiloidaan yleiskaavoituksen keinoin.
- Huomioidaan tärkeät luonto- ja maisema-arvot ja edistetään niiden säilymistä.

## Sipoon liikennejärjestelmää ja -verkostoa kehitetään turvalliseksi ja toimivaksi vastaamaan tulevaisuuden tarpeisiin

- Sipoon liikenneverkon turvallisuutta ja toimivuutta parannetaan kehittämällä tie- ja katu- sekä jalankulku- ja pyöräilyverkostoja.
- Vahvistetaan ja edistetään liikenneyhteyksiä myös seudullisesti, myös itään, erityisesti Porvooseen
- Tuetaan tehokkaan ja toimivan joukkoliikenteen järjestämistä sekä sujuvia matkaketjuja maankäyttö- ja liikenneratkaisuin.
- Raideliikennettä KeNi-radalla sekä Sipoon yhteyksiä itäisen Helsingin raideratkaisuun edistetään.
- Määritetään kehitettävät satamat ja muut liikenteen palvelupisteet rannikolla ja saarissa.

- Sipoo vahvistaa elinkeinojen, palveluiden ja matkailun toimintaedellytyksiä
- Lisätään yritystonttitarjontaa sopivilla sijainneilla niin määrällisesti kuin laadullisesti.
- Varmistetaan julkisten ja kaupallisten palveluiden riittävyys ja saatavuus.
- Vahvistetaan kestävän kasvun mukaisten elinkeinojen toimintaedellytyksiä.
- Hyödynnetään ja kehitetään entistä paremmin olevia matkailu- ja virkistysmahdollisuuksia.

## Sipoon yleiskaavoitus on avointa, vuorovaikutteista ja pysyy ajassa mukana

- Yleiskaavaa tehdään aktiivisessa vuorovaikutuksessa osallisten ja muiden sidosryhmien kanssa.
- Yleiskaavoitus perustuu rullaavaan ja iteroituvaan prosessiin, jossa suunnitteluratkaisu kehittyy laajaa vaikutusten arviointia hyödyntäen.
- Yleiskaavatyöstä ja sen etenemisestä tiedotetaan eri osallisille mahdollisimman laajasti.

# MAL 2023 -suunnitelma

- Seudullinen MAL 2023 -suunnitelma viitoittaa maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) suunnittelua Helsingin seudun kunnissa.
- MAL 2023 -suunnitelma toimii lähtökohtana valtion, kuntien ja HSL:n väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla. Nyt voimassa on 8.10.2020 hyväksytty MAL-sopimus. MAL-sopimuksen päivitys käynnistyy syksyllä 2023.
- Sipoon asuntotuotantotavoite on 430 asuntoa/vuosi ja asuntokaavatarve 39 100 kem/vuosi.
- Kasvua ohjataan kestävästi ensisijaisille vyöhykkeille, Sipoossa Söderkullaan ja Nikkilään sekä joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyville vyöhykkeille Talmaan ja Majvikisiin.
- Pientaloasumisen mahdollisuuksia edistetään seudulla monin tavoin, myös tehostamalla ja uudistamalla vanhoja pientaloalueita, sekä kehittämällä kyliä. Sekä uudet kerrostalo- että pientalovaltaiset asuinalueet toteutetaan ensisijaisesti olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen.
- Vanhoilla ja uusilla alueilla on riittävä asukasphoja ja tilavaraukset palveluille.
- Varmistetaan seudullisten viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuus sekä mahdollisimman laaja säilyminen ja keskeisten ekologisten yhteyksien vahvistaminen.
- Tuotannon, varastoinnin, kiertotalouden, logistiikan uudet ja kehittyvät painopistealueet Sipoossa ovat Kilpilahti-Box, Bastukärr, Sipoonlahden yritysalue.

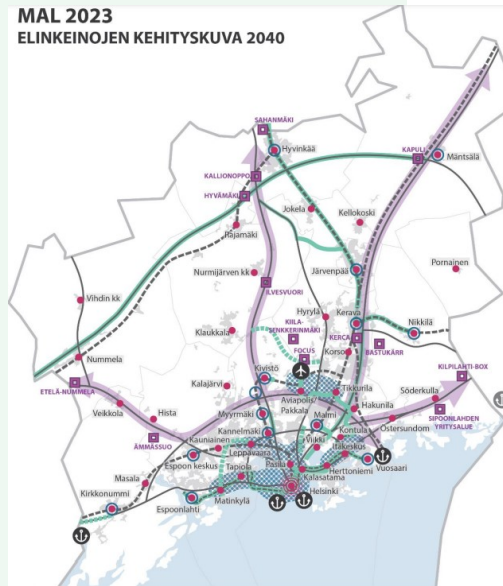
Hyväksytty HSL hallitus ja HSYK 12.9.2023 sekä KUUMA-johtokunta 26.9.2023

## MAL 2023 HELSINGIN SEUTU 2040

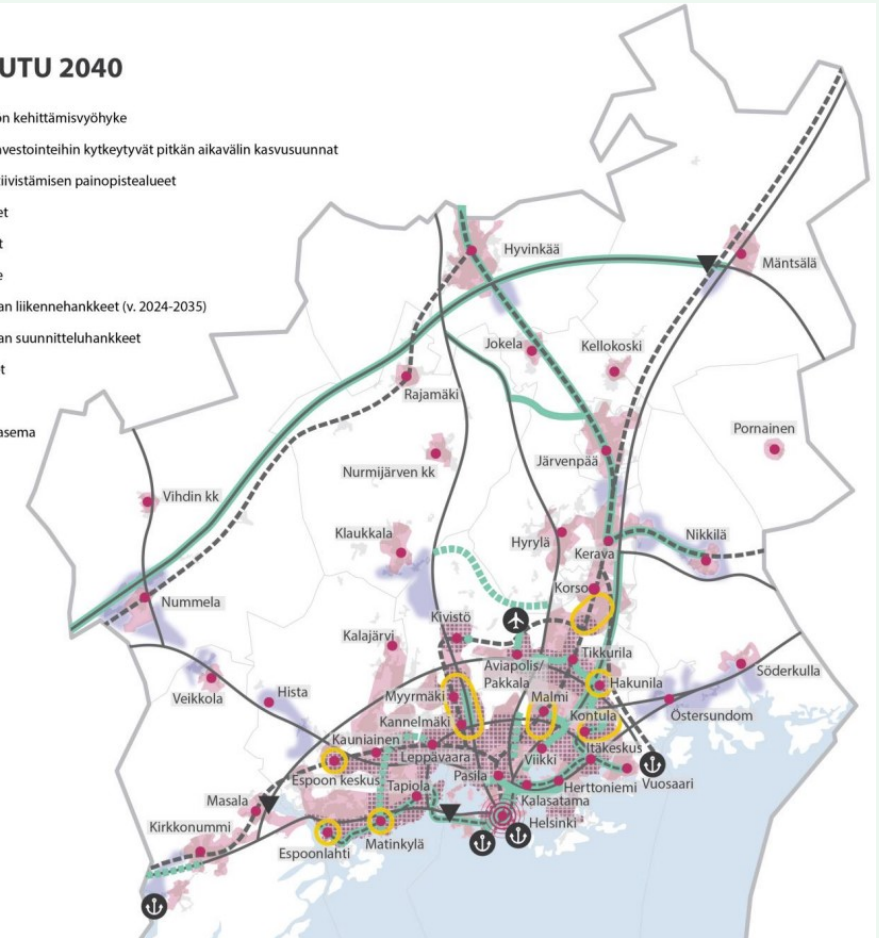
- Ensijainen maankäytön kehittämisvyöhyke
- Uusiin joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät pitkän aikavälin kasvusuunnat
- Yhdyskuntarakenteen tiivistämisen painopistealueet
- Kaupunki uudistusalueet
- Monipuoliset keskukset
- Helsingin keskusta-alue
- MAL-investointiohjelman liikennehankkeet (v. 2024-2035)
- MAL-investointiohjelman suunnitteluhankkeet
- Keskiuuret tiehankkeet
- Satamat
- Helsinki-Vantaan lentoasema
- Tiet
- Radat
- Nykyrakenne



## MAL 2023 ELINKEINOJEN KEHITYSKUVA 2040



- Toimistotyöpaikkojen painopistealueet
- Tuotannon, varastoinnin, kiertotalouden ja logistiikan uudet ja kehittyvät painopistealueet
- Tuotannon, varastoinnin ja logistiikan kehittyvät käytävät
- Keskukset, jotka kehittyvät monipuolisina työn tekemisen alueina
- Helsingin keskusta-alue
- Asemat, jotka kehittyvät toimistotyöpaikkojen keskitymänä
- MAL-investointiohjelman liikennehankkeet (v. 2024-2035)
- MAL-investointiohjelman suunnitteluhankkeet
- Satamat
- Helsinki-Vantaan lentoasema
- Tiet
- Radat
- Nykyrakenne





# Sipoon rakennemalli- vaihtoehdot



# Rakennemallivaihtoehdot

## Kylien ja saariston Sipoo 2050 VE1



**Asuminen:** Kestävä rakentaminen, omavaraisia kyläasuin-alueita, vahva luontoyhteys, kylämäiset taajamat. Nikkilä kehittyy (KeNi-rata), Söderkulla pienmittakaavaisena kasvava päätaajama. Talma kehittyy kylämäisenä taajamana. Kylät, joissa kyläkoulu myös muiden palveluiden sijaintipaikkoja.

- Kylät ja saaristo, kokonaiskasvusta noin 20 %.
- Söderkulla Village, kokonaiskasvusta noin 25 %.
- Nikkilä, kokonaiskasvusta noin 40 %.
- Talma, kokonaiskasvusta noin 15 %.



**Palvelut ja elinkeinot:** Pienimuotoiset monipuoliset palvelut, etätyö, yrittäjyys, verkkokauppa, luontomatkat, blue ja green tech.



**Liikkuminen/tärkeimmät yhteysvälit ja kehitettävät yhteysvälit:** KeNi-rata, kestävä liikkuminen haastavampaa - julkinen liikenne pienellä kalustolla. Liityntäliikenne KeNi-rataan ja Östersundomin ratikkaan. Kehittyvät kylät julkisen liikenteen väylien varrella ja päätaajamien vieressä. Painotus liikkumisen kestävien energiamuotojen tukemiseen. Ykkösyhteystarve = Nikkilä-Söderkulla, kävelyn ja pyöräilyn yhteys Nikkilän ja Söderkullan välille.



**Matkailu ja virkistys:** Vesistömatkailu, asumisen läheinen virkistys molemmissa päätaajamissa. Matkailun painopiste saaristomatkailussa ja Sipoonkorvessa.

## Eteläinen kehityskäytävä 2050 VE2

**Asuminen:** Kasvu painottuu vuoteen 2035 asti kaikkiin kolmeen taajamaan (KeNi-rata), jonka jälkeen painotus erityisesti Söderkullaan ja sen laajenemiseen Gumbostrandin, Majvikin suuntaan.

- Söderkulla City, kokonaiskasvusta noin 60 %.
- Nikkilä, kokonaiskasvusta noin 35 %.
- Talma, kokonaiskasvusta noin 5 %.

**Palvelut ja elinkeinot:** blue ja green tech, tilaa vievien elinkeinoiden painottuminen Keski-Sipooseen, Söderkullan keskustan vahvistuminen ja Söderkullan yritysalueen vahvistuminen tiva-kaupan alueena, Majvikiin lähipalveluita (paikalliskeskus Helsingin puolella raitiotiekäytävässä)

**Liikkuminen:** Julkisen liikenteen painotus KeNi-radassa ja Östersundomin ratikassa (liityntäliikenne) ja bussiliikenteessä. Liityntäliikenne Östersundom-ratikka ja KeNi-rata. Kävelyn ja pyöräilyn yhteys Nikkilän ja Söderkullan välille.

**Matkailu ja virkistys:** Rannikkomatkailu painotus, erityiskohteita muualla (esim. Sipoonkorpi), painotetut kohteet merkitty vihreällä. Saaristoliikenteen kehittäminen, satama-alueiden painopisteet Gumbostrandissa ja Kalkkirannassa (matkailulliset ja liikenteelliset painopisteet)

## KENI-rata painotus 2050 VE3

**Asuminen:** Kasvun painotus voimakkaimmin Nikkilässä ja Talmassa, joissa tiiviimpää rakentamista, Söderkulla kasvaa ja kehittyy pientalopainotteisesti.

- Söderkulla Village, kokonaiskasvusta noin 10 %.
- Nikkilä, kokonaiskasvusta noin 35 %.
- Talma kokonaiskasvusta noin 55 %.

**Palvelut ja elinkeinot:** blue ja green tech, radan varren palvelut, Nikkilän itäpuolen työpaikka-alueen kehittäminen. Nikkilän keskustan vahvistuminen, Nikkilän kartanon alueelle lähipalveluita, tiva-kaupan vyöhyke Nikkiläntien ja Öljytien risteysalueen työpaikka-alueelle.

**Liikkuminen:** Julkisen liikenteen painotus KeNi-radassa, Kävelyn ja pyöräilyn yhteys Nikkilän ja Söderkullan välille.

**Matkailu ja virkistys:** Luontomatkailu painotus + kulttuuri-miljööt/kaupunkimatkailu, Sipoonkorpi, radan varren kohteet, Sipoonjoki, painotetut kohteet merkitty vihreällä. Jokimatkailu (melontareitit ym.).



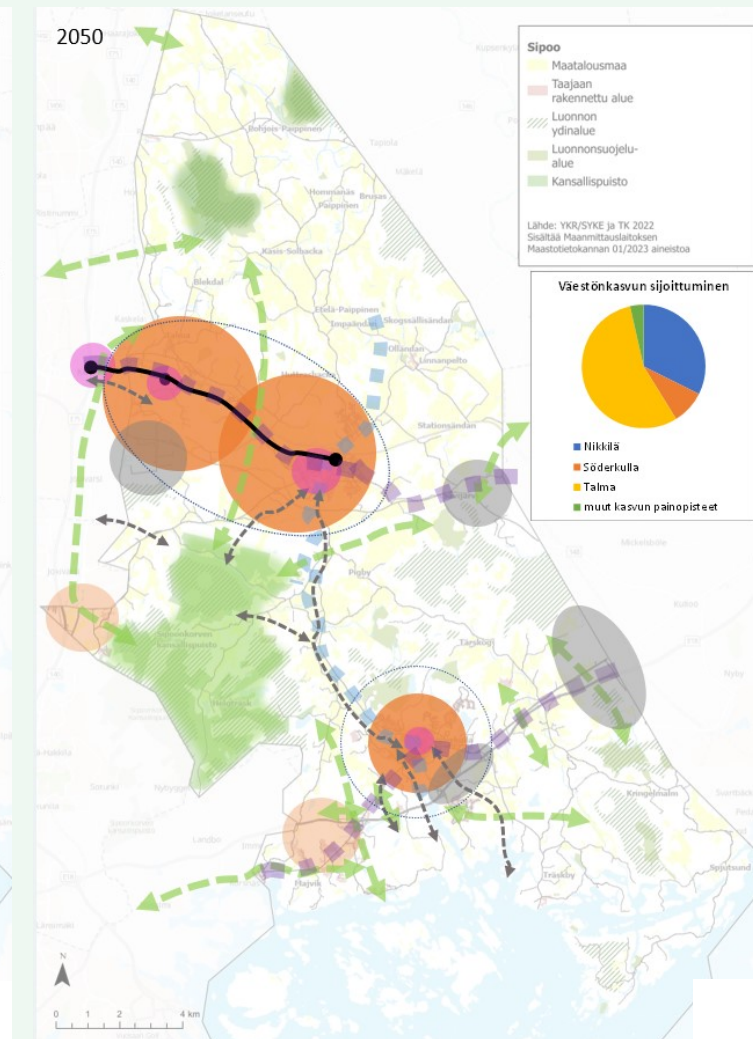
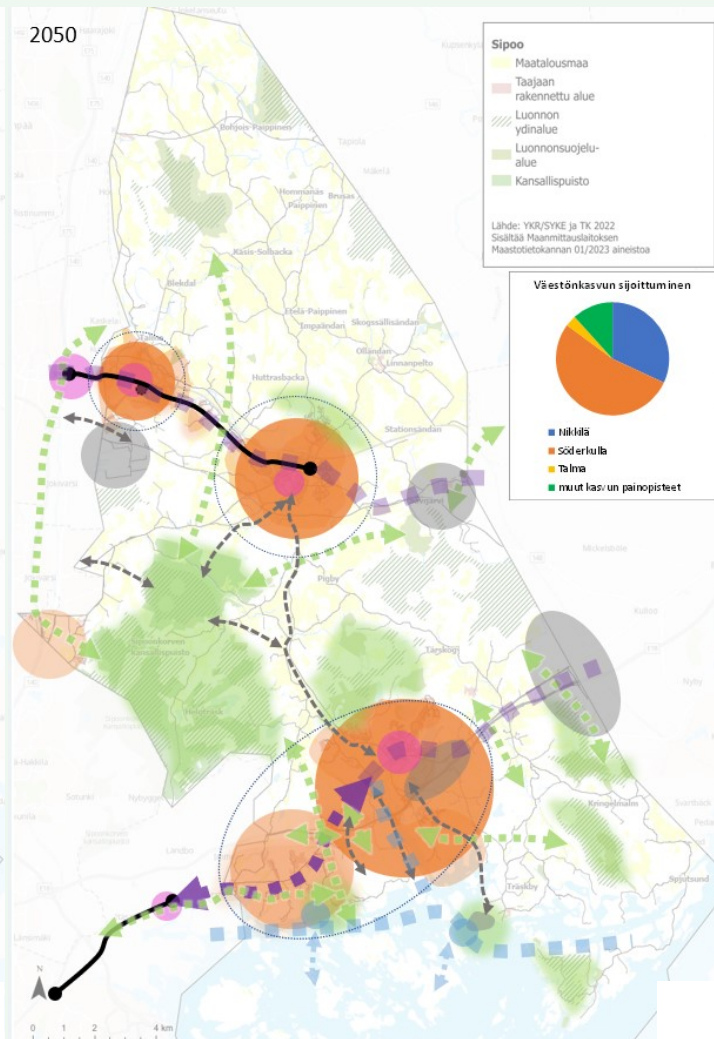
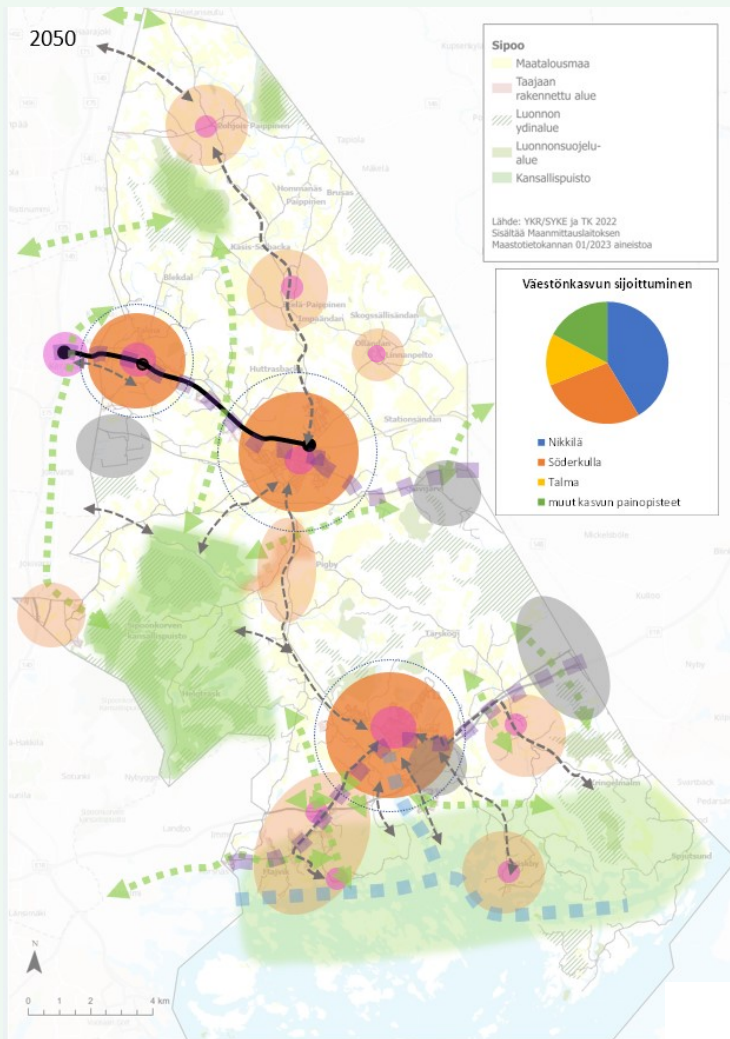
# Rakennemallivaihtoehdot kartalla

## Kyliä ja saariston Sipoo 2050 VE1

## Eteläinen kehityskäytävä 2050 VE2

## KENI-rata painotus 2050 VE3

- Päätaajama
- Muu kasvun painopistealue
- Palvelu- ja elinkeino-alueiden kehittämisen painopistealueet
- Teollisten elinkeinojen kehittämisen painopistealueet
- Matkailun ja virkistysalueiden painopistealueet
- Satama-aluepainopisteet
- Kävelyn ja pyöräilyn lähivöhykkeet (15 min keskusta)
- KeNi-rata n. 2035
- Kehitettävä kävelyn ja pyöräilyn yhteys
- Kehitettävä joukko-liikenneyhteys
- Kehitettävät vesistöyhteydet
- Viheryhteystarve



# Rakennemallivaihtoehtojen vaikutusten arviointi

## VE 1 Kylien ja saariston Sipoo

## VE 2 Eteläinen kehityskäytävä

## VE 3 KeNi-rata painotus

### Alue- ja yhdyskuntarakenne

Vahvistaa kunnan taajamia sekä kyläalueita. Hajauttaa yhdyskuntarakennetta tiiviiden taajamien ulkopuolelle.

Vahvistaa kunnan taajamia ja eheyttää yhdyskuntarakennetta, kehitys tasaista päätaajamien ympäristöissä painottuen lievästi eteläiseen Sipooseen

Vahvistaa kunnan taajamia ja eheyttää kunnan yhdyskuntarakennetta. Kehitys painottuu erityisen vahvana KeNi-radan ympäristöön.

### Taajamakuva ja –imago

Nikkilä kehittyy city-taajamana KeNi-radan myötä, Söderkulla pienimittakaavaisena village-taajamana ja Talma kylämäisenä alueena. Sipoon imagossa korostuvat kylät ja saaristo.

Söderkulla kehittyy tiivinä kaupunkimaisena keskustana, Nikkilä city-taajamana KeNi-radan myötä, Talma kylämäisenä taajamana. Sipoon kehittyvässä imagossa korostuvat tiiviit ja veto-voimaiset taajamat Söderkulla ja Nikkilä.

Nikkilä kehittyy tiivinä city-taajamana ja Talma taajamana KeNi-radan myötä, Söderkulla village-keskustana. Sipoon imagossa korostuu pohjoinen KeNi-yhteyteen nojautuva taajamavyöhyke.

### Luonnonympäristöt ja ilmasto

Edistää luonnonympäristön kytkeytymistä rakennettuun ympäristöön reitein. Saaristo korostuu yhteyksissä. Yhdyskuntarakenteen hajautuminen lisää ilmastovaikutuksia.

Edistää luonnonympäristön kytkeytymistä rakennettuun ympäristöön reitein. Vähentää negatiivisia ilmastovaikutuksia.

Edistää luonnonympäristön kytkeytymistä rakennettuun ympäristöön reitein. Vähentää negatiivisia ilmastovaikutuksia.

### Palvelut ja matkailu

Palvelut keskittyvät kahteen päätaajamaan Nikkilään ja Söderkullaan. Söderkullan palvelutarjonta vahvistuu eteläisen saariston kasvun myötä. Palvelukylissä kehittyvät palvelut pienimittakaavaisesti. Saaristomatkailu ja Sipoonkorpi kehittyvät.

Palvelut keskittyvät kahteen päätaajamaan. Söderkullan palvelut vahvistuvat voimakkaan kasvun myötä. Talmassa kehittyy lähipalvelut. Rannikkomatkailu kehittyy saaristoliikenteen myötä.

Palvelut keskittyvät kolmeen päätaajamaan. Talma kehittyy paikallispalveluiden keskuksena Nikkilän ja Söderkullan palveluiden rinnalla. Kaupunkimatkailupainotus Sipoonkorven rinnalla.

### Liikkuminen

KeNi-rata parantaa kestäväää liikkumista Nikkilän ja Talman seudulla. Nikkilän - Söderkullan pyöräily-yhteys paranee, samoin yhteydet saaristoon. Hajaantunut yhdyskuntarakenne heikentää kestävään liikkumisen edellytyksiä. Painotus liikkumisen kestävien energiamuotojen tukemiseen.

KeNi-rata parantaa kestäväää liikkumista Nikkilän ja Talman seudulla, samoin Östersundomin raitiotie eteläisessä Sipoossa. Nikkilän - Söderkullan pyöräily-yhteys paranee, samoin yhteydet Sipoon eteläisissä osissa.

KeNi-rata parantaa kestäväää liikkumista Nikkilän ja Talman seudulla. Eteläisessä Sipoossa turvaututaan nykyisenkaltaiseen joukkoliikenteeseen. Nikkilän - Söderkullan pyöräily-yhteys paranee.

### Aluetalous

Nykyisen yhdyskuntarakenteen hajautuminen on taloudellisesti epätehokasta.

Nykyisen yhdyskuntarakenteen eheytyminen on taloudellisesti tehokasta.

Nykyisen yhdyskuntarakenteen eheytyminen on taloudellisesti tehokasta.

### Elinkeinot

Vahvistaa kunnan kilpailukykyä tarjoten tilaa erilaiselle yritystoiminnalle sekä tilaa ja toimintamahdollisuuksia pienille ja suurille yrityksille.

Vahvistaa kunnan kilpailukykyä tarjoten tilaa erilaiselle yritystoiminnalle sekä tilaa ja toimintamahdollisuuksia pienille ja suurille yrityksille.

Vahvistaa kunnan kilpailukykyä tarjoten tilaa erilaiselle yritystoiminnalle sekä tilaa ja toimintamahdollisuuksia pienille ja suurille yrityksille.

### Asuminen ja asuinympäristöt

Vahvistaa monipuolisten asumisen mahdollisuuksia kunnassa; keskustamaista asumista, pienimittakaavaista taajama-asumista että erityisesti kylä- ja saaristoasumista.

Vahvistaa monipuolisten asumisen mahdollisuuksia kunnassa: tiivistä keskustamaista asumista ja pienimittakaavaista taajama-asumista kylätyyppisesti.

Vahvistaa monipuolisten asumisen mahdollisuuksia alueella; keskustamaista asumista ja pienimittakaavaista taajama-asumista.

++

+

+/-

-



# Sipoon rakennemallisynteesi: Omaleimainen ja kestävä Sipoo 2050

Rakennemallisynteesi on luotu kolmen erilaisen rakennemallivaihtoehdon kautta. Näiden rakennemallivaihtoehtojen kautta on etsitty yhdessä erilaisia suuntia ja vaihtoehtoja kunnan tulevaisuudelle ottaen huomioon muuttuva toimintaympäristö.

Rakennemallisynteesi on kuvattu yhdistelmäkartalla sekä kolmella teemakartalla. Rakennemallisynteesi toimii yleiskaavan pohjana.



# Rakennemallisynteesin mahdollistama väestökehitys

Sipoon väestönkasvu rakennemallisynteesissä v. 2021–2035 on 500 asukasta vuodessa, mikä tarkoittaa noin 2 %:n vuosikasvua. Asukaskasvutavoitteen pohjana on kuntastrategia. Asuntorakentamisesta puolel toteutetaan pientaloissa. Vuoden 2035 jälkeen rakennemallisynteesi mahdollistaa niin ikään noin 2 % vuosikasvun eli noin 600–700 uutta asukasta vuodessa, jolloin kuntastrategiassa mainittu tavoite KeNi-radasta voi toteutua ja kasvua riittää muuallekin Sipooseen.

Vuoteen 2035 asti merkittävä osa Sipoon väestönkasvusta eli 6500 asukasta suuntautuu KeNi-radon vyöhykkeelle, eli Nikkilään ja Talmaan. Tavoitteena on saada käytävään junaliikenteen edellyttämä väestöpohja, mikä Sipoon puolella tarkoittaa noin 13 500 asukasta.

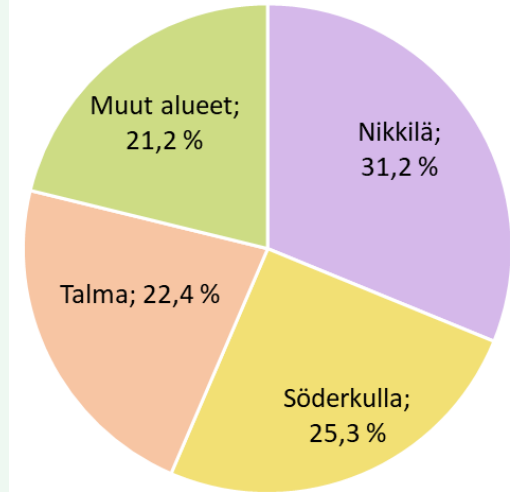
Vuoden 2035 jälkeen väestönkasvua on rakennemallisynteesissä suunnattu merkittävästi Söderkullaan, jonka kasvu nopeutuu jakson loppua kohden.

Vuonna 2050 Nikkilä ja Söderkulla ovat asukasmääriltään saman suuruisia, Talma jää näitä pienemmäksi taajamaksi.

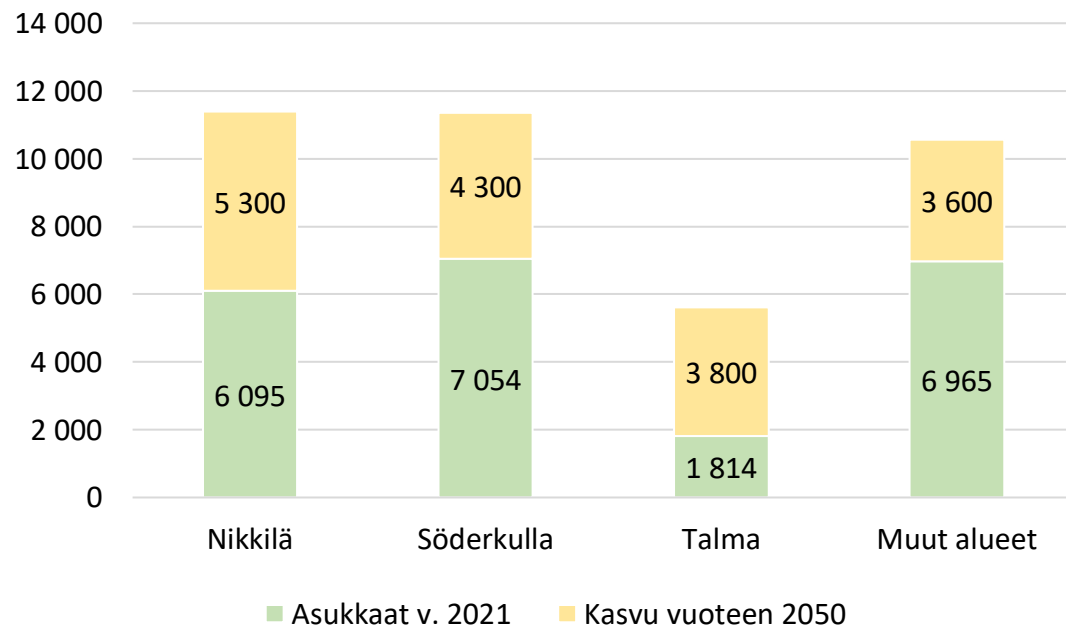
Kunnan muut painopistealueet, eli kylät ja saaristo kasvavat tasaisesti mutta pienimittakaavaisesti koko tarkastelujakson ajan. Tavoitteena säilyttää kylien elinvoimaisuus, mutta ei laajentaa kyläalueita. Haja-asutusalueille kasvua ei ole suunnattu. Majvikiin (sisältyy muihin alueisiin) voidaan suunnata kasvua tarkastelujakson loppuvaiheessa Östersundomin mahdolliseen raideliikenteeseen tukeutuen.

Rakennemallisynteesi mahdollistaa Sipooseen vuosien 2021–2050 aikana yhteensä 17 000 uutta asukasta, mikä merkitsee noin 75 % kasvua kunnan asukasmäärään (22 600 as. v. 2023). Kunnan kasvutavoitetta ja uuden yleiskaavan mahdollistamaa väestönkasvua tullaan tarkentamaan yleiskaavan laadinnan yhteydessä.

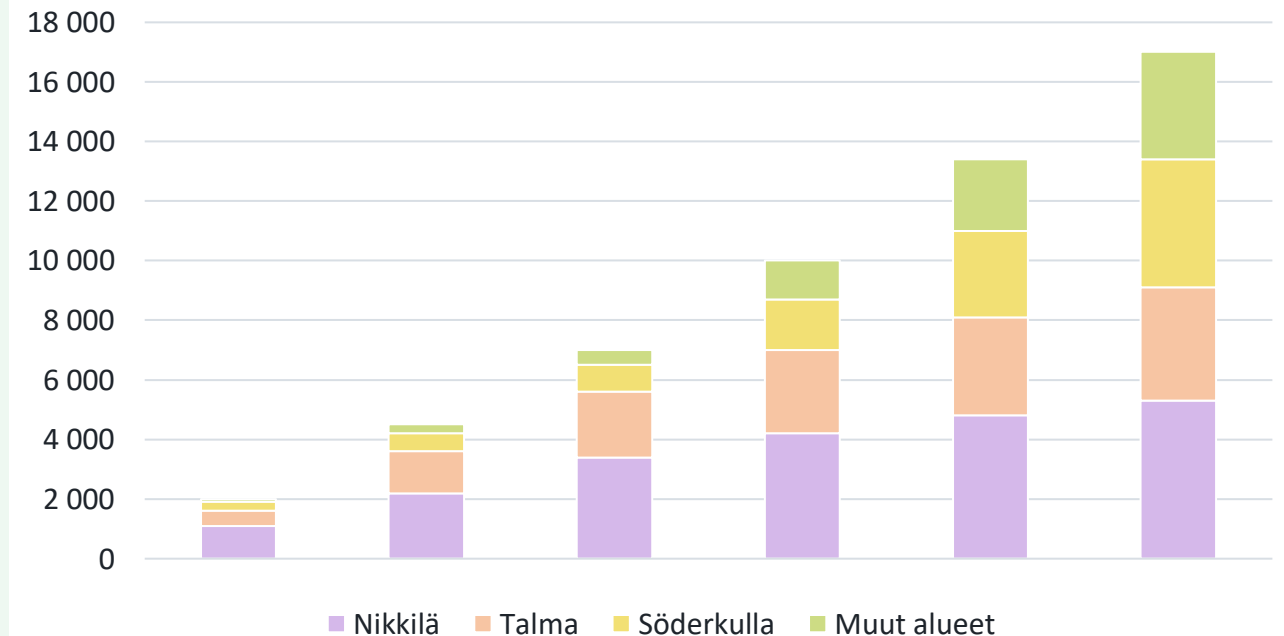
## Väestönkasvun jakautuminen



## Asukasmäärä alueittain vuonna 2050



## Sipoo, väestönkasvun sijoittuminen v. 2021-2050





# OMALEIMAINEN JA KESTÄVÄ SIPOO 2050

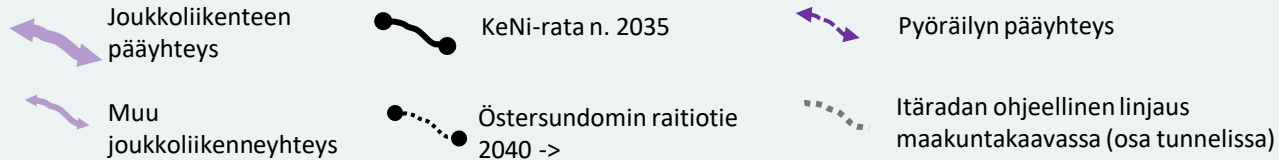
**Asuminen:** Kolme omaleimaista taajamaa sisältäen monipuolista asumista, kylämäisyyttä, palveluita, yritystoimintaa sekä lähiluontoa reitteineen, taajamien ohella elinvoimaiset kehittyvät kyläalueet.



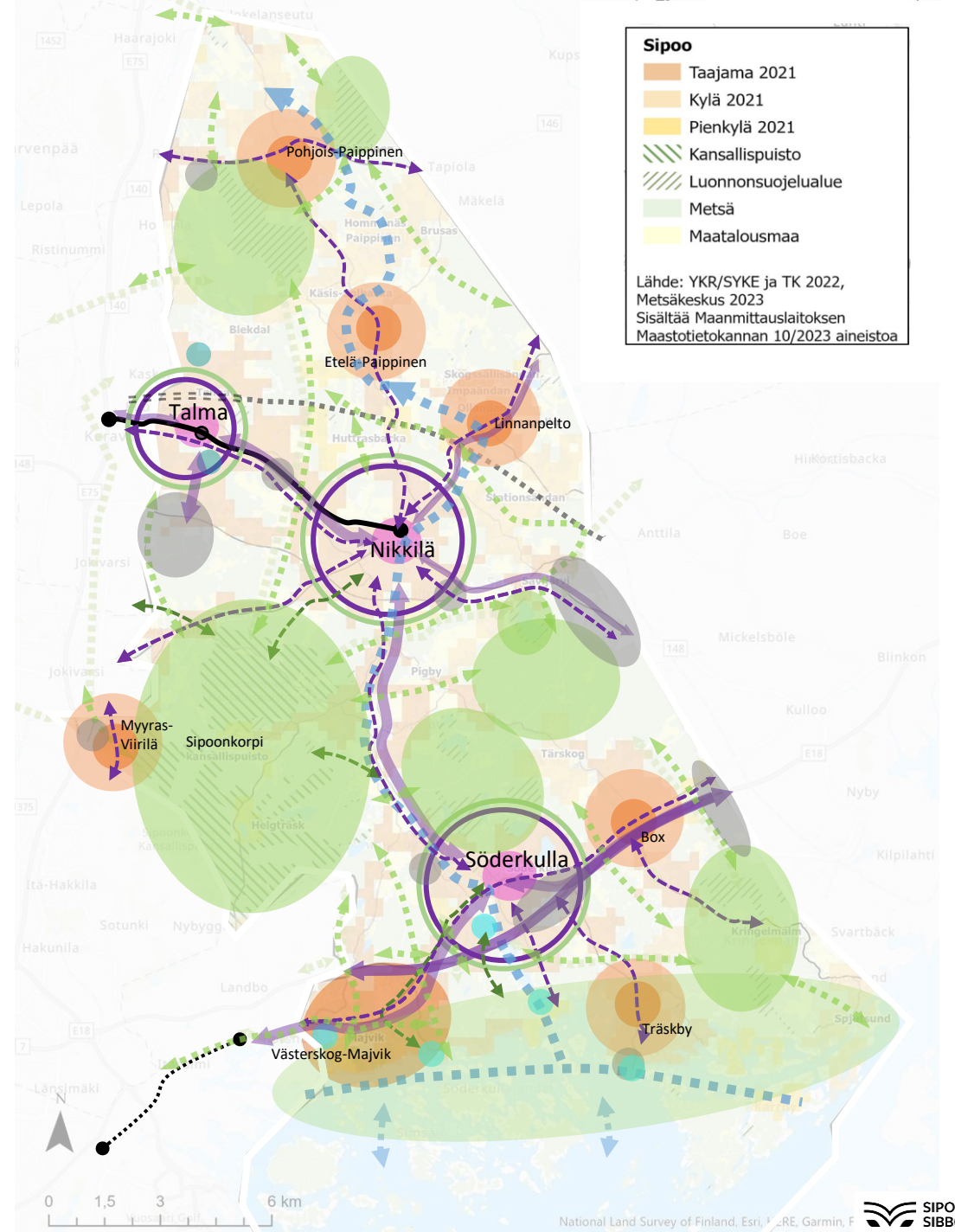
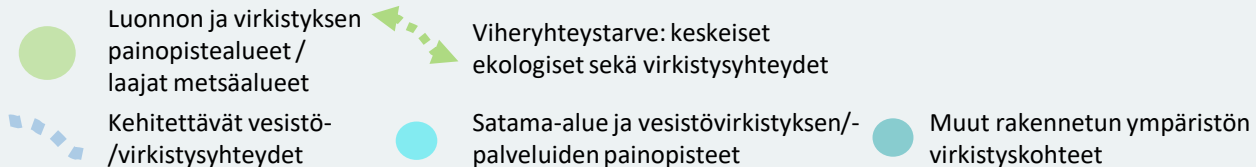
**Palvelut ja elinkeinot:** Nikkilä ja Söderkulla palveluiden pääkeskuksia, Talmassa arjen palvelut. Taajamissa monipuolista yritystoimintaa, ytimeistä sekoittunutta rakennetta ja kehillä työpaikka-alueita ja tilaa vaativaa kauppaa. Kylissä pienyrittäjyyttä, lähipalveluita, etätöitä ja verkkokauppaa. Erillisiä elinkeinoalueita mm. logistiikalle ja teolliselle elinkeinotoiminnalle. Älykästä ja kestävä kehityksen yritystoimintaa sekä maataloutta.



**Liikkuminen/tärkeimmät yhteysvälit ja kehitettävät yhteysvälit:** Kerava-Nikkilä radan myötä sujuva yhteys pääkaupunkiseudulle. Pohjois-Sipoossa kylistä liityntäliikenne KeNi-rataan ja etelässä Östersundomin raitiotiehen. Kehittyvät kylät julkisen liikenteen väyliä varrella ja päätaajamien vieressä. Painotus kestävä liikunnan edistämisessä. Kävelyn ja pyöräilyn yhteys Nikkilän ja Söderkullan välille.



**Luontoyhteys ja virkistys:** Luonto ja viheryhteys Sipoon voimavarana, taajamissa asumisen yhteydessä lähiluontoa ja virkistysalueita. Matkailun painopisteet virkistys- ja liikuntakohteissa (ski ja golf), saaristossa ja Sipoonkorvessa. Mahdollistetaan rantojen yhteiskäyttöä sekä pääsyä rannikolle, vesistömatkailua ja joenvarren virkistyspalveluita. Taajamissa myös monipuolisia kaupunki- ja kulttuurimatkailun kohteita.



Lähde: YKR/SYKE ja TK 2022, Metsäkeskus 2023  
Sisältää Maanmittauslaitoksen Maastietotiedon 10/2023 aineistoa

# OMALEIMAINEN JA KESTÄVÄ SIPOO 2050

## Kestävä asuminen ja monipuoliset elinkeinot

- Kolme omaleimaista taajamaa sisältäen monipuolista asumista, palveluita, yritystoimintaa sekä kestävän liikkumisen yhteyksiä ja lähiluontoa reitteineen.
- Nikkilän ja Söderkullan keskustat kehittyvät palveluiden pääkeskuksina, mitä kasvava asukasmäärä tukee. Talmaan sijoittuu paikallisia palveluita mahdollistaen arjen asioinnin omassa taajamassa.
- Taajamissa edistetään kestävän liikkumisen edellytyksiä.
- Majvikiiä ja Talmaa kehitetään raideliikenteeseen tukeutuvina taajama-alueina raideliikenteen toteutumispäätöksen myötä.
- Taajamissa kehitetään kestäviä ja taajamakuvaan sopivia monipuolisia asumismuotoja ja luonnonläheistä asumista.
- Asumisen yhteydessä on helposti saavutettavaa lähiluontoa. Lähiluonto ja vihreys ovat osa taajamakuva.
- Taajamien ytimessä on yritystoimintaa, kehälle keskittyä työpaikka-alueita, tilaa vaativaa kauppaa ja muuta suurikokoista yritystoimintaa.
- Taajamat tarjoavat monipuolisia kaupunki- ja kulttuurimatkailun kohteita.
- Kylien elinvoimaa edistetään mahdollistamalla kyliin kasvua pienessä mittakaavassa nykyiseen kylärakenteeseen tukeutuen ja säilyttäen kylämäisyyden ja vahvan luontoyhteyden. Asumisen kasvun painopisteet kohdistuvat kyliin, joissa on palveluita. (Västernskog-Majvik alueeseen sisältyy Gumbostrand.)
- Elinvoimaiset kylät tukevat pienyrittäjyyttä mahdollistaen myös maatalouselinkeinon.
- Kylät, joissa kyläkoulu, ovat myös lähialueen asukkaita palvelevien kaupallisten palveluiden sijaintipaikkoja.
- Taajamien ohella kunnasta löytyy vetovoimaisia ja elinvoimaisia elinkeinoalueita, jotka soveltuvat mm. logistiikalle ja teolliselle toiminnalle. Edistetään kestävän kehityksen yritystoimintaa. Rannikko- ja jokialueella on vesistöön ja virkistykseen liittyviä palveluita sekä veneilyyn liittyvää yritystoimintaa.
- Saaristossa löytyy kehittyvää loma-asumista.
- Uusi rakentaminen niin asumisen, palveluiden kuin yritystoiminnan osalta toteutetaan kestävästi edistäen hiilineutraali Suomi 2035 -tavoitteen toteuttamista.

### Talma:

- Pyritään pieniin piirteisiin, monimuotoiseen rakentamiseen ja lähiviheralueisiin
- Lähempänä asemaa tiiviimpi mittakaava, joka ei näy merkittävästi pientaloalueille
- Talma Ski ja Golf Talma virkistysalueiden kehittäminen
- Puu-Talman kehittäminen
- Työpaikkarakentamista, mahdollisuus asumisen ja yrittämisen yhdistämiseen
- Lentomelu huomioitava asuinalueiden suunnittelussa

### Kyläverkosto:

- Elinvoimainen kyläverkosto ja vahva luontoyhteys
- Pienyrittäjyyttä mahdollistaen myös maatalouselinkeinon

### Nikkilä:

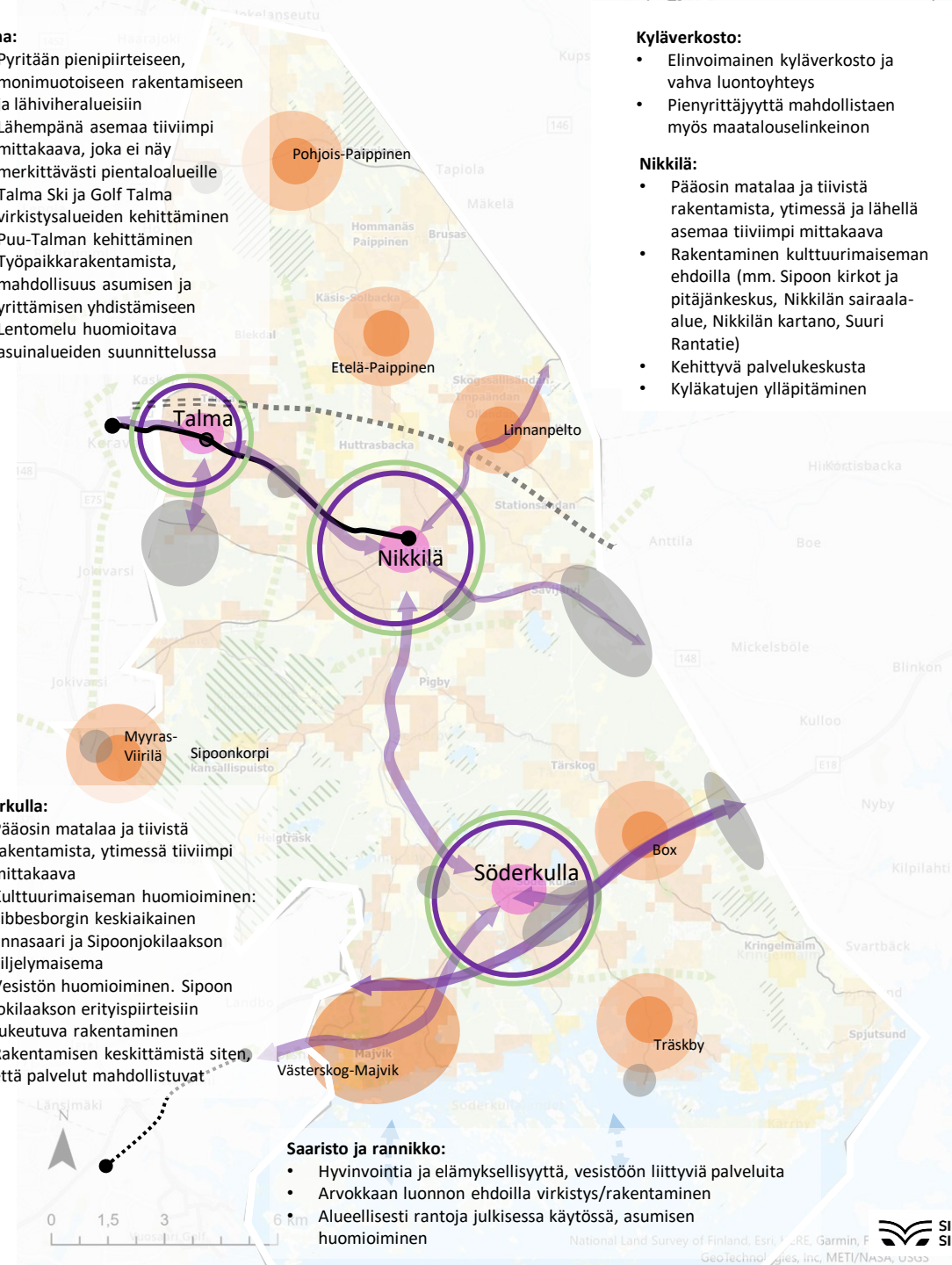
- Pääosin matalaa ja tiivistä rakentamista, ytimessä ja lähellä asemaa tiiviimpi mittakaava
- Rakentaminen kulttuurimaiseman ehdoilla (mm. Sipoon kirkot ja pitäjänkeskus, Nikkilän sairaala-alue, Nikkilän kartano, Suuri Rantatie)
- Kehittyvä palvelukeskusta
- Kyläkatujen ylläpitäminen

### Söderkulla:

- Pääosin matalaa ja tiivistä rakentamista, ytimessä tiiviimpi mittakaava
- Kulttuurimaiseman huomioiminen: Sibbesborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema
- Vesistön huomioiminen. Sipoon jokilaakson erityispiirteisiin tukeutuva rakentaminen
- Rakentamisen keskittämistä siten, että palvelut mahdollistuvat

### Saaristo ja rannikko:

- Hyvinvointia ja elämyksellisyyttä, vesistöön liittyviä palveluita
- Arvokkaan luonnon ehdoilla virkistys/rakentaminen
- Alueellisesti rantoja julkisessa käytössä, asumisen huomioiminen



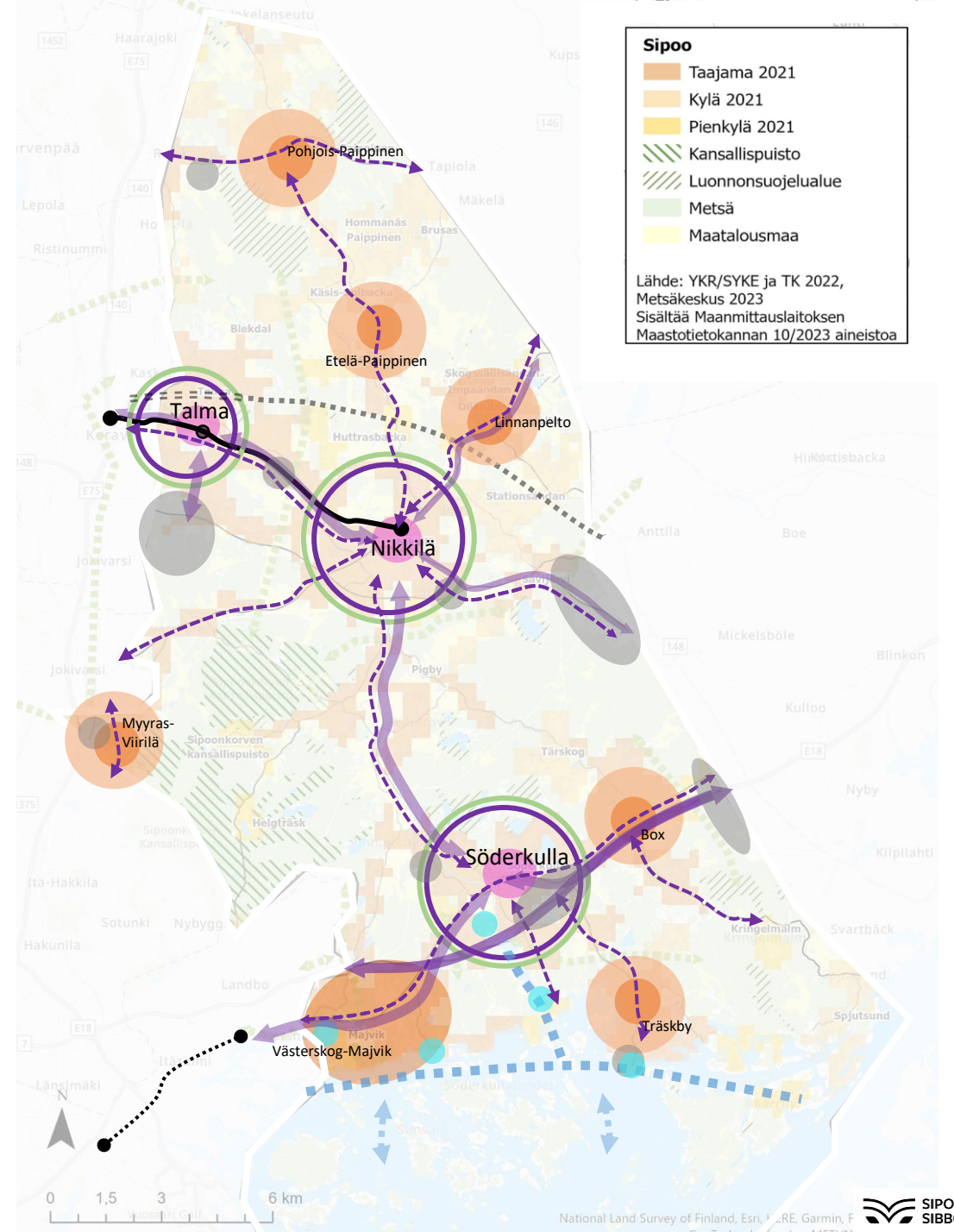


# OMALEIMAINEN JA KESTÄVÄ SIPOO 2050

## Sujuva liikkuminen ja toimivat yhteydet

- Julkisessa liikenteessä merkittävin kehitysajuri on Kerava-Nikkilä -radan toteuttaminen maakuntakaavan, MAL-sopimuksen sekä Sipoon kuntastrategian mukaisesti. \*)
- Asemaseuduilla edistetään sujuvia, kestäviä ja monipuolisia matkaketjuja asemalta, esim. linja-auto, pyöräväylät ja pyörien pysäköinti. Myös liityntäpysäköintiä asemilla kehitetään.
- Bussiliikenne täydentää raideliikennettä koko Sipossa.
- Pohjois-Sipoon kylien joukkoliikenne hoidetaan suurelta osin Nikkilään ja rataan kytkeytyvänä liityntäliikenteenä. Liityntäliikenteessä käytetään kooltaan tarkoituksenmukaista kalustoa, ja mahdollisesti robottibusseja.
- Östersundomin raitiotie ei ole mukana MAL 2023 -suunnitelman pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen runkoverkossa v. 2040, joten joukkoliikennedyhteys Söderkullasta pääkaupunkiseudulle toimii pitkään bussiliikenteellä. Lisäksi hyödynnetään valtatie 7 kulkevaa kaukoliikennettä.
- Sähköisen liikkumisen kehittäminen on keskeistä raideliikenteen lisäksi, esim. sähköbussit, -autot ja -pyörät sekä latausasemat.
- Kehittyvät kylät sijaitsevat julkisen liikenteen väylien varrella ja päätaajamien läheisyydessä. Painotus liikenteen kehittämisessä on kestävä liikumisen tukemisessa.
- Keskeisiä kehittämishankkeita ovat kävelyn ja pyöräilyn yhteys Nikkilän ja Söderkullan välille samoin kuin pyörätien jatkaminen Boxista Porvoon suuntaan. Niiden lisäksi tarvitaan turvallinen kävely- ja pyöräily-yhteys välille Nikkilä-Paippinen sekä yhteydet eri suunnista Sipoonkorpeen ja saaristoon.
- Taajama-alueiden sisällä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä sekä lähivirkistysreittejä vahvistamaan asuinviihtyisyyttä, kestävyttä sekä sujuvaa arkea.
- Rannikon saavutettavuutta kehitetään palvelemaan sekä asukkaita että matkailijoita, mm. mahdollisuus vesibussien liikennöintiin sekä yhteydet rannikolle.
- Itäradalla ei ole asemia Sipossa, mutta rata vaikuttaa kunnassa mm. maankäytön suunnitteluun. Itäradan toteutuminen tapahtuu vasta vuoden 2040 jälkeen.

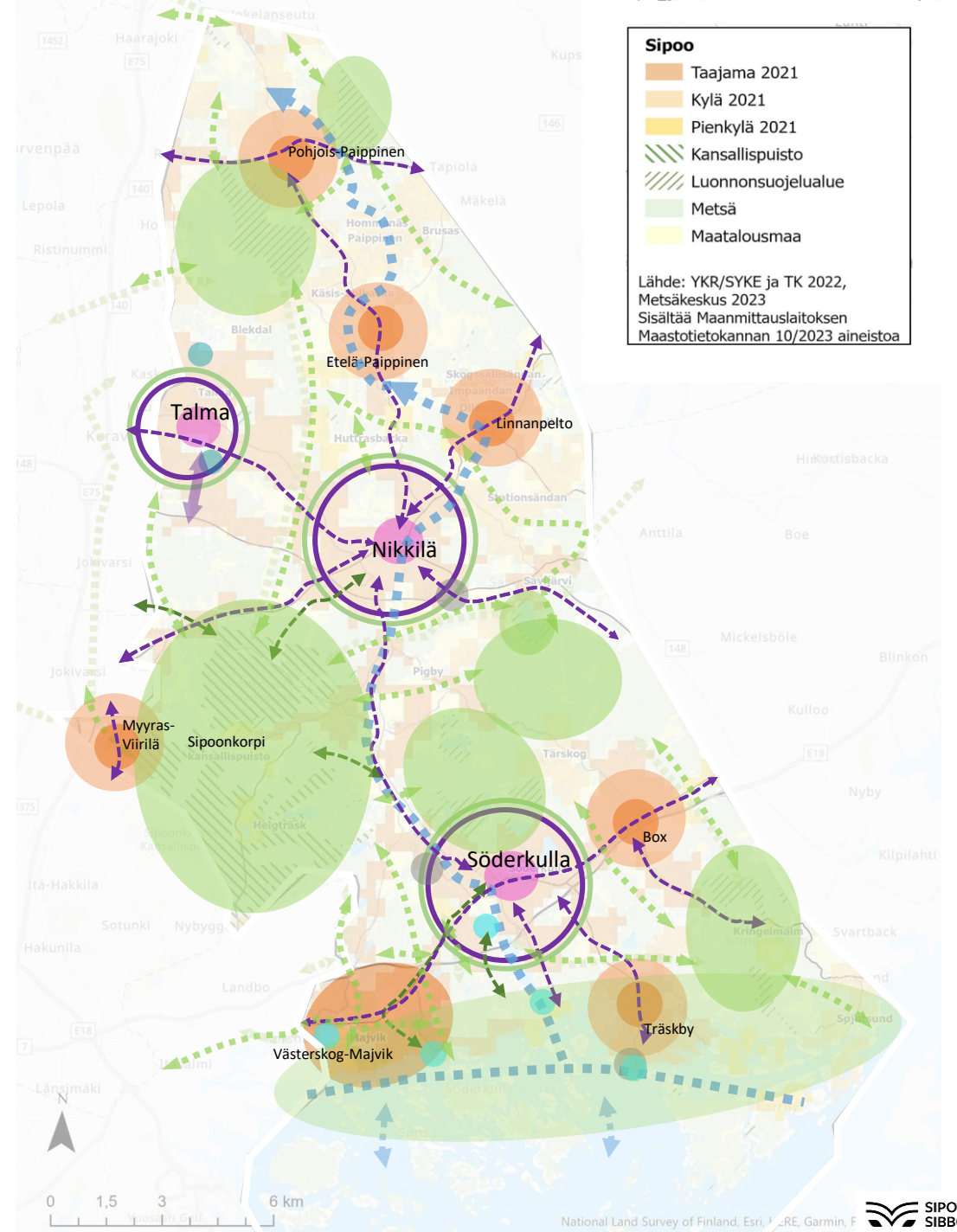
\* Henkilöliikenteen käynnistäminen radalla on yhteiskunnallisesti kannattavaa, kun (Kerava-Nikkilä) vyöhykkeen väkiluku saavuttaa noin 20 000 asukkaan rajan. Liikennöinti voidaan aloittaa radalla jo aikaisemmin kuntien ylimääräisillä rahoitusosuuksilla, jos halutaan tukea radan varren maankäytön nopeampaa kehitystä (Lähde: Uusimaa-kaava 2022). Sipoon strategiassa yksi tavoitteista on: KeNi-radalla on aloitettu henkilöjunaliikenne rajoitetusti ilman lisäinvestointeja rataan.



# OMALEIMAINEN JA KESTÄVÄ SIPOO 2050

## Siniviherverkosto, luontoyhteydet ja virkistys

- Viheralueet ja luonto tunnustetaan Sipoon voimavarana ja vetovoimana, mikä näkyy myös taajamien maankäytössä.
- Taajamissa on luonnonläheistä asumista ja asumisen yhteydessä lähivirkistys- ja viheralueita sekä reittejä ja talvisin latuverkoston ylläpitämistä.
- Sipoonkorpea ylläpidetään ja kehitetään kestävästi erityisesti luontokohteena ja luontoarvoja vaalien mutta myös virkistyskohteena. Huomioidaan Sipoonkorven vyöhykejako: virkistys ohjataan retkeily- ja luontomatkailevuöhykkeelle, ei syrjävyöhykkeille. Virkistysreitit ja taukopaikat keskitetään, ja luonnonsuojelulle varataan rauhoitetut alueet.
- Sipoonkorven ohella ylläpidetään ja kehitetään metsä- ja luontoalueita kattavasti koko Sipoon alueella.
- Rakennetussa ympäristössä matkailun painopistealueet ovat mm. Talma Ski ja Golf Talma, satamat sekä taajamien kulttuurikohteet sekä kulttuurihistorialliset kohteet.
- Säilytetään maaseudun perinnemaisemia vahvistamaan omaleimaista Sipoota.
- Saaristossa ja jokivarressa kehitetään vesistömatkailua ja -palveluita (vesibussiyhteydet saaristoon, melonta, satama-alueet, uimarannat sekä muut rantapalvelut). Saariston virkistystä kehitetään herkän saaristoluonnon ehdoilla.
- Satamat toimivat monipuolisina viihtymisen ja palveluiden portteina maalta merelle ja mereltä maalle. Veneilyn palveluita kehitetään rannikolla.
- Mahdollistetaan rantojen yhteiskäyttöä valituilla alueilla sekä pääsyä rannikolle.
- Säilytetään ja kehitetään keskeisiä ekologisia yhteyksiä ja turvataan lajiston liikkumismahdollisuudet. Viheryhteydet koskevat sekä ekologisia (mm. eläinten liikkuminen) että ihmisten virkistysyhteystarpeita.
- Kehitetään yhteyksiä virkistys- ja luontoalueille sekä taajamien sisällä.
- Kehitetään pyöräreittejä vapaa-ajan ja matkailun voimavarana.
- Alueiden suunnittelussa turvataan metsätalouden ja muiden maaseutuelinkeinojen toimintaedellytykset.
- Vältetään yhdyskuntarakenteen hajautumista luonnon elinvoimaisuuden turvaamiseksi.



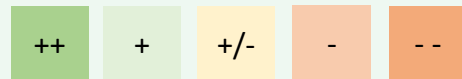


# Rakennemallisynteesin vaikutusten arviointi



# Rakennemallisynteesin vaikutusten arviointi

Omaleimainen ja kestävä Sipoo rakennemallin kokonaisvaikutusta on arvioitu eri osatekijöiden osalta strategisella tasolla.



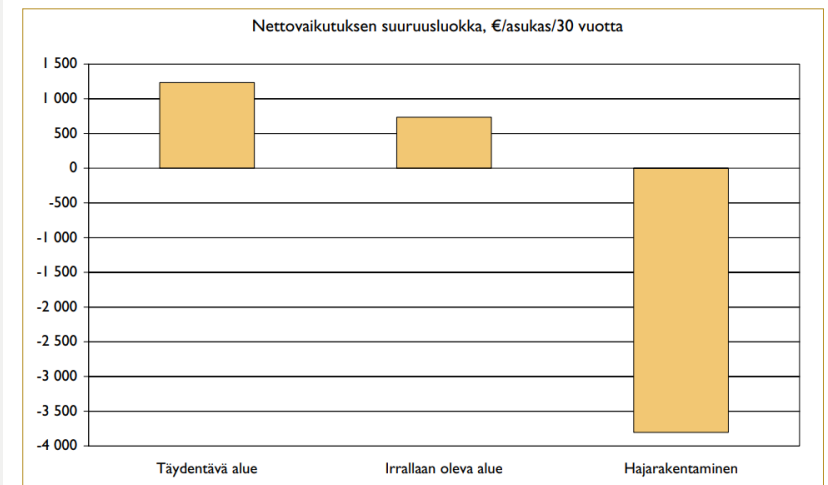


# Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnin teema	Vaikutuksia (suhteessa nykytilaan)	Huomioitavaa yleiskaavassa / jatkosuunnittelussa	-/-/0/+/++
<b>Asuminen ja asuinympäristöt</b>	<p>Vahvistaa <b>monipuolisen asumisen mahdollisuuksia</b> sekä <b>houkuttelevuutta</b>; keskustamaista asumista, pienimittakaavaista taajama-asumista sekä kyläasumista. Monipuolinen asuinrakentaminen rakenteen sisällä edistää sosiaalista kestävyyttä. Taajamissa sekä kyläalueilla vahvistetaan myös uuden rakentamisen myötä <b>alueiden erityispiirteitä ja omalaatuisuutta</b>.</p> <p>Asukasmäärän kasvun ja täydennysrakentamisen myötä asukastiheys taajamissa kasvaa. Tiivistyvissäkin rakenteessa <b>luontoyhteys</b> on tarkoitus säilyttää kehittämällä monipuolisia lähiluontomahdollisuuksia ja yhteyksiä.</p> <p><b>Asuinviihtyisyys</b> voi kasvaa uusien palveluiden myötä (seurausta asukasmäärän kasvusta), mutta uusi rakentaminen (asunto- ja työpaikkarakentaminen) myös muuttaa tuttua asuinympäristöä, mikä voi heikentää asuinviihtyisyyttä. Uudet kestävän liikkumisen mahdollisuudet niin keskusten ja elävän kyläverkoston välillä, taajamarakenteen sisällä kuin KeNi-radana myötä voivat edistää helpomman arjen sujumuuden kautta asuinviihtyisyyttä sekä asuinalueiden vetovoimaisuutta.</p> <p>Rakennemallisynteesi hyödyntää myös KeNi-radana tuoman maankäytön potentiaalia, yli puolet uudesta asumisesta on mahdollistettu mallissa rataverkon läheisyyteen.</p>	<p>Taajamissa lähiluontoyhteyksien ylläpitoa edistetään luomalla myös uusia yhteyksiä ja varmistamalla taajamarakenteen sisälle jäävien luontoalueiden ja yhteyksien riittävyys.</p> <p>Asumisen alueilla omaleimaisuuden ja erityispiirteiden vahvistaminen (mm. rakentamisen mittakaava) on tärkeää. Monipuolinen rakennuskanta edistää alueiden tasapainoista kehittymistä sekä juurtumista alueelle.</p> <p>Radan läheisyyden suunnittelun osalta on huomioitava erityisesti ympäristöterveydelliset asiat ja tarvittavat etäisyysvyöhykkeet. Herkkä jokiympäristö sekä muut herkät alueet (mm. pohjavesi, luonnonsuojelualueiden läheisyys) huomioidaan tarkemmassa suunnittelussa.</p> <p>Rakennemallin mahdollistama asukasmäärä edellyttää taajamien täydennysrakentamisen lisäksi taajamissa myös uusia asuinalueita tai rakentamista nykyiseen rakenteeseen kytkeytyen.</p>	<p>+/0</p>
<b>Elinkeinot</b>	<p>Vahvistaa kunnan kilpailukykyä tarjoten <b>toimintaedellytyksiä erilaisille yritystoiminnalle</b>. Asukaskasvu tukee työvoiman saantia ja raideliikenteen kehittäminen lisää työvoiman liikkuvuutta, mikä tukee yritysten toimintaedellytyksiä.</p> <p>Rakennemalleissa on osoitettu tilaa erilaiselle yritystoiminnalle. <b>Taajamia kehitetään sekoittuneina alueina</b> ja niihin sijoittuu asutuksen yhteyteen sopivaa yritystoimintaa. <b>Työpaikka-alueilla</b> mahdollistuu tuotannollisen, logistisen ja muun tilaa vaativan yritystoiminnan harjoittaminen.</p> <p><b>Maatalous- ja metsätalouselinkeinoille</b> jätetään tilaa. <b>Elinvoimaiset kylät</b> tukevat pienyrittäjyyttä mahdollistaen myös maatalouselinkeinon.</p> <p>Satamissa mahdollistuu mm. veneilyyn liittyvää yritystoimintaa.</p>	<p>Kartalla esitettyjen elinkeinoalueiden laajuuksia tarkennetaan yleiskaavassa ja varmistetaan, että niissä on riittävästi tulevaa tonttivarantoa asukaskasvu tukevalle työpaikkamäärälle.</p> <p>Taajamissa varaudutaan asutuksen kasvun ohella myös yritystoiminnan kehittämiseen. Työpaikka-alueiden ja -tonttien mahdollisia kielteisiä vaikutuksia läheiseen asutukseen tulee jatkosuunnittelussa minimoida lähiympäristön suunnittelulla sekä osoittamalla asutuksen viereen vain ympäristöhäiriötä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja.</p>	<p>++</p>

# Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnin teema	Vaikutuksia (suhteessa nykytilaan)	Huomioitavaa yleiskaavassa / jatkosuunnittelussa	--/0/+ / ++
<b>Alue- ja yhdyskuntatalous</b>	<p><b>Yhdyskuntatalouden</b> näkökulmasta nykyisen <b>yhdyskuntarakenteen eheytyminen</b> on taloudellisesti tehokasta, kun voidaan hyödyntää jo <b>rakennettua infrastruktuuria</b>. Asukaskasvu painottuu taajamiin sekä osin myös nykyiseen kyläverkkoon, jossa on jo palveluita. Näin ollen palveluverkot voivat suurelta osin palvella nykyistä suurempaa asukasmäärää ilman merkittäviä rakenteellisia lisäyksiä palveluverkkoon. Asukaskasvun painottuminen nykyisten päätaajamien ohella Talmaan, Majvikiin ja osin myös kyliin lisää <b>painetta kuntapalveluiden hajauttamiselle</b>, mikä vaikuttaa kuntatalouteen. Kuntataloudellisia kustannuksia tulee myös mahdollisesti lisääntyvästä <b>palveluliikenteestä sekä muun muassa maanhankinnasta. Meluntorjunta radan läheisyydessä</b> tuo myös kuntaan kohdistuvia kustannuseriä.</p> <p>Uusien alueiden kehittäminen nykyisen yhdyskuntarakenteen läheisyyteen ja raideliikenteeseen tukeutuen on alue- ja yhdyskuntataloudellisesti kestävämpää kuin hajarakentaminen.</p> <p><b>Aluetaloudelliset vaikutukset</b> ovat myönteiset verotulojen (kunnallis- ja kiinteistöverot) ja matkailutulon lisääntyessä sekä uusien työpaikkojen myötä. Kiinteistöjen arvo KeNi-radana asemien läheisyydessä voi kasvaa, mutta toisaalta laskea radan välittömässä läheisyydessä mutta kaukana asemista.</p> <p><b>KeNi-radalla</b> on myös merkittäviä yhdyskunta- ja aluetaloudellisia vaikutuksia (Lähde: Uusimaa-kaava 2022). Henkilöliikenteen käynnistäminen radalla on yhteiskunnallisesti kannattavaa, kun (Kerava-Nikkilä) 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 (Lähde: Uusimaa-kaava 2022). Sipoon osalta yhteiskunnallinen kannattavuus tarkoittaa noin 13 000 asukkaan lisäystä radan läheisyyteen, ja tämä on huomioitu rakennemallisynteessissä</p> <p>Suomen Ympäristön julkaisun (Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne, Kimmo Koski 2008) mukaan hajarakentamisen yhdyskuntataloudelliset vaikutukset ovat huomattavasti suuremmat kuin täydentävän tai irrallaan olevan alueen osalta. Selvityksen mukaan ratkaisevimmin eroihin vaikuttavat <b>kunnallisten palveluista aiheutuvat menot, katu- ja vesihuoltoverkon rakentamis- ja kunnossapitokustannukset</b> sekä se, että hajarakentamisesta ei kerry tonttien myyntituloja.</p>	<p>Palveluverkon ylläpitäminen kylissä edellyttää asukaskasvun mahdollistamista, toisaalta asukaskasvu voi myös edellyttää palveluiden kehittämistä.</p> <p>Kyliin ja muiden alueiden asukaskasvu painottuu rakennemallissa tulevaisuudessa Majvikin alueelle (tukeutuen tehokkaaseen joukkoliikenteeseen).</p>	<p>0/-</p>



Kuva 5. Pitkän ajanjakson kuntataloudellinen nettovaikutus, hintahaarukan keskiarvo €/asukas.

Lähde: Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne, Suomen Ympäristö, Kimmo Koski, 2008



# Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnin teema	Vaikutuksia (suhteessa nykytilaan)	Huomioitavaa yleiskaavassa / jatkosuunnittelussa	-/-o/+/>++
<b>Liikkuminen</b>	<p>KeNi-rata liityntäliikenteineen <b>parantaa joukkoliikenteen yhteyksiä</b> Nikkilän ja Talman seudulla ja luo sujuvan yhteyden Keravalle ja edelleen pääkaupunkiseudulle. Joukkoliikenneyhteys Söderkullasta pääkaupunkiseudulle toimii pitkään bussiliikenteellä. Koko Sipoossa bussiliikenne täydentää raideliikennettä.</p> <p>Uudet pyöräily-yhteydet <b>parantavat huomattavasti kestävä liikuttamisen mahdollisuuksia</b> päätaajamien välillä. Keskeisin uudistus on pyörätie Nikkilä-Söderkulla. Pyörätieverkon kehittäminen myös Paippisen suuntaan sekä Sipoonkorpeen lisäävät mahdollisuuksia hoitaa asiointi- ja virkistysmatkoja pyörällä. Uudet pyörätiet parantavat yhteyksiä rannikolle ja saaristoon.</p> <p>Kylien <b>joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan</b> pienemmällä, mahdollisesti automatisoiduilla bussikalustolla. Autoliikenne on kuitenkin tulevaisuudessakin merkittävä kulkutapa taajamien ulkopuolella.</p>	<p>KeNi-rata edellyttää tietyn asukaspuhjan, joten tämän on oltava lähtökohtana jatkosuunnittelussa. Suunnittelussa on tähdittävä maankäyttöön, joka tukeutuu Nikkilän ja Talman asemiin, ts. asumista on keskitettävä 800 metrin säteelle asemista.</p> <p>Asemien yhteyteen tulee varata tilaa liityntäpysäköinnille, niin autoille kuin pyörillekin (turvallisuusnäkökulma huomioon ottaen).</p> <p>Kävely- ja pyöräily-yhteydet on otettava tärkeinä lähtökohtina huomioon kaikessa maankäytön suunnittelussa. Niille on varattava riittävästi tilaa, talvien lumitilaa unohtamatta.</p> <p>Liikenteen sähköistyessä suunnitelmissa on varattava tilaa latausmahdollisuuksille, niin henkilöautoille, takseille, jakeluautoille kuin pyörillekin.</p>	+
<b>Palvelut ja matkailu</b>	<p>Palvelut keskittyvät kolmeen taajamaan. Kaupan palveluiden <b>päätaajamina kehittyvät Nikkilä ja Söderkulla</b>. Talmaan sijoittuu paikallisia palveluita. Asukaskasvu edistää palveluiden monipuolistumista. Rakennemalliin osoitetuissa kylissä mahdollistuu palvelujen säilyminen ja pienimittakaavainen kehittyminen, mutta kaupallisia palveluita ei kyliin sijoitu merkittävästi.</p> <p>Taajamien läheisyyteen työpaikka-alueille voi sijoittua <b>tilaa vaativan kaupan keskittymiä</b>.</p> <p>Monipuolisia palveluita (esim. kauppakeskuspalvelut) haetaan edelleen myös pääkaupunkiseudulta. Talmasta asiointi suuntautuu myös Keravalle. Raideliikenteen kehittäminen tuo pääkaupunkiseudun palvelut kestävämmiin saavutettaviksi.</p> <p><b>Saaristo ja rannikko, Sipoonkorpi ja Sipoonjoen varsi</b> kehittyvät matkailukohteina. Kehittyvät pyöräilyreitit ja vesibussiyhteydet edistävät vapaa-ajan ja matkailun palveluiden kehittymistä.</p>	<p>Taajamissa tulee osoittaa riittävästi aluevarauksia kauppoille ja palveluille. Viihtyisä kävely-ympäristö tukee palveluiden edellytyksiä. Asukaskasvun painottaminen keskeisille taajama-alueille parantaa palveluiden saavutettavuutta. Taajamien läheisillä työpaikka-alueilla tulee mahdollistaa merkitykseltään paikallisen tilaa vaativan kaupan sijoittuminen.</p> <p>Talman palveluiden kehittyminen edellyttää asukaskasvua. Palvelut tulee mitoittaa asukaskasvun mukaisena. Riskinä on asiointisuuntautuminen Keravalle.</p> <p>Julkisten palveluiden kehittäminen parantaa taajaman/kylän vetovoimaa ja edistää asukaskasvua. Kylien elinvoima ja asukaskasvu ovat edellytyksiä kyläkoulujen säilymiseen.</p> <p>Saaristomatkailun kehittäminen voi edellyttää myös asutuksen mahdollistamista rannikkoalueilla.</p>	+

# Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnin teema	Vaikutuksia (suhteessa nykytilaan)	Huomioitavaa yleiskaavassa / jatkosuunnittelussa	--/-/0/+/>++
<b>Taajamakuva ja kunnan imago</b>	<p><b>Viihtyisät, omaleimaiset taajamat</b> ja paikallisten erityispiirteiden ja monipuolisten asumisen ja yrittämisen mahdollisuuksien korostaminen vahvistavat kunnan houkuttelevaa ja elinvoimasta imagoa.</p> <p>Taajamissa mahdollistuu monipuolinen rakenne, myös <b>pienimittakaavaisuus ja vihreyden</b> ylläpitäminen ja kehittäminen. Raideliikenteen kehittäminen lisää taajamien vetovoimaa ja mahdollistaa rakennemallissa esitetyn asukaskasvun, mutta riskinä on voimakas taajamakuvaan muuttuminen nykyistä kaupunkimaisemmaksi.</p> <p><b>Monipuolinen tonttitarjonta</b> edistää kunnan imagoa yrittäjämyönteisenä kuntana.</p>	<p>Taajamakuvaan ja imagoon vaikutetaan merkittävästi myöhemmissä suunnittelu- ja toteutusvaiheissa.</p> <p>Omaleimaisuus on tärkeä tekijä kunnan imagon näkökulmasta. Sipoolaisessa omaleimaisuudessa korosuvat mm. pienmittakaavaisuus, luonto, vihreys, kylät ja maaseutumaisuus. Näihin on kiinnitettävä erityistä huomiota jatkosuunnittelussa.</p>	+
<b>Alue- ja yhdyskunta-rakenne</b>	<p>Rakennemalli vahvistaa jo nykyistä <b>monikeskuksista yhdyskuntarakennetta</b>; kolme taajamaa, niitä yhdistävät joukkoliikenteen vyöhykkeet sekä elävä kyläverkosto ja alueita ympäröivät elinvoimaiset viher- ja virkistysalueet. Pyöräilyn yhteydet sitovat kaikkia näitä yhdyskuntarakenteen osia toisiinsa. Rakenteen sisällä monipuolinen rakentaminen edistää monimuotoisten ja kestävien asuinalueiden syntymistä sekä pienentää riskiä alueiden segregoitumisesta. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet taajamien sisällä myös edistävät kestävästä yhdyskuntarakenteen kehittymistä. Rakennemallisynteesi hajauttaa kuitenkin yhdyskuntarakennetta osin tiiviiden taajamien ulkopuolelle.</p> <p><b>Aluerakenteen näkökulmasta</b> Sipoo linkittyy vahvasti Talman kehittämisen ja KeNi-radan myötä Keravan suuntaan sekä etelässä itä-länsisuuntaisesti mahdollisen Östersundomin raitiotien rakentamisen, valtatie 7:n ja Västerskogin-Majvikin alueen kehittämisen myötä Helsingin suuntaan.</p> <p>Kasvu painottuu vuoden 2035 jälkeen taajamien ohella Västerskogin-Majvikin alueelle ja sitä perustellaan Östersundomin tulevalla tehokkaalla joukkoliikennedyhteydellä.</p>	<p>Monikeskuksisen rakenteen kehittämisessä huomioitava uusien asuinalueiden tarkempi suunnittelu ja sijoittaminen osaksi nykyistä rakennetta tai olemassa olevan rakenteen läheisyyteen kestävästä aluekehittämisen näkökulmasta (erityisesti ympäristöllinen ja taloudellinen kestävyys).</p>	+ / -



# Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnin teema	Vaikutuksia (suhteessa nykytilaan)	Huomioitavaa yleiskaavassa / jatkosuunnittelussa	--/ -/0/+ / ++
<b>Luonnonympäristö</b>	<p>Rakennemallisynteesi toteutuessaan ylläpitää <b>nykyisiä ekologisia yhteyksiä sekä viherverkkoa</b>. Kasvun ohjaaminen nykyisen rakenteen yhteyteen, suureksi osaksi taajamiin niitä täydennysrakentaen, säilyttää nykyistä luonnonympäristöä. Muilla alueilla uudella rakentamisella voi kuitenkin olla vaikutuksia luonnonympäristöön ja sen monimuotoisuuteen.</p> <p>Rakennemallissa on osoitettu <b>laajoja yhtenäisiä luonnon ja virkistysalueita/ laajoja metsäalueita</b>, joilla pyritään säilyttämään alueen luonnon monimuotoisuutta.</p> <p><b>Sipoonkorpea</b> ylläpidetään ja kehitetään kestävästi erityisesti luontokohteena ja luontoarvoja vaalien mutta myös virkistyskohteena. Virkistysreitit ja taukopaikat keskitetään, ja luonnonsuojelulle varataan rauhoitetut alueet.</p> <p>Nykyisen rakenteen tiivistäminen kasvavan väestömäärän myötä luo painetta <b>lähiluontoverkoston ylläpitämiselle ja muun muassa kulutuskestävyyden varmistamiselle</b>.</p> <p><b>Herkän rantaluonnon</b> osalta on osoitettu ekologisia yhteyksiä jatkuvuuden turvaamiseksi. Uusia merkittäviä asuinalueita ei ole osoitettu ranta-alueelle tai saaristoon.</p> <p>Monikeskusmalli on <b>ilmastovaikutusten</b> osalta yhdyskuntarakenteen malleista heikoimpia lisäten liikkumistarvetta keskusten ja alakeskusten välillä. Uutta rakentamista on pääosin kuitenkin osoitettu olemassa olevien taajamien yhteyteen tai niitä tiivistäen sekä palvelukyliin ympäristöllisen ja taloudellisen kestävyuden näkökulmasta.</p>	<p>Taajamien kehittämisessä on varmistettava sujuvat sekä monipuoliset ekologiset yhteydet ja niiden jatkuvuus sekä yhteydet lähiluontoon ja viheralueiden riittävyys myös taajamien sisällä. Tarkemmassa suunnittelussa suositellaan hyödynnettävän muun muassa viherkerrointa ja biodiversiteetilaskuria.</p> <p>Uuden rakentamisen osalta hyödynnetään ennen kaikkea olemassa olevaa rakennetta.</p> <p>Laajat yhtenäiset luonnon ja virkistysalueet on säilytettävä rakentamiselta</p>	<p>+ / -</p>
<b>Ilmasto</b>	<p>Sipoon nykyisen yhdyskuntarakenteen kasvihuonepäästöt olivat vuonna 2020 noin 123 kt CO<sub>2</sub>-ekv ja arvioitu hiilinielu kokonaisuudessaan 20 kt CO<sub>2</sub>-ekv. Laskennallisesti, nykyisiä päästökertoimia käyttämällä, rakennemalli toteutuneena vuonna 2050 lisää yhdyskuntarakenteen <b>vuotuisia päästöjä noin puolella</b> eli 60 kt CO<sub>2</sub>-ekv ja vähentää hiilinielua vaikutukseltaan noin 2 kt CO<sub>2</sub>-ekv.</p> <p>Arvioitu yleisen yhteiskuntakehityksen aiheuttama päästöjen väheneminen puolestaan veisi päästöt lähelle nolaa 2050 mennessä. On kuitenkin otettava huomioon, että rakentamisen ja liikenteen päästöjen yleiseen vähenemiseen sisältyy selkeitä epävarmuuksia. Lisäksi on otettava huomioon metsien nieluvaikutuksen säilymiseen metsien ikärakenteen ja muuttuvan ilmaston vuoksi liittyvät epävarmuudet (esimerkiksi kuivuustuhot ja tuholaiset).</p> <p>Rakennemallisynteessin ilmastovaikutus noudattaa rakennemallin VE2 Eteläinen kehityskäytävä 2050 vaikutusta, mutta on vaikutukseltaan maltillisempi sekä päästöjen kasvun että nielujen menetyksen kannalta.</p>	<p>Maankäytön ilmastotoimien vaikuttavuus on suurin lähimpien 10-15 vuoden aikana ja erityisesti liikkumisen, rakentamisen ja hiilinielujen vahvistamisen osa-alueilla. Maankäytön toteutusjärjestys on eräs vaikuttava keino säädellä päästöjen määrää.</p> <p>Hiilinielujen vahvistamisessa ilmastokestävä metsien hoito eli hakkuiden vähentäminen on selkeästi vaikuttavin keino ja maankäytön ohjaus ja hiiliviljelyn lisääminen tulevat sen jälkeen. Nielujen vahvistamisen keinoja ja vaikuttavuutta Sipoossa tulee selvittää tarkemmin.</p> <p>Päästöjen vähentäminen ja hiilinielujen vahvistaminen tulee ohjeistaa kunnan maankäytön ja liikenteen toimintaprosesseihin.</p>	<p>- - <b>(erityisesti ennen vuotta 2040)</b></p>

# Vaikutusten arviointi kestävyiden näkökulmasta



## KULTTUURINEN JA SOSIAALINEN KESTÄVYYS

Omaleimainen ja kestävä Sipoo -rakennemalli pyrkii vahvistamaan asuinalueiden sosiaalista ja kulttuurista kestävyttä edistämällä muun muassa omaleimaisten taajamien ja kyläalueiden kehittämistä. Uusi rakentaminen toteutetaan alueen erityispiirteet ja mittakaava huomioiden.

Taajamissa sosiaalista kestävyttä edistetään huomioimalla suunnittelussa erityisesti lähiluonto, virkistysmahdollisuudet ja yhteydet sekä tuomalla erilaisia asumisten mahdollisuuksia (monimuotoinen rakennuskanta, joka vähentää asuinalueiden eriarvostumista sekä toisaalta edistää juurtumista alueelle). Asukasmäärän kasvu edistää myös monipuolisen palvelutarjonnan kehittämistä, mikä vahvistaa sosiaalista kestävyttä. Ilman hyvää suunnittelua on voimakkaan asukaskasvun riskinä toisaalta kuitenkin alueiden eriytyminen ja sosiaalisten ongelmien kasvu.

Monipuoliset liikkumisen mahdollisuudet, palvelut sekä asumisen mahdollisuudet edistävät ihmisten tasavertaisuutta osana sosiaalista kestävyttä. Elinvoimaiset kylät pienyrittämisen mahdollisuuksien myötä vahvistavat myös kulttuurista kestävyttä.

Sosiaalista ja kulttuurista kestävyttä vahvistaa kaikkien sidosryhmien mukaan ottaminen kehittämiseen.

*Yleiskaavan laatimisessa edistetään sosiaalista ja kulttuurista kestävyttä osallistamalla kehittämällä aluetta yhdessä alueen asukkaisen, elinkeinoelämän ja keskeisten sidosryhmien kanssa.*



## YMPÄRISTÖLLINEN KESTÄVYYS

Rakennemalli edistää ympäristöllistä kestävyttä asumisen osalta muun muassa keskittämällä uutta rakentamista olemassa olevan rakenteen yhteyteen, huomioimalla nykyisen maankäytön sekä edistämällä kestäviä rakentamisen ratkaisuja uudessa rakentamisessa. Uudet teollisuusalueet eivät sijoitu ympäristöllisesti herkille alueille ja luovat edellytykset pitkäjänteiseen yritystoimintaan hyvillä logistisilla sijainneilla.

Monipuolisen viherverkoston ylläpitäminen (alueineen ja ekologisine yhteyksineen) edistää ympäristöllistä kestävyttä. Lähivirkistysedellytysten luominen vähentää luonnon ympäristöllistä kuormitusta keskittäen liikkumisvirtoja valituille reiteille ja alueille.

Kestävien liikkumisen mahdollisuuksien edistäminen vahvistaa ympäristöllistä kestävyttä. Huomioitavaa on, että osa kyläalueista on kuitenkin oman henkilöauton varassa.

*Yleiskaavassa tulee huomioida näiden lisäksi myös vähähiilisten ja hiilineutraalien asuinalueiden edistäminen sekä ympäristöystävälliset energiaratkaisut osana asuinalueiden sekä palvelu- ja teollisuusalueiden suunnittelua. Puurakentamisen suosiminen edistää ympäristöllistä kestävyttä mutta sopii myös Sipoon omaleimaisuuteen edistäen kulttuurista kestävyttä. Muuntojoustavat ratkaisut mm. tilojen ja toimintojen osalta edistävän ympäristöllistä kestävyttä.*



## TALOUDELLINEN KESTÄVYYS

Omaleimainen ja kestävä Sipoo -rakennemalli tukee kunnan vetovoimaa ja sitä kautta myös taloudellista kestävyttä mahdollistamalla merkittävän asukasmäärän kasvun. Rakennemalli luo mahdollisuuksia elinvoimaa ja pitovoimaa tuovalle yritysalamalle uusien sijaintimahdollisuuksien ja ostovoimapotentialin myötä. Taloudellista kestävyttä vahvistavat monipuoliset asumisen mahdollisuudet edistämällä elinikäistä ja jopa ylisukupolvista asumista ja viihtymistä Sipoossa, mikä toisaalta lisää myös alueen houkuttelevuutta (muuttovoitto). Myös matkailualueet tuovat matkailutuloa kuntaan.

Kunnan näkökulmasta taloudellista kestävyttä voi kuitenkin heikentää monikeskuksinen rakenne ja haja-rakentaminen kuntatalouden menoerien kautta. Alueen tasapainoinen kehitys kuitenkin toisaalta vahvistaa taloudellista kestävyttä ja ehkäisee alueellista polarisaatiota.

Mikäli Sipoo profiloituu kestävä kehittämissä yritystoiminnan alueena, voi se entisestään vahvistaa myös taloudellista kestävyttä uuden ja pitkäaikaisen yritystulon myötä.

*Yleiskaavassa tulee huomioida edellisten lisäksi taloudellisen kestävyiden näkökulmasta myös resilienssien alueiden kehittäminen. Muuntojoustavat ratkaisut (sekä nopeat päätöksentekomahdollisuudet) alueilla ja niiden painopisteissä ovat entistä tärkeämpiä muuttuvassa toimintaympäristössä.*



LIITE

# **Palautekooste rakennemalli- vaihtoehtoista ja rakennemallisynteesin luonnoksesta**



# Nostoja ja huomioita palautteista rakennemallivaihtoehdoista

Lähteenä: Kyselyn tulokset, asukaskierros, mielipiteet ja lausunnot

## Asuminen



- Pienimittakaavaisuus ja väljyys Sipoon vetovoimatekijöitä
- Merkitystä on sillä, miten taajamat toteutetaan!
- Omaleimaiset taajamat -> taajamien profiilit rakennemalliin
- Ei lähiökehitystä
- Asumisen painopiste Nikkilään KeNi-radan takia herättää kommentteja
- Tavoitteena kaksikielisyys, kylien elinvoima tukee tätä tavoitetta (kyläkoulut ruotsinkielisiä)
- Asukasmäärien kasvu esille rakennemalleihin.
- Saariston asuttavuus ja merkitys asuinpaikkana nähdään tärkeänä
- Kylissä rakentamisen mahdollistaminen
- Mitä tapahtuu kylille, joita ei ole merkitty kehittyvinä kylinä?
- Kasvun osalta tulee tuoda perustelu
- Taajamat eivät saisi olla liian laajoja maantieteellisesti, jotta palvelut ja joukkoliikenne lähellä
- Myös kerrostaloasumista halutaan.
- Maaseutumainen elämäntapa myös tärkeä.
- Tarkempi kuvaus asukaspainopisteisiin, mitä pitää sisällään
- Taajamat: päätaajamat Söderkulla ja Nikkilä + Talma

## Viheralueet ja virkistys



- Luonto- ja virkistysalueet ovat Sipoon voimavara ja vetovoima
- Viher- ja virkistysalueiden nosto rakennemalleihin, myös taajamiin
- Monimuotoista luontoa myös siellä missä ihmiset asuvat, lähiluonto tärkeä
- Matkailuun uudet nostot: Söderkullan kartano ja Joensuu
- Suojelu- ja luontoalueiden kestävyys matkailun ja virkistykseen kohteena -> alueet ensisijaisia luontokohteita ei vain matkailu- ja virkistysalueita.
- Sipoonjoen potentiaalin hyödyntäminen

## Liikkuminen ja yhteydet



- Nikkilä-Söderkulla tärkeä pyöräilyreitti
- KeNi-rata jakaa mielipiteitä: Osa näkee KeNi-radan toivottavana ja osa toi esiin, että ratayhteys ei ole luonteva, kun kulkee Keravan kautta. Luonnollisempaa yhteyssuuntana nostettiin esiin Östersundomin kautta pikaratikalla
- KeNi-radan perustelu rakennemalliin
- Helsingin suunnitelmien epävarmuus, uhkakuva, jos Östersundomin ratikka ei toteudu?
- Paikalliset yhteydet tärkeitä tulevaisuudessa etätöiden ja digikasvun myötä.
- Kuinka suuret asukasmäärät mahdollistavat joukkoliikenteen (esim. kylissä)?
- Vesi-yhteyksien nosto tärkeää
- Riskinä: Jos tasapuolista asukaskasvua kaikkialle, ei kasvu riitä raideliikenteelle.

## Palvelut ja elinkeinot



- Sipooseen ei hakeudu asukkaita, jotka etsivät kaupunkimaisia palveluita.
- Riittävän suuret taajamat, jotta niissä on palveluita
- Kylien elinvoima ja asukaskasvu ovat edellytys kyläkoulujen säilymiseen. Kyläkoulut ovat Sipoon voimavara.
- Kouluverkko vaikuttaa asumisen painopisteiden toteutumiseen ja toisin päin
- Työpaikkaomavaraisuus tärkeää
- Maataloustoiminnan huomioon ottaminen
- Ei vain erillisiä työpaikka-alueita, vaan asumisen ja työpaikka-alueiden päällekkäisyys -> työpaikat lähellä
- Boxin teollisuusalueen laajuus
- Maatalous elinkeinona mahdollistettava

## Yleiset huomiot

- Yksikään rakennemallivaihtoehdoista ei suoraan nouse ylitse muiden, vaan mielipiteet hajautuvat.
- Kaikki rakennemallivaihtoehdot saavat sekä positiivisia että negatiivisia palautteita.
- Asukkaat painottavat asumisen tasapainoista sijoittumista myös kyliin, viranomaiset painottavat taajamalähtöistä kehittämistä.
- Asukkaista suuri joukko on pientalovaltaisen hitaan kasvun takana, mutta myös kerrostaloja kaivataan (vanheneva väestö haluaa palveluiden äärelle).
- Monikeskuksinen Sipoo ja pääkeskus herättää myös ristiriitaisia mielipiteitä.
- Palautetta kuntastrategiaan liittyvistä asioista (mm. asukaskasvu ja KeNi-rata) sekä asioista, jotka ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

# Keskeisiä aiheita kuntalaisten antamassa palautteessa rakennemallivaihtoehdoista

## Yhdyskuntarakenne ja kasvu

- Kuntalaisten toiveet Sipoon kehittämiselle ovat moninaisia ja osin ristiriitaisiakin. Eri alueilla painottuu erilaiset toiveet (esim. lounaisessa Sipoossa nopeampi kasvu, kaakkoisessa Sipoossa perinteisen kylämäisyyden säilyttäminen, taajamissa ristiriitaiset toiveet kasvusta)
- Suurin osa osallistujista toivoo kuitenkin maltillisempaa kasvua. On kuitenkin yksittäisiä palautteita tai alueita, joilla kannatetaan nopeaa kasvua.
- Kasvun kielteisiä vaikutuksia koetaan olevan mm. luonnonläheisyyden sekä omaleimaisen ja maaseutumaisen identiteetin katoaminen, "lähiömäisinä" koetut kerrostaloalueet sekä pelko sosiaalisten ongelmien lisääntymisestä.

## Asuminen ja asuinympäristöt

- Maaseutumaisuus, väljyys ja luonnonläheisyys ovat yleisesti vaalittavia vahvuuksia ja asumisen vetovoimatekijöitä. Vahva keskittäminen nähdään uhkana näille arvoille.
- Omaleimaisuutta toivotaan myös uusilta asuinalueilta. Monipuolisuutta asumiseen ja eri elämäntilanteissa oleville sopivia asuntoja.
- Kylien kehittäminen nähdään tärkeänä maaseutumaisen ja yhteisöllisen asumisen kannalta.
- Saariston elinvoimaisuus edellyttää myös pysyvän asumisen mahdollistamista siellä.

## Liikenne

- Oma auto on monelle ensisijainen ja sujuva liikkumistapa ja väylien sujuvuuden toivotaan jatkossakin säilyvän.
- Kevyen ja julkisen liikenteen kehittämistä kannatetaan laajasti. Kaikki eivät kuitenkaan pidä KeNi-yhteyttä nykyisten asukkaiden liikkumistarpeisiin vastaavana ratkaisuna, ja sen nähdään pakottavan liian voimakkaaseen yhdyskuntarakenteen keskittämiseen.

## Luontoarvot ja virkistys

- Luonnon ekologiset ja virkistykseen liittyvät arvot suunnittelun lähtökohdaksi.
- Arjen virkistysalueiden saavutettavuus taajamissa ja liittyminen laajempiin vihaverkostoihin on ensiarvoisen tärkeää asukkaille. Kasvu nähdään uhkana lähivirkistysalueiden säilymiselle taajamissa.

## Palvelut

- Moni on tyytyväinen nykyisiin julkisiin palveluihin, mutta huolena on kasvun edellyttämään palvelutarpeeseen vastaaminen.
- Vapaa-ajan palveluille ja kaupallisille palveluille on kysyntää erityisesti nuorten keskuudessa.

## Elinkeinot

- Paikallisen pienyrittäjyyden edistäminen ja maatalouselinkeinojen huomioiminen tärkeää.
- Tilaa vaativat elinkeinot (esim. logistiikka) nähdään vahvuuksina, mutta elinkeinoalueiden kielteiset vaikutukset asumisviihtyvyyteen huomioitava paremmin.
- Saariston elinkeinojen kehittyminen edellyttää saariston asuttavuuden parantamista.

## Kulttuuri ja elämäntavat

- Kulttuuriympäristöt suunnittelun lähtökohdaksi.
- Yhteisöllisyys ja sen vahvistaminen tärkeää hyvinvoinnille.
- Nuorten hyvinvointiin panostettava.
- Kaksikielisen identiteetin ja kulttuurin säilyttäminen.

## Muut teemat

- Ristiriitoja nähdään kunnan strategisten tavoitteiden (mm. kestävyys, kylien kehittäminen, turvallisuus, lasten ja nuorten hyvinvointi, vision "viherkeidas") ja rakennemallien välillä.
- Vuorovaikutusta ja asukasnäkökulman huomioimista edelleen kehitettävä.
- Voimassa olevien osayleiskaavojen huomioiminen suunnittelussa.



# Päättäjätöryöpan palautekooste rakennemallisynteesin luonnoksesta

## Kestävä asuminen ja monipuoliset elinkeinot

- Kasvun merkitys on suuri, kun tavoitteena on monipuolistaa elinkeinotoimintaa.
- Myös palveluiden kehittäminen edellyttää väestön kasvua.
- Kasvusta vuodesta 2035 ei ole tehty päätöksiä. Rakennemalli mahdollistaa kasvun, mutta kasvutavoite halutaan päättää myöhemmin.
- Muille alueille (kylät + Västerskog-Majvik) suunnattu väestönkasvu on liian pieni, se on pienempi, kuin mitä nykyinen yleiskaava mahdollistaa, ja liian pieni raideliikenteeseen tukeutuvalle alueelle Västerskog-Majvik.
- Miten yleiskaavassa määritellään, mille alueille kylissä saa rakentaa?
- Omaleimaisuus tulisi määritellä.
- Teollisuusalueita tulisi olla enemmän ja/tai niiden pitäisi olla laajempia.
- Eteläisen yhteyden kehittäminen on tärkeää.

## Sujuva liikkuminen ja toimivat yhteydet

- Kevyen liikenteen väyliä toivotaan lisää useisiin paikkoihin. Nikkilä-Söderkulla pyöräily-yhteys on tärkeä.
- Järvenpää kaavoittamassa elinkeinotoimintaa Haarajoen aseman lähelle. Sipoossa tulisi ryhtyä miettimään yhteyden kehittämistä Paippisista Haarajoelle.
- Helsinki-Porvoo pyöräily-yhteys kulkee maantietä 170 pitkin.
- Majvikin raideliikenne -näkökulmassa on tärkeä huomioida pidempi aikaperspektiivi
- Martinkylän aseman mahdollistamista toivotaan, toisaalta halutaan tavoittaa riittävä kasvu Talmassa ja Nikkilässä.
- Bastukärrin yhteydet ovat tärkeitä, mm. julkisen liikenteen yhteys Nikkilä-Bastukärr ja yhteys Talmaan/Nikkilään.
- Liityntäpysäköintiin halutaan parempia olosuhteita.
- KeNi-rata ei tule olemaan tärkein tapa liikkua koko Sipoossa. Tärkeimpiä ovat nyt ja tulevaisuudessa bussiyhteydet.

## Siniviherverkosto, luontoyhteydet ja virkistys

- Sipoonjoen linjaus kartassa ei kulje joen mukaisesti Nikkilän pohjoispuolella.
- Sipoonjoella ei Nikkilän pohjoispuolella ole merkitystä liikkumiseen. Yhtä lailla tulisi nostaa joenhaaroja melontayhteyksinä.
- Saariston yhteysviivat kartalla ovat epäselviä. Saaristossa on väyliä.
- Satamat merkityksellisiä liikkumisen kannalta. Lisättävä satama Majvikiin.
- Golf, laskettelurinne, ampumakeskus, motocross- rata huomioitava ja säilytettävä suunnittelussa.
- Tarvitaan vierasvenesatamaa ja samaan paikkaan uimarantaa.
- Kylpylää ehdotettiin ja uimahallista ja sen sijainnista keskusteltiin.