

Sipoon kunta

Kirjaamo

Lausunto Sipoon yleiskaavan rakennemalliluonnoksista

Sipoon yleiskaava päivittää kunnan kaavatilanteen ajantasaiseksi ja luo suuntaviivoja tulevalle maankäytön kehitykselle.

Sipoo on aktiivisesti mukana Helsingin seudun suunnittelu yhteistyössä, missä parhaillaan viimeistellään maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL2023-suunnitelmaa. MAL-visiona on luoda Helsingin seudusta Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue. Pää tavoitteina on luoda seudusta hiilineutraali, menestyvä ja hyvinvoiva. Näiden tavoitteiden soisi näkyvän selvemmin myös rakennemallien tavoitteissa.

Asuminen

Rakennemallien välillä suurin ero on asutuksen määrän painottuminen joko hajautetummin koko kunnan alueelle, Söderkullaan tai Nikkilä-Talma-alueelle. Kasvun kohdentuminen riippuu myös siitä, miten yhdyskuntarakenne ja liikenne yhteydet kehittyvät Östersundomin alueella. Eteläiseen kehityskäytävään painottuva kehitys edellyttää tiivistä yhteistyötä Helsingin kanssa joukkoliikenteen toimivuuden varmistamiseksi.

Kaikissa rakennemalleissa on Myyraksen alue esitetty samalla tavalla Muuna kasvun painopistealueena. Esityksestä ei ilmene, miten paljon asukkaita alueelle olisi tulossa, ja miten liikenne yhteydet ja palvelut alueelle järjestetään. Lahdentien länsipuolinen alue on pääosin Keravanjoen tulva-alue ja tukeutuu vahvasti Vantaan palveluihin. Vantaan kaupungin näkemys on, ettei aluetta voi laajamittaisesti rakentaa tukeutuen naapurikunnasta löytyviin palveluihin. Lahdentien itäpuolisen alueen kehittämiseen on paremmat edellytykset. Alue sijoittuu myös lähelle Sipoonkorven kansallispuistoa. Vantaan kaupunki ei kannata kasvun painopisteen osoittamista kyseiseen sijaintiin.

Työpaikat

Elinkeinojen ja työpaikkojen sijoittumisen painottuminen riippuu asumisen painopisteistä. Työpaikkojen arvioituun kehitykseen ei Vantaan kaupungilla ole huomautettavaa muuten, kuin mitä jäljempänä on todettu Bastukärren alueen liikenteestä.

Liikenne

Rakennemalleissa on esitetty kehitettävä kävely- ja pyöräily-yhteys Nikinmäkeen. Esityksestä ei käy ilmi, tavoitellaanko tätä yhteyttä maantien 140 varteen vai erillisenä ulkoilureittinä. Vantaan

kaupunki jatkaa mielellään rakennemalleissa esitettyjen kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien suunnittelua yhteistyössä Sipoon kunnan kanssa.

Bastukärrin teollisuusalueen liikenteen ohjauksessa Vantaan kaupunki toistaa näkemyksensä, että alueen liikenne tulee johtaa ensisijaisesti Keravantien/Lahdentien kautta, eikä Jokivarrentielle (mt 1521). Vantaa ei halua raskaan liikenteen määrien kasvavan Nikinmäen alueella ja Kulomäentiellä.

Kasvun painottuminen vahvojen joukkoliikenneyhteyksin varaan on hyvä tavoite. Östersundomin alueella on maakuntakaavassa metron ohjeellinen linjaus. Söderkullan joukkoliikenneyhteyksien suunnittelussa tulee tehdä vahvaa yhteistyötä Helsingin kaupungin kanssa. Mahdollisen raideyhteyden lisäksi on varauduttava riittävää bussiliikenteen tarjontaan, jotta kasvu ei tukeudu liian vahvasti henkilöautoliikenteeseen.

Luonto ja virkistys

Sipoonkorven kansallispuisto on pääosin Vantaan ja Sipoon alueilla. Kansallispuisto on kiinni pääkaupunkiseudun kasvavassa ja tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Väestön kasvaessa kansallispuistoon kohdistuu mittavaa virkistyskäyttöpainetta, ja virkistyskäytön ohjaaminen onkin tärkeää, jotta luonnon arvot voivat säilyä. Kansallispuisto ympäristöineen on osoitettu kaikissa rakennemalleissa soikiolla, joka on matkailun ja virkistyskäytön painopistealue. Kansallispuiston tärkein käyttötarkoitus, luonnonsuojelu, olisi hyvä nostaa esille. Kehitettäviä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä on osoitettu nuolilla. Yhteistyö kansallispuiston ja sen ympäristön kestävän virkistyskäytön kehittämisessä on toivottavaa.

Vantaan yleiskaavoissa jokien rannoille on varattu virkistysaluetta. Virkistysalueen ja ulkoilureitin jatkuminen Keravanjoen vartta pitkin Myraksessa ja Jokivarressa on Vantaan ulkoilureittiverkoston kannalta tärkeää. Viheryhteystarve on osoitettu kaikissa rakennemalleissa.

Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnissa VE1 korostuu negatiivisena. Esim. luonnonympäristöt ja ilmasto -osa-alue on VE1:ssä miinuksella, kun muissa vaihtoehtoissa vaikutus on ++. VE1:ssä myös aluetalous on negatiivinen.

Vaihtoehtojen 2 ja 3 välillä on vaikutusten arvioinnissa saatu alue- ja yhdyskuntarakenteen osalta positiivisempi tulos Eteläiseen kehityskäytävään kuin KeNi-rata painotukseen. Tämän perusteet eivät näy materiaaleissa. Samoin taajamakuvan- ja imagon osalta on nähty positiivisemmaksi Söderkullan kasvu kuin Nikinmäki-Talma alueelle painottuva kasvu. Jos tavoitteena on jakaa kasvu tasaisesti näiden taajamien välillä, niin tulos on perusteltu. Muuten olisi tarpeen perustella paremmin eteläisen kehityskäytävän saamia parempia tuloksia vaikutusten arvioinnissa.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS 4.9.2023