

Luonnos 16.9.2024

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUDELLE

LAUSUNTO ASIOISSA 2222/03.04.04.04.16/2024 JA 2641/03.04.04.04.16/2024

Lausunnon antaja

Sipoon kunta

Valittaja(t)

Uudenmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus (jäljempänä ”ELY-keskus”)

[REDACTED], itse ja ilmoituksensa mukaan valtuutettuna (jäljempänä ”valittaja 2”)

SISÄLLYSLUETTELO

1.	LAUSUNTO	3
2.	PERUSTELUT	3
2.1	Aluksi	3
2.2	Tausta	3
	2.2.1 Maaseutu- ja kyläalueiden osayleiskaavoitus Sipoossa	3
	2.2.2 Yleiskaavan luonne ja mitoitusjärjestelmä kaavan laatimisen työkaluna	4
	2.2.3 Maankäytön jäsentely ja yhteensovittaminen toimivaksi kokonaisratkaisuksi	5
2.3	Osayleiskaava täyttää maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetyt vaatimukset	6
	2.3.1 Osayleiskaava on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen.....	6
	2.3.2 Osayleiskaava on maakuntakaavan mukainen	8
2.4	Osayleiskaava huomioi yhdyskuntarakenteen toimivuuden sekä kohtelee maanomistajia tasapuolisesti	9
2.5	Liikenne	11
	2.5.1 Osayleiskaavan perusteena ollut liikenneselvitys ja liittymätarkastelu on ollut riittävä.....	11
	2.5.2 Osayleiskaava huomioi riittävällä tavalla joukkoliikenteen tarkoituksenmukaisen järjestämisen	13
	2.5.3 Liikenneselvityksessä esitetyt toimenpidesuosituks ^{et} ovat riittävät liikenneturvallisuuden parantamiseksi	14
2.6	Osayleiskaava huomioi riittävällä tavalla vaikutukset ilmastoon	15
2.7	Osayleiskaava täyttää vaatimukset vesihuollon järjestämisestä	16
2.8	Osayleiskaava täyttää vaatimukset ympäristöhaittojen vähentämisen ja pintavesien suojelun osalta	17
2.9	Osayleiskaava vaalii riittävällä tavalla luontoarvoja.....	17
2.10	Osayleiskaavaa ei tule kumota tai muuttaa myöskään ryhmäpuutarha-alueen osalta.....	18
2.11	Osayleiskaava ei ole muutenkaan lainvastainen	19
2.12	Lopuksi.....	19
2.13	Lisälausumat	19

1. LAUSUNTO

ELY-keskuksen ja valittaja 2 vaatimukset siitä, että Sipoon kunnan valtuuston 8.4.2024 §:ssä 17 tekemä päätös Pohjois-Paippisten osayleiskaavan G26 hyväksymisestä olisi kumottava, tulee hylätä.

2. PERUSTELUT

2.1 Aluksi

Valituksissa on arvosteltu usealla seikalla Sipoon kunnan valtuuston 8.4.2024 §:ssä 17 hyväksymää Pohjois-Paippisten osayleiskaavan G26 ja vedottu siihen, että päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä tai, että päätös on muuten lain vastainen.

Valituksissa mainitut seikat eivät kuitenkaan anna aihetta kumota valtuuston päätöstä, koska päätös ei ole syntynyt virheellisessä järjestyksessä eikä se ole muutenkaan lainvastainen.

2.2 Tausta

2.2.1 Maaseutu- ja kyläalueiden osayleiskaavoitus Sipoossa

Sipoo on olemukseltaan perinteikäs maaseutupaikkakunta, joka 1900-luvun jälkipuoliskolla kytkeytyi osaksi kasvavaa pääkaupunkiseutua. Kasvukeskuksina ovat olleet kaksi taajamaa – kirkonkylä/Nikkilä ja Söderkulla – sekä tulevaisuudessa Kerava–Nikkilä-radan varrelle rakentuva Talma.

Sipoon kaavoitusohjelman 2020–2024 esipuheessa todetaan: ”Kymmenien kylien Sipoo on tärkeä osa sipoolaista identiteettiä. Kylien kehittämisestä huolehditaan aluksi Pohjois-Paippisten ja Gumbostrand–Västerskog–Hitån osayleiskaavoja laatimalla.” Kaavoitusohjelma viittaa kunnan kehitys- ja kaavoituskeskuksen 6.12.2013 julkaisemaan Kymmenien kylien Sipoo -selvitykseen, jonka pohjalta maaseutu- ja kyläalueiden osayleiskaavoitus käynnistettiin. Pohjois-Paippisten kylä valittiin pilottihankkeeksi; vuonna 1993 valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuurihistorialliseksi ympäristöksi luokiteltu kohde Norra Paipis, kylä- ja kulttuurimaisema, joka oli saanut asutuksensa 1700-luvun lopussa (Ympäristöministeriö ja Museovirasto: Rakennettu kulttuuriympäristö).

Kaavallisen kehittämisen tavoitteena on elävä ja elinvoimainen maaseutu (vrt. Manner-Suomen maaseudun kehittämisohjelma 2014–2020), sillä arvokkaat maisema-alueet eivät säily ilman maaseudun elinkeinoja ja asutusta. Pohjois-Paippisissa, Pornaisissa ja Etelä-Mäntsälän alueella sijaitsevat peltoalueet ovat osa Keski-Uudenmaan laajinta maatalouden kannalta hyvien ja yhtenäisten peltoalueiden vyöhykettä. Suunnittelualueella sijaitsee myös Uudenmaan maakuntakaavassa osoitettu laaja, yhtenäinen ja ekologisen verkoston kannalta merkittävä metsätalousvaltainen alue. Tälle annetun

suunnittelumääräyksen mukaan alueen suunnittelussa on turvattava metsätalouden ja muiden maaseutuelinkeinojen toiminta- ja kehittämisedellytykset. Alueen säilyminen yhtenäisenä on turvattava välttämällä alueen pirstomista muulla maankäytöllä siten, että syntyy alueen kokoon nähden vaikutuksiltaan laaja- alaisia, pysyviä tai pitkäkestoisia liikkumisesteitä.

Samanaikaisesti kun Sipoo määrätietoisesti kehittää taajamiaan osaksi Helsingin seudun kasvavaa ja tiivistyvää kaupunkirakennetta, pyritään kaavoituksen keinoin myös vaalimaan maaseutu- ja kyläalueita määrätietoisesti ja vastuullisesti, merkittävien pannotuksin. Näin kunnan yhdyskuntarakenne ei leviä suunnittelemattomasti, kuten valituksessa on väitetty, vaan oleva yhdyskunta rakenne säilyy ja täydentyy hallitusti, voimassa olevan Sipoon yleiskaava 2025 mukaisesti.

2.2.2 Yleiskaavan luonne ja mitoitusjärjestelmä kaavan laatimisen työkaluna

Maankäytön suunnittelun keskeinen tehtävä on sovittaa yhteen eri tarpeet ja toiminnot tarkoituksenmukaisen ja kestävä kokonaisratkaisun saavuttamiseksi. Erityisesti maaseutualueiden yleiskaavoituksessa on maankäyttö ja rakennuslain (”MRL”) voimassaoloaikana merkittäväksi haasteeksi noussut maanomistajien tasapuolisen kohtelun sekä ympäristöllisesti, toiminnallis-taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä maankäytön yhteensovittaminen.

Kaavatyön alkuvaiheessa toukokuussa 2016 Nikkilässä järjestettiin mitoitusseminaari, johon osallistuivat muun muassa ympäristöministeriön, Uudenmaan ELY-keskuksen ja Uudenmaan liiton edustajat. Seminaarin pohjalta päädyttiin kehittämään mitoitusjärjestelmä, joka yhdistäisi toisiinsa maankäytölliset edullisuusvyöhykkeet ja kantatilaperiaatteen.

Mitoitusjärjestelmän keskeisenä tarkoituksena on ollut varmistaa maanomistajien tasapuolinen kohtelu kaavamenettelyssä ja samalla ohjata rakentamista yhdyskunta- ja palvelurakenteen sekä rakennetun ja kulttuuri- ja luonnonympäristön kannalta mahdollisimman kestävällä tavalla. On tärkeä ymmärtää, että rakennuspaikkojen laskennallinen kokonaismitoitus tässä ei-oikeusvaikutteisessa osayleiskaavassa ei kerro tavoitteellisesta tai todennäköisestä rakentamisen määrästä. Yleisen kokemuksen perusteella tiedetään, että maaseutualueella rakennuspaikoista vain osa – ehkä puolet tai vähemmän – toteutetaan lähivuosikymmeninä. Lisäksi ennen rakentamista rakennuspaikkojen on täytettävä rakennusluvan myöntämisen edellytykset. Kiinteistöille merkitty rakennuspaikkamäärä edustaa kaavoituksellista kattoa, ei automaattisesti toteutuvaa rakennuspaikkojen määrää.

Pohjois-Paippisten kaavahankkeessa työkaluksi kehitettiin edullisuus- ja mitoitusvyöhyketarkastelu, joka muiden vastaavatyyppeiden menetelmien rinnalla on otettu kaavoituksessa käyttöön 2010-luvulta alkaen ().¹

Yleiskaavoitukselle on ominaista tietty ylimitoitus – riippumatta siitä, ilmaistaanko kaava-asiakirjoissa rakentamisen enimmäisvolyymi absoluuttisina lukuina, suosituksina vai laskentakaaviona (esimerkiksi rakennuspaikkamäärä kiinteistön pinta-alayksikköä kohti). Jälkimmäisessä tapauksessa kaavan mahdollistama rakentamisen enimmäismäärä ei yleensä ilmene lukuina kaava-asiakirjoista. Kun kyseessä tässä tapauksessa ei ole suoraan rakennuslupa-oikeuttava, mitoittava yleiskaava, laskennallinen rakennusoikeus ei riitä perusteluksi myönteiseen suunnittelutarveratkaisuun, vaan harkintaa käytetään jatkossakin tapauskohtaisesti. Maanomistajien tasapuolisen kohtelun ja kaavan hyväksyttävyyden kannalta on tärkeää, että alueen maanomistajat saavat tilansa pinta-alaan, olosuhteisiin ja aiemmin hyödynnettyyn rakennusoikeuteen nähden kohtuullisen määrän laskennallisia rakennuspaikkoja.

Suunnittelualue ei ole erityisen voimakkaan rakentamispaineen alaista aluetta, ja voidaan arvioida, että rakentamisen määrä tulee olemaan noin 10 omakotitaloa vuodessa. Mikäli kaikki kaavan laskennallisen mitoituksen mukaiset rakennuspaikat toteutuisivat täysimääräisesti seuraavan 25 vuoden kuluessa, joka on kaavan tavoiteaikataulu, tarkoittaisi tämä keskimäärin 18 omakotitalon rakentamista vuosittain. Tätä ei kuitenkaan voida pitää todennäköisenä, koska alueella on ollut runsaasti jo aiemmin voimassa olleen Sipoon yleiskaavan mukaista rakennuspaikkavarantoa, joka ei ole johtanut rakennushankkeisiin.

Näin ollen, laskennallinen rakennuspaikkamäärä ei anna oikeaa kuvaa todennäköisestä rakentamisen määrästä ja kaavan ympäristöllisistä, liikenteellisistä, toiminnallisista ja muista vastaavista vaikutuksista. Kaavaselostuksen vaikutusarvioinnissa, sekä kaavan pohjana olleissa selvityksissä, teoreettinen enimmäismäärä on kuitenkin kuvattu ja otettu huomioon, sillä oletuksella, että laskennalliset rakennuspaikat toteutuisivat täysimääräisesti.

2.2.3 Maankäytön jäsentely ja yhteensovittaminen toimivaksi kokonaisratkaisuksi

Kaavaratkaisu tukee olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja täsmentää Sipoon yleiskaavassa 2025 osoitettua maankäyttöä. Verrattaessa osayleiskaavaa ja Sipoon yleiskaavaa 2025 toisiinsa kyläalueet (AT) ovat pysyneet samankokoisina (runsaat 10 % alueen pinta-alasta), harvaan rakennettujen maaseutumaiden alueiden osuus on supistunut huomattavasti (75 %:sta alle 40 %:iin) ja kokonaan rakentamattomiksi jätettävien luonto- ja maisema-alueiden osuus vastaavasti kasvanut (noin neljänneksestä yli puoleen). Näin ollen osayleiskaava hillitsee tuntuvasti varsinaista hajarakentamista.

¹ ks. esim. Hyvärinen, Eeva-Maija: Maaseutualueiden maankäytön suunnittelu, mitoitus ja mahdollisuudet Hämeenlinnassa. Opinnäytetyö, LAB ammattikorkeakoulu, 2020

MRL 35 §:n mukaisesti yleiskaavan tarkoituksena on kohdealueen yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteensovittaminen. Yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun sekä rakentamisen ja muun maankäytön perustaksi. Yleiskaavan laatimisessa MRL 37 §:n mainitsemat seikat (1...9) on otettu huomioon ja selvitetty siinä määrin kuin yleiskaavan ohjaustarve ja tarkkuus sitä edellyttävät – ottaen huomioon, että merkittävää uutta maankäyttöä tai infrarakentamista ei esitetä, vaan kyseessä on lähinnä täydentävän rakentamisen ohjaaminen ja ympäristöllisten arvojen vaaliminen ja suojeleminen.

Valtaosa, noin 80 %, uusista laskennallisista rakennuspaikoista sijaitsee enintään 400 metrin etäisyydellä nykyisistä maanteistä, joilla on edellytykset järjestää julkista tai yhteisöllistä liikennettä lähiseudun taajamiin ja/tai raideliikenneasemille. Näin ollen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämä *’Tehokas liikennejärjestelmä’* (*’Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustaville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.’*) toteutuu niin hyvin kuin maaseutualueella yleisesti on mahdollista.

Osayleiskaavan tarkoituksena on Pohjois-Paippisten kylän ympäristöä vaaliva ja vastuullinen kehittäminen osana Sipoon elävää ja elinvoimaista maaseutua – ei siis uusien asuinalueiden, työpaikkojen tai infrarakenteiden osoittaminen. Osayleiskaavoitus noudattaa MRL:n säädöksiä ja 2010-luvulla vakiintuneita kyläsuunnittelun käytänteitä. Merkittävänä kaavateknisenä työkaluna on käytetty edullisuusvyöhykkeisiin perustuvaa, kantatilatarkasteluun kytkettyä mitoitusjärjestelmää, joka tukee myös maaomistajien tasapuolisen kohtelun toteutumista. Osayleiskaava on laadittu lainsäädännön mukaisesti ja on kunnan kehittämisen kannalta tarkoituksenmukainen.

2.3 Osayleiskaava täyttää maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetyt vaatimukset

2.3.1 Osayleiskaava on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen

ELY-keskus on väittänyt, että osayleiskaava ei huomioi MRL 24 §:ssä säädetyllä tavalla valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita erityisesti vähähiilisestä ja resurssitehokkaasta yhdyskuntakehityksestä ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä. Väitteen ELY-keskus perustaa muun muassa siihen, että kaava esittää huomattavasti lisää rakentamista kyläalueille ja henkilöauton käyttöön tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta.

Valtakunnallisilla alueidenkäyttötavoitteilla pyritään tukemaan yhdyskuntien toimivuutta, edistämään kestävä ja tehokas liikennejärjestelmän kehittämistä, varmistamaan terveellisen ja turvallisen elinympäristön toteutuminen, turvaamaan elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä edistämään uusiutumiskykyistä energiahuoltoa.

Kyläalueiden kehittäminen, jota osayleiskaavalla on suunniteltu tehtäväksi, on olennainen osa tasapainoista aluekehitystä.

Osayleiskaava ohjaa uudisrakentamista jo olemassa olevan asutusrakenteen, liikenneyhteyksien, infrastruktuurin ja palveluiden yhteyteen sekä edullisuusvyöhykejaon mukaisesti vaihtelevalla mitoituksella että tarkemmalla ohjeellisella tarkastelulla mitoituksen mahdollistamien uusien rakennuspaikkojen sijoittumisesta.² Pohjois-Paippisten osayleiskaava tukee kestävän, maaseutumaisen ja vanhaan kulttuurimaisemaan sopivan asutuksen muodostumista hyvin liikenneyhteyksien saavutettaville alueille. Noin puolet kaavalla osoitetusta uudesta asutusrakenteesta sijoittuu alle 800 metrin etäisyydelle Järvenpään rautatieaseman ja Paippisten kyläkeskuksen väliseltä joukkoliikennereitiltä, jonka palvelutarjonnan kehittymistä maltillisesti lisääntyvä asutus tukee.

Tällä hetkellä joukkoliikenneyhteydet mahdollistavat työssäkäynnin ruuhka-aikoina kerran tunnissa kulkevin yhteyksin. Matka-aika Pohjois-Paippisten kyläkeskuksen ja Järvenpään rautatieaseman välillä on vuorosta riippuen 18–21 minuuttia. Vastaavalle yhteysvälille, Rajakulmantien (seututie 146) varrelle on osayleiskaavassa sekä Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkon toteutusohjelmassa (2019) osoitettu kevyen liikenteen väylä, mikä osaltaan edistää myös nykyistä sujuvamman ja turvallisemman pyöräily-yhteyden toteutumista Pohjois-Paippisista 7,5 kilometrin päähän Järvenpään keskustaan ja rautatieasemalle.

Luonto- ja kulttuuriympäristöjen osalta kaava-alueelle on varattu valtion luonnonsuojelualueiden (SL-alueet) ympäristöön laajasti jo Sipoon yleiskaavassa tunnistettuja yhtenäisiä maa- ja metsätalousalueita, joihin kytkeytyy erityisiä ympäristöarvoja (MY-alueet). Näille alueille ei ole osoitettu uusia rakennuspaikkoja. Kaava turvaa laajojen, yhtenäisten metsäalueiden säilymistä ja sitä kautta saatavia ekologisista ja virkistyksestä arvoja kasvavan kaupunkiseudun lähiympäristössä. Kulttuuriympäristön osalta kaava-alueelta on yhteistyössä maisemasuunnittelijan kanssa tunnistettu yhteensä lähes 10 hehtaarin laajuinen maisemallisesti ja historiallisesti arvokkaiden viljelysalueiden kokonaisuus (MA-alueet), jonka säilymistä avoimina peltoina tai niittyinä kaavaratkaisu turvaa.

Edelleen rakennuspaikkojen sijainnin ohjaaminen osayleiskaavassa on selvästi Sipoon yleiskaava 2025:n tasoa tarkempaa, mikä palvelee valtakunnallisia alueidenkäyttöä tavoitteita sekä ensisijaisesti olevaa rakennetta täydentävän yhdyskuntarakenteen, arvokkaiden kulttuuriympäristöjen vaalimisen, että laajojen yhtenäisten metsäalueiden ja ekologisten verkostojen säilyttämisen näkökulmista.

Näin ollen kaava täyttää MRL:n 24 §:n edellytykset valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta, eikä kaava ole lainvastainen.

² Ks. tämän lausunnon Kaava-aineisto ”Rakennuspaikat ja liittymätarkastelu”.

2.3.2 Osayleiskaava on maakuntakaavan mukainen

ELY-keskus on katsonut, että osayleiskaavassa osoitettu rakentaminen hajauttaa yhdyskuntarakennetta maakuntakaavan periaatteiden vastaisesti ja kaava olisi näin ollen MRL 39 §:n vastainen.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa (YM 2014) Pohjois-Paippinen on tunnistettu maakunnallisesti merkittävänä kylänä, jonne tavoitellaan ympäröivää haja-asutusta tiiviimpää rakentamista. Maakuntahallituksen 27.4.2020 hyväksymässä Uusimaa 2050 -maakuntakaavakokonaisuuteen kuuluvassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kyläalueita ei ole osoitettu kaavakartalla, vaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ulkopuolisia kaava-alueen osia koskevat yleiset suunnittelumääräykset, joissa painotetaan asuin- ja työpaikkarakentamisen sijoittamista olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja infrastruktuurin yhteyteen.

Maakuntakaavan, MAL 2023 -suunnitelman ja Sipoon strategian linjausten mukaisesti kunnan kasvun painopistealueita ovat Nikkilä–Talma-kasvukäytävä sekä Söderkullan keskus. Samanaikaisesti on tarkoitus kehittää myös elinvoimaisten kylien ja näihin kytkeytyvien maaseutumaisen asumisen vaihtoehtoja, vaikka määrällisesti kyliin kohdistettavat väestönkasvutavoitteet ovat huomattavasti painopistealueita maltillisempia.

Pohjois-Paippisten osayleiskaavassa maakuntakaavan tavoitteita on toteutettu rakennemallilla ”Kylä ja kehityskäytävät” ja uudisrakentamista on painotettu kyläkeskusten lähelle ja keskeisten liikenneyhteyksien (erityisesti Rajakulmantie) varrelle. Tätä työtä ja eri sijaintien välisten, yhtenäisillä kriteereillä lähestyttävien edullisuuserojen analysointia helpottamaan kaavatyön yhteydessä on kehitetty paikkatietopohjainen, edullisuusvyöhykkeisiin pohjautuva mitoitusjärjestelmä.

Pohjois-Paippisten osayleiskaavan kokonaismoituksen lähtökohtana on Sipoon yleiskaava 2025:n mukainen kantatilamitoitus, joka tuottaa alueelle laskennallisesti 372 uutta rakennuspaikkaa. Osayleiskaavan kokonaismoitus ylittää Sipoon yleiskaava 2025 mukaisen laskennallisen kantatilamitoituksen 80 rakennuspaikalla (+21,5 %). On kuitenkin huomioitava, että hyväksytyyn osayleiskaavan tavoitevuosi sijoittuu noin vuoteen 2050, eli selvästi pidemmälle tulevaisuuteen, kuin Sipoon yleiskaava 2025, ja kaavan mahdollistamien uusien rakennuspaikkojen on arvioitu toteutuvan vaiheittain seuraavien 25 vuoden kuluessa.

Jos Pohjois-Paippisten osayleiskaavan mitoituksen mahdollistamat 452 uutta rakennuspaikkaa toteutuisivat täysimääräisesti, vastaisi tämä Sipoon keskimääräinen asutokunnan koko (2,33 hlö) huomioiden noin 1050 uutta asukasta. Tällöin Pohjois-Paippisten alueen väestömäärä kasvaisi vuosittain noin 42 uudella asukkaalla, ja uusia omakotitaloja rakentuisi keskimäärin 18 kappaletta vuodessa. Kyseessä on siis hyvin maltillinen maaseutuasumisen mahdollisuuksien lisääminen, ei merkittävä rakentaminen, joka hajauttaisi yhdyskuntarakennetta.

Kaavan mahdollistama väestönkasvu Pohjois-Paippisten kylässä ja läheisillä maaseutualueilla on maakuntakaavan periaatteiden mukaista. Kaavaratkaisun mitoitusta arvioidessa on keskeistä huomata, että kyläalueilla uudisrakentaminen tapahtuu vaihteittain vuosikymmenien kuluessa, kunnan kasvun painottuessa ensisijaisesti ja kokonaisuudessaan maakuntakaavan mukaisesti keskuksiin ja kehittyviin taajamiin. Näin ollen kaava täyttää MRL 39 §:n vaatimukset maakuntakaavan riittävästä käyttämisestä ohjeena.

2.4 Osayleiskaava huomioi yhdyskuntarakenteen toimivuuden sekä kohtelee maanomistajia tasapuolisesti

ELY-keskus on katsonut, että kaava ei huomioi yhdyskuntarakenteen toimivuutta ja että kaavassa esitetty mitoitusjärjestelmä ei kohtele maanomistajia tasapuolisesti.

Sipoon yleiskaava 2025 mukaista kyläalueen rajausta ei ole kaavan valmistelussa pidetty kaikilta osin tarkoituksenmukaisena alueen kasvun ohjaamisessa, koska esimerkiksi suunnittelualueen tiheimmin asutettu ja liikenteellisesti parhaiten saavutettavissa oleva Rajakulman alue Järvenpään rajan tuntumassa sijoittuu yleiskaavan kyläalueen ulkopuolelle. Osayleiskaavatyön pohjaksi laadittujen paikkatietopohjaisten, pisteytettyihin edullisuusmuuttujiin perustuvien edullisuusvyöhykkeiden avulla on pystytty paikantamaan kaava-alueen yhdyskuntarakenteen kannalta suotuisat sijainnit perustellulla ja läpinäkyvällä tavalla.³

Edullisuusvyöhyketarkastelussa on tunnistettu suotuisat asumisen sijoittumisalueet, jotka kytkeytyvät tiiviisti alueen olemassa olevaan asutusrakenteeseen, tieverkkoon ja joukkoliikenteen palvelualueisiin. Saavutettavuutta on huomioitu eri näkökulmista sekä kriteerin ”yhdistyminen olemassa olevaan asutusrakenteeseen”, ”koulun läheisyys” ja ”joukkoliikenteen pysäkin läheisyys” kautta. Edullisuusvyöhyketarkastelussa on huomioitu myös liikenneturvallisuus. Lisäksi asumisen häiriötekijöinä on huomioitu liikennemelu, joka vaikuttaa pisteytykseen negatiivisesti.

Osoitettavista uusista rakennuspaikoista noin 66 prosenttia sijoittuu kylään (edullisuusvyöhykkeet 1–2) tai kylän lievealueelle (edullisuusvyöhyke 3). Kaavavalmistelussa myös kylän lievealue (edullisuusvyöhyke 3) on katsottu suotuisaksi täydentyvän kyläasutuksen alueeksi. Tästä vyöhykkeestä huomattava osa sijoittuu Sipoon yleiskaavan kyläalueen sisälle, ja kylän lievealueeseen kuuluu myös yhdyskuntarakenteen ja liikenneyhteyksien osalta alueelle keskeisesti sijoittuva Rajakulman alue, jonka kunta katsoo ELY-keskuksen kannasta poiketen soveltuvan hyvin täydentyvälle asutusrakenteelle. Näiden alueiden ulkopuolelle (edullisuusvyöhyke 4–5 / haja-asutusalue ja muut alueet) rakennuspaikkoja on osoitettu keskimäärin Sipoon yleiskaavan mitoituksen mukaisella tasolla, painottaen kuitenkin paikkojen sijoittumista yhdyskuntarakenteellisesti suotuisammalle edullisuusvyöhykkeelle 4. Myös haja-asutusalueella

³ ks. kaavan liite Pohjois-Paippisten osayleiskaavan edullisuusvyöhykkeisiin pohjautuva mitoitusjärjestelmä

rakennuspaikat on osoitettu maisemaan sovitetusti, osaksi olevia raittikylämäisiä rakentamisen tihentymiä.

Mitoituksen poikkileikkausajankohtana on sovellettu vuotta 2000 kunnanhallituksen linjauksen mukaisesti. Yhdyskuntarakenteen eheyttämisen näkökulmasta kaavaratkaisua valmisteltaessa on katsottu tärkeäksi mahdollistaa asutusrakenteen täydentäminen kyläkeskuksessa ja keskeisten yhteyksien varrella valitun rakennemallin "Kylä ja kehityskäytävät" mukaisesti. Vuoden 1959 poikkileikkausvuoden soveltaminen johtaisi uusien rakennuspaikkojen painottumiseen nykyistä ratkaisua heikompiin sijainteihin ja sitä kautta hajautuneemman yhdyskuntarakenteen muodostumiseen.

Kaavaa valmisteltaessa on arvioitu, että mitoituksen poikkileikkausvuoden asettaminen lähes 25 vuotta nykyhetkeä aiempaan ajankohtaan on riittävän pitkä aika varmistamaan kiinteistöjen nykyisten omistajien välinen tasapuolinen kohtelu sekä estämään tilanteet, jossa viime aikoina suoritettut kiinteistön lohkomiset tuottaisivat maanomistajille epätasapuolisesti jakautuvia hyötyjä verrattuna kiinteistöään lohkomattomiin maanomistajiin.

Kaava ei ole muutenkaan ristiriidassa maanomistajien tasapuolisen kohtelun kanssa. Kaava ei tähtää MRL 44§:n mukaiseen mahdollisuuteen käyttää yleiskaavaa rakennusluvan perusteena. Kaavamateriaaleihin sisältyvät laskennalliset mitoitusaulukot, tarkastelut rakennuspaikkojen ohjeellisesta sijoittumisesta sekä mahdollisista liittymäjärjestelyistä tukevat suunnittelutarveratkaisujen valmistelua. Rakennuspaikkojen laskennallinen mitoitus on suoritettu kaava-alueella maanomistajien tasapuolinen kohtelu huomioiden. Yksittäisten rakennuspaikkojen tarkempien toteutusedellytysten selvittäminen ja osoittaminen jää rakennushanketta suunnittelevan maanomistajan vastuulle. Kaavaselostuksessa ja yleismääräyksissä tuodaan myös selvästi esille, että toteutettavien rakennuspaikkojen lukumäärä voi jäädä kaava-aineistoissa esitettyä enimmäismäärää pienemmäksi.⁴

Osayleiskaavan mahdollistama maaseutumaisen asutusrakenteen täydentyminen vuosikymmenien kuluessa ei myöskään edellytä asemakaavoitusta. Laaja-alainen asemakaavoitus ei ole kuntatalouden näkökulmasta tarkoituksenmukainen tai mahdollinen ratkaisu Pohjois-Paippisten kaltaisten kyläalueiden kehittämiseksi. Rajakulmantien varrelle osoitetun työpaikka-alueen (TP) osalta kunta on varautunut asemakaavan laatimiseen, mikäli kyseisen työpaikka-alueen tonteille ilmenee kysyntää. Muiden alueelle mahdollisesti sijoittuvien maanomistajavetoisten hankkeiden osalta asemakaavoitus ratkaistaan toteutusvaiheessa voimassa olevien säädösten pohjalta.

Kaavan liitteeksi laadittu tarkastelu rakennuspaikkojen ohjeellisesta sijoittumisesta tukee suunnittelutarveratkaisujen valmistelua. Rakennuspaikkojen sijainnin ohjauksen tavoitteena on eheän kylärakenteen muodostumien siten, että uudisrakentaminen ei

⁴ Kaavaselostus, s. 27. Huom. viittauksissa kaavaselostukseen on käytetty tässä lausunnossa kaavaselostuksen sivunumeroita, ei PDF-tiedoston sivunumeroita.

pirsto avoimia maisematiloja tai luontoalueita, vaan sijoittuu olemassa olevan tieverkon ja asutusrakenteen yhteyteen. Tätä tavoitetta tukevat myös MA-, MY- ja MU-alueiden kaavamääräykset, jotka estävät uusien rakennuspaikkojen muodostaminen maisemallisesti arvokkaille peltoalueille ja laajoille metsäalueille, joilla on ympäristöarvoja. Eri maanomistajien rakennushankkeiden toteutusjärjestyksellä ei ole merkittävää vaikutusta täydentyvän asutusrakenteen eheyden tai resurssitehokkuuden näkökulmasta. Täydentävät osuudet alueen jalankulun ja pyöräilyn infrastruktuuriin on tunnistettu jo Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkkoselvityksessä (2019) ja esitetty osana kaavaratkaisua. Yhteyksien toteutus ei siis edellytä alueen asemakaavoitusta.

Pyöräilyn osalta etäisyys suunnittelualueen rajalta Rajakulmasta Järvenpään keskustan rautatieasemalle on 4 kilometriä ja kyläkeskuksesta 7,5 kilometriä. Rajakulman ja Järvenpään keskustan välille on jo aiemmin toteutettu kevyen liikenteen väylä. Kaavassa on kunnan kävelyn ja pyöräilyn palveluverkkoselvityksen tavoitteisiin pohjautuen osoitettu tämän yhteyden jatko suunnittelualueen läpi kohti Pornaista. Suunnittelualueen pohjoisosista pyöräilyetäisyys Haarajoen lähijuna-asemalle on puolestaan noin 4,5 kilometriä.

Kaavaselostuksen yhteydessä on arvioitu kaavaratkaisun vaikutuksia alueen palveluverkkoon ja palveluiden kysyntään. Kaava tukee nykyisten palveluiden, erityisesti kyläkoulun, toimintaedellytyksiä kyläalueella sekä edistää pienimuotoisen kaupallisen palvelutoiminnan syntymistä kyläkeskukseen. Muilta osin alue tukeutuu myös tulevaisuudessa Sipoon kuntakeskuksen Nikkilän ja etenkin kaupallisten palveluiden osalta Järvenpään keskustan palvelutarjontaan, joka sijoittuu noin 7,5 kilometrin etäisyydelle kyläkeskuksesta.

Näin ollen osayleiskaava huomioi yhdyskuntarakenteen ja maanomistajien tasapuolisen kohtelun ja muutenkin täyttää MRL 39§:n mukaiset sisältövaatimukset maakunta-kaavan huomioon ottamisesta yhdyskuntarakenteen toimivuuden, taloudellisuuden, ekologisen kestävyuden sekä olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämisen osalta, huomioi palveluiden saatavuuden, mahdollisuudet liikenteen tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen sekä mahdollisuudet turvalliseen ja terveelliseen elinympäristöön.

2.5 Liikenne

2.5.1 Osayleiskaavan perusteena ollut liikenneselvitys ja liittymätarkastelu on ollut riittävä

Liikennekysymyksiä on selvitetty kaavatyön yhteydessä ajoneuvoliikenteen liikennemäärien, joukkoliikenteen palvelutarjonnan ja yhteyksien sekä kävelyn ja pyöräilyn osalta. Kaava tukeutuu olemassa olevaan tieverkkoon, eikä kaavassa ole esitetty uusia yleisten teiden yhteyksiä. Kaavassa esitetyt uudet rakennuspaikat sijoittuvat olemassa olevan tieverkon varrelle, nykyisten yksityisteiden jatkeiden tai uusien yksityisteiden yhteyteen. Kiinteistöjen liittymistarpeista on laadittu ohjeellinen tarkastelu kaava-

aineiston liitteeksi. Lisäksi kuten edellä on todettu, osayleiskaavaa ei sovelleta suoraan rakennusluvan perusteena MRL 44§:n mukaisesti, jolloin yksittäisten rakennuspaikkojen liittymisjärjestelyjä tarkastellaan yksityiskohtaisemmin osana suunnittelutarvetkaisuprosessia.

Lisäksi osoitettujen ohjeellisten rakennuspaikkojen toteutus ei edellytä uusia maantieliittymiä seututielle 146 (Rajakulmantie / Linsvedintie), vaan liittymätarkasteluliitteessä on osoitettu, miten niiden määrä voidaan liittymiä yhdistämällä paikoin jopa pienentää.

Liikennesuunnittelija on esittänyt kaavaselostuksen yhteydessä suosituksia liikenneolosuhteiden parantamisesta kaava-alueella halkovien yleisten teiden yhteydessä. Kaavaselostukseen on jo aikaisemmassa vaiheessa sisällytetty liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden vaiheistustaulukko, jossa arvioidaan liikenneympäristön kehitystarpeita kaavan vaiheittaisen toteutumisen aikana. Kaavakartalla esitetyt Paippistentien, Rajakulmantien ja Linsvedintien kevyen liikenteen väylät ovat osa Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkkoselvityksessä (2019) esitetyjä yhteyksiä luokissa tärkeimmät pääverkon hankkeet (Paippistentie) ja kiireelliset pääverkon hankkeet (Rajakulmantie, Linsvedintie).

ELY-keskus on katsonut, että liikenneselvitys olisi tullut olla valmis kaavan nähtävillä oloaikana ja perustanut kantansa siihen, että erillinen liikenneselvitys on listattu vasta hyväksytyyn kaavaehdotuksen liiteasiakirjoihin. Nähtävillä olleessa kaavaehdotuksessa liikenneselvityksen materiaalit liikenneverkon nykytilanteesta, liikennemääräennusteista sekä suunnittelualueen uuden maankäytön aiheuttamista laskennallisista liikennemäärän lisäyksistä on raportoitu osana kaavaselostusta. Liikennesuunnittelusta kaavaehdotuksessa on vastannut WSP Finland Oy. Kaavan liikenneselvitystä on täydennetty ja selvityksen sisältö on koottu erilliseksi asiakirjaksi kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen ELY-keskuksen muistutuksen pohjalta. Lisäksi MRL ei edellytä, että lopullinen kaavan perusteena oleva selvitys tulisi olla valmiina kaavan nähtävillä oloaikana vaan on riittävää, että selvitykset ovat valmiita ennen kaavan hyväksymistä.

Sipoon kunta on myös ELY-keskuksen muistutukseen tehdyssä vastineessa vastannut ELY-keskuksen esittämiin huomioihin.⁵ Täydennetty liikenneselvitys on ELY-keskuksen muistutuksessa esittämien huomioiden mukainen. ELY-keskuksen muistutuksen pohjalta liikenteellisten tarkastelujen (mm. meluennuste) ennustetilanne päivitettiin vuoden 2050 mukaiseksi, tietoja yleisten teiden liikennemäärästä tarkennettiin ja maantie 146:n liittymistä tuotettiin toimivuustarkastelu. Toimivuustarkasteluun sisällytettiin kaavan rakennuspaikat ja liittymätarkastelu -liitekartalla esitetyt olevat liittymät, joihin kaavan mahdollistama lisärakentaminen tukeutuu. Toimivuustarkastelussa on huomioitu myös etäämmällä maanteistä sijaitsevien rakennuspaikkojen tuottama kuormitus, johon ELY-keskuksen valituksessa viitataan. Ohjeelliset uudet rakennuspaikat, joiden tuottamiin henkilöautomatkoihin toimivuustarkastelu perustuu, on

⁵ Nähtävillä oloajan palauteraportti vastineineen, s. 7–8.

esitetty kaavan rakennuspaikat ja liittymätarkastelu -liitekartalla, joka on ollut nähtävillä myös kaavaehdotusvaiheessa.

Kunta ei ole nähnyt mahdollisena puuttua osana osayleiskaavaprosessia yksittäisten kiinteistönomistajien olemassa oleviin yleisten teiden tieliittymiin, joiden liittymäluvista vastaa tienpitäjänä valtio. Kaavaratkaisu mahdollistaa kuitenkin olevien ajoneuvoliittymien vähentämisen maantie 146:n varrella rakennuspaikat ja liittymätarkastelu -liitteessä esitetysti, jolloin myös olemassa olevat rakennuspaikat saadaan palveltua keskitetyimmillä, yhteiskäyttöisillä liittymillä. Kaavaratkaisun mahdollistama uusi maankäyttö ei tuota uusia liittymätarpeita maantie 146:n varrelle.

Kaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi ennustettuine matkatuotoksineen kattaa koko kaava-alueen. Liittymien toimivuustarkastelun teettämistä verrattain vähäliikenteisten Granbackantien ja Paippistentien liittymille ei ole ollut tarpeen, koska kyseisten teiden nykyiset ja ennustetut liikennemäärät ovat ainoastaan vähäisiä.

Näin ollen, WSP Finlandin laatima, ELY-keskuksen muistutuksen pohjalta täydennetty liikenneselvitys 30.11.2023 antaa riittävän kuvan liikenteen toimivuudesta kaavan mukaisen maankäytön toteuduttua, eivätkä selvityksen lopputulokset ole antaneet aihetta tarkistaa kaavaehdotuksen mukaista maankäyttöratkaisua tai uusien rakennuspaikkojen mitoitusta.

2.5.2 Osayleiskaava huomioi riittävällä tavalla joukkoliikenteen tarkoituksenmukaisen järjestämisen

ELY-keskus väittää, että kaavan vaikutuksia joukkoliikenteeseen tai joukkoliikenteen palvelutason parantamiseksi ei ole arvioitu riittävällä tavalla.

On luonnollista, että kyläalueilla ja maaseudulla henkilöautoliikenteen kulkutapaosuus on verrattain korkea. Kaava parantaa kuitenkin myös joukkoliikennepalveluiden säilymis- ja kehittämisedellytyksiä, koska alueen asukasmäärän kasvu on suunnattu painotetusti joukkoliikennekäytävien tuntumaan. Alueen nykyiset joukkoliikennematkat suuntautuvat pääosin Nikkilän ja Järvenpään suuntiin. Etenkin työmatka- ja koululaisliikennettä palvelevan linja-autotarjonnan lisäksi Järvenpään, Haarajoen ja Ainolan asemien lähijunatarjonta palvelee alueen asukkaita. Asemien liityntäpysäköinti mahdollistaa junan käytön matkaketjun osana myös niinä aikoina, jolloin linja-autojen liityntäliikenteen palvelutaso on heikompi.

Joukkoliikenteen tarjonta kyläalueilla edellyttää myös kysyntää. Kunta näkee Pohjois-Paippisten kyläalueen ja liittyvien liikennekäytävien väestöpohjan ylläpidon ja kehittämisen keskeisenä tekijänä alueen joukkoliikennepalveluiden turvaamiseksi tulevaisuudessa. Kylä-alueilla joukkoliikenteen mahdollinen palvelutaso on silti luonnollisesti matalampi kuin keskuksissa ja taajamissa. Pohjois-Paippisten kyläalueen sijainti tehokkaan lähijunaliikenteen asemanseutujen yhteydessä parantaa kuitenkin mahdollisuuksia liityntäliikenteen järjestämiseen ja kehittämiseen myös tulevaisuudessa.

Lisäksi osana kaavavalmistelua on tutkittu joukkoliikennejärjestelmään kiinteästi liittyviä turvallisia jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä, joiden kehittäminen on myös huomioitu osana kaavaratkaisua.

Näin ollen kaava huomioi riittävällä tavalla joukkoliikenteen järjestämisen ja kehittämisen eikä täten ole MRL 9 §:n tai 39 §:n vastainen.

2.5.3 Liikenneselvityksessä esitetyt toimenpidesuosituksukset ovat riittävät liikenneturvallisuuden parantamiseksi

Liikenneturvallisuutta on käsitelty kaavaselostuksen vaikutusten arvioinnissa sekä erillisessä WSP Finlandin laatimassa liikenneselvityksessä. Kaavaselostuksessa tuodaan esiin, kuinka suunnittelualueen henkilövahinko-onnettomuusmäärien kehitystä on tutkittu Väyläviraston Ivar3-ohjelmistolla, joka ottaa huomioon kaavan uuden maankäytön aiheuttaman liikenne-määrälisäysten vaikutusten lisäksi myös maankäytön muutoksesta riippumattoman liikennemäärien kasvun sekä ajoneuvojen ennakoitun kehittymisen aiempaa turvallisemmiksi. Maankäytön muutoksen lisäksi tutkittiin nopeusrajoituksen alentamisen vaikutusta liikenneturvallisuuteen.

Liikennemäärien kasvun havaittiin lisäävän ennustettuja onnettomuusmääriä. Tämä on liikenteen lisääntymisen tyypillinen seuraus skenaariossa, jossa muut muuttajat pysyvät ennallaan. Kaavassa esitetyillä toimenpidesuosituksilla, kuten maantien 146:n ja Paippistentien liittymän jalankulkuolosuhteiden parantamisella sekä myös kunnan kävelyn ja pyöräilyn pääverkon palveluverkkoselvityksessä (2019) osoitetulla maantien 146:n varren jalankulku- ja pyöräilyväylällä sekä suositelluilla nopeusrajoituksilla pystytään selvityksen mukaisesti varmistamaan liikkumisen turvallisuus ja sujuvuus myös tilanteessa, jossa alueen asukasluku kasvaa tulevien vuosikymmenien kuluessa.

Yhtenä liikenneselvityksen suosituksena on esitetty maanteiden nopeusrajoitusten tarkistuksia Pohjois-Paippisten kyläalueen läheisyydessä. Esitettyjen suositusten vaikutukset alueen ohittavan liikenteen matka-aikoihin on arvioitu vähäisiksi. Tutkitusti ajoneuvoliikenteen ajonopeudella on kuitenkin merkittävä vaikutus jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuteen. Kaavan vaiheittainen toteutuminen ei edellytä valtion tieverkkoa koskevien tunnistettujen liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteiden välitöntä toteutusta. Liikenneselvityksessä esitetyt toimenpiteet ennakoivat tulevaisuuden mahdollisia toimenpidetarpeita, joiden tarkoituksenmukaisuus ja toteutusajankohta ovat riippuvaisia alueen tulevasta väestökehityksestä.

Liikenneselvityksessä on tarkasteltu osayleiskaavatasolla riittävästi kaavan mahdollistaman maankäytön vaikutuksia valtion maantieverkolle niin liikennemäärien, liittymien välityskyvyn kuin liikenneturvallisuudenkin osalta. Liikenne-ennusteiden osalta selvityksessä on verrattu nykytilannetta vuosien 2030 ja 2050 tilanteeseen, huomioiden kaavan mahdollistaman maankäytön toteutuminen vaiheittain sillä oletuksella, että kaikki laskennalliset rakennuspaikat olisivat toteutuneet vuoteen 2050 mennessä.

Edelleen osayleiskaavan mahdollistama maankäyttö ei yleisesti poikkea volyymiltään merkittävästi jo aiemmin voimassa olleen Sipoon yleiskaavan 2025 mahdollistamasta asutusrakenteen täydentymisestä, eikä kaavaratkaisu siten itsessään tuota aiemmin ennakoiduista poikkeavia muutostarpeita alueen liikennejärjestelmään. Kunta katsoo myös, että kaavassa valtion tieverkolle esitetyt toimenpidesuosituksset lähtökohtaisesti parantavat liikenneturvallisuutta sekä edistävät eri ihmisryhmien liikkumistarpeiden ja matkaketjujen toimivuutta liikennejärjestelmistä ja maanteistä annetun lain 15 §:n mukaisesti. Kunta on myös valmistautunut vastaamaan omalta osaltaan alueen kehityksen edellyttämistä investoinneista erityisesti turvallisen jalankulku- ja pyöräily-ympäristön ja liikenneinfrastruktuurin kehittämiseksi.

Näin ollen kaava täyttää MRL 9 §:n ja 39 §:n vaatimukset myös liikenneturvallisuuden kehittämisen ja huomioimisen näkökulmasta.

2.6 Osayleiskaava huomioi riittävällä tavalla vaikutukset ilmastoon

ELY-keskus on katsonut, että kaava ei luo edellytyksiä vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhteiskuntakehitykselle eikä se täytä ilmastonäkökulmasta MRL:n yleiskaavan sisältövaatimuksia. Lisäksi ELY-keskus vetoaa siihen, että maakuntakaava ei ole ilmasto-vaikutusten näkökulmasta ollut MRL 32 §:n mukaisesti riittävästi ohjeena yleisosa-kaavan suunnittelussa.

Kuten jo edellä on käsitelty, Sipoon kunta tavoittelee ensisijaisesti asukasmäärän kasvun painottumista kehitettäviin taajamiin maakuntakaavan mukaisesti. Vaikka kunnan strategian mukaista on asutusrakenteen täydentäminen myös kyläalueilla, joihin nyt valituksen kohteena oleva osayleiskaava keskittyy, määrällisesti suurin osa kasvusta tulee sijoittumaan mainituille taajama-alueille, joiden kulkuyhteydet ja lähipalvelut ovat kyläalueita monipuolisempia.

Osana kaavavalmistelua kaavaselostuksen yhteydessä on arvioitu kaavaratkaisun ilmasto-vaikutuksia ELY-keskuksen aiemmin suosittamaa KILVA-työkalua hyödyntäen. Koska kyseessä on osayleiskaava, arvioinnissa on keskitytty maankäytön ratkaisuihin suunnittelualueen sisällä. On luonnollista, että kylien osayleiskaavoituksen yhteydessä mahdollisuudet vaikuttaa esimerkiksi asukkaiden kulkutapajakaumaan ovat rajallisia, mikä arviossa tuodaan esille.

Koko kunnan aluetta koskevat strategiset linjaukset maankäytön ja tavoitellun väestönkasvun sijoittumisen osalta ratkaistaan ja arvioidaan ensisijaisesti koko kunnan yleiskaavatyön osana. Osayleiskaava-alueen osalta KILVA-arvioinnissa ei ole sivuutettu uudisrakentamiseen vääjäämättä liittyviä negatiivisia vaikutuksia. Arvioinnissa todetaan esimerkiksi, että ”*kaavan mahdollistama uudisrakentaminen on volyymiltaan*

*huomattavaa*⁶ ja että ”yhdyskuntarakenne tukeutuu kuitenkin myös tulevaisuudessa pääosin henkilöauton käyttöön”⁷.

Toisaalta hiilinielujen osalta arvioissa tuodaan esiin esimerkiksi alueen laajojen ja yhtenäisten metsäalueiden selvästi Sipoon yleiskaavan 2025 tasoa tiukempi rajaaminen rakentamisen ulkopuolelle, minkä myötä alueelle muodostuu yhdessä varsinaisten suojelualueiden kanssa yli 1100 hehtaarin laajuinen alue, jolle kaava ei mahdollista yhtään rakennuspaikkaa.

Valituksessa tuodaan lisäksi esiin, että kaavaselostuksessa viitataan puurakentamiseen, vaikka kaavamääräyksissä ei veloiteta toteuttamaan uudisrakennuksia puurakenteisina. Puurakentamisen edellyttäminen kaavamääräyksissä ei ole kuitenkaan tarpeellista, koska lähes 90 prosenttia Suomeen rakennettavista pientaloista on kuitenkin puurakenteisia⁸, minkä lisäksi kaavamääräyksissä edellytetään kyläalueen rakennusten soveltamista olemassa olevaan kulttuuriympäristöön. Puurakentamisen edellyttäminen kaavamääräyksissä asemakaava-alueiden ulkopuolella on muutenkin kaavoituksessa melko epätyypillistä. Edelleen ilmastovaikutusten arvioinnissa on todettu, että hiiltä varastoiva puurakentaminen sopii hyvin kyläympäristön luonteeseen, ja että kaava mahdollistaa hiiltä varastoivan täydennysrakentamisen.

Näin ollen ilmastovaikutukset on arvioitu kyläympäristön maankäyttöä ohjaavan osayleiskaavan mittakaava huomioiden riittävällä tasolla, ja että osayleiskaava täyttää myös yhdyskuntarakenteen ekologisen kestävyuden ja ympäristöhaittojen vähentämisen osalta MRL:n sisältövaatimukset. Kuten jo edellä on todettu, maakuntakaava on myös ollut MRL 32 §:n mukaisesti ohjeena osayleiskaavaa laadittaessa, ja että osayleiskaavan mahdollistama uudisrakentaminen on sijoitettu mm. kaavassa hyödynnettyä edullisuusvyöhykemenetelmää soveltaen olevaan rakenteeseen tukeutuen.

2.7 Osayleiskaava täyttää vaatimukset vesihuollon järjestämisestä

ELY-keskus on katsonut, että osayleiskaava ei täytä MRL 39 §:n sisältövaatimuksia vesihuollon järjestämisestä tai sen järjestämiseksi vaadittavista selvityksistä. ELY-keskus on vedonnut muun muassa siihen, että vesijohtoverkoston kapasiteetti ja kattavuus on rajallinen eikä tarkempia suunnitelmia vesihuollon järjestämisestä ole tehty kaavan valmisteluvaiheessa. Edelleen ELY-keskus toteaa, että selvitykset ovat riittämättömiä myös jätevesien osalta.

Maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n sisältövaatimuksen perusteella osayleiskaavassa ei edellytetä tarkan vesihuoltosuunnitelman laatimista. Kunta noudattaa osayleiskaava-alueella vesihuoltolain pykälä 5 § ja 6 §.

Kaava-alueella pääosa rakennuksista on vesijohtoverkoston piirissä. Myös alueen viemäriverkosto kattaa hyvin tiheimmin asutetut alueet, joille myös kaavan

⁶ Kaavaselostus, s. 46.

⁷ Kaavaselostus, s. 47.

⁸ Archinfo 2023, <https://www.archinfo.fi/artikkelit/metsasta-kasvaneen-maan-tulevaisuus-on-puussa>

mahdollistama uudisrakentaminen pääosin kohdistuu. Kaavaratkaisun mahdollistamia laskennallisia rakennuspaikkoja ei sijoitu olemassa olevien verkostojen ulkopuolelle enempää kuin alueella aikaisemmin voimassa olleen Sipoon yleiskaavan 2025 mahdollistamassa tilanteessa. Kunnan rakennusjärjestys säätää myös osaltaan sekä vesihuollon järjestämistä että pohjavesialueille rakentamista haja-asutusalueilla.

Kuten myös valituksessa todetaan, Rajakulmantien ja Paippistentien varrella sijaitsee Keski-Uudenmaan veden runkovesijohto kohti Nikkilää, ja talousveden lisäkapasiteettia alueelle on hankittavissa kunnan vesilaitoksen arvion mukaan edullisesti. Rajakulmantietä pitkin kulkee myös Mäntsälän siirtoviemäri.

Näin ollen osayleiskaava täyttää MRL 39 §:n mukaiset vaatimukset myös vesihuollon järjestämisen kannalta kestäväällä tavalla. Edelleen vesihuoltolaitosten toiminta-alueiden määrittäminen ja päivittäminen ei kuulu kaavan MRL 39 §:n mukaisiin sisältövaatimuksiin.

2.8 Osayleiskaava täyttää vaatimukset ympäristöhaittojen vähentämisen ja pintavesien suojelun osalta

Suunnittelualueen pintavesiä ja valuma-alueita on tarkasteltu FCG:n vuonna 2023 laatimassa päivitetystä luontoselvityksessä ja aiemmin tehdyssä Ympäristötutkimus Yrjölän (2016) arvioissa osayleiskaavan vaikutuksista läheisten Natura-alueiden luontoarvoihin. Lisäksi kaavahankkeen lähtötietoina ovat toimineet Sipoon yleiskaavaselvityksen luontotiedot.

Ympäristötutkimus Yrjölän kaavaluonnosvaiheessa laatimassa Natura-arvioissa todetaan, että jokien ja purojen osalta luontotyyppiin voi kohdistua kasvavaa virkistyspainetta (mm. melonta, kalastus), ja että maankäytön muutokset voivat aiheuttaa vedenlaadun muutoksia. Kielteiset vaikutukset ympäristölle on arvioitu vähäisiksi.

Kaavan mahdollistama uudisrakentaminen vesistöjen läheisyydessä on vähäistä. Sipoonjoki sivu-uomineen sijoittuu lähes kokonaisuudessaan erityyppisille rakentamiselta rauhoitetuille alueille (kaavan MY- ja SL-alueet).

Näin ollen osayleiskaava täyttää ympäristöhaittojen vähentämiselle ja pintavesien suojelemiselle asetetut MRL 39 §:n mukaiset sisältövaatimukset.

2.9 Osayleiskaava vaalii riittävällä tavalla luontoarvoja

ELY-keskus katsoo, että kaava ei täytä MRL 39 §:n sisältövaatimuksia luontoarvojen vaalimisen osalta eikä perustu riittäviin selvityksiin. ELY-keskus on esittänyt, että osayleiskaava-alueella tehty Natura-arviointi on vanhentunut ja se olisi tullut päivittää kaavamennettelyn aikana.

Kaavaluonnosvaiheen jälkeen tehdyt muutokset eivät ole olleet Natura-alueille kohdistuvilta ympäristövaikutuksilta merkittäviä. Näin ollen Ympäristötutkimus Yrjölän vuonna 2016 laatimaa Natura-arviota voi pitää keskeisiltä osiltaan riittävän tuoreena.

Kaavaluonnosvaiheen jälkeen rakentamiselta rauhoitettua MY-aluetta (maa- ja metsätalousalue, jolla on erityisiä ympäristöarvoja) on laajennettu kunnan ympäristöasiantuntijan maastokäynnin pohjalta Kummelbergenin metsän Natura-alueen ympäristössä kattamaan myös viereinen Bastängsbergetin kalliomäen alue. Sekä MY-alueiden että SL-alueiden osuudet suunnittelualueesta ovat kaavaprosessin edetessä hieman kasvaneet suunnitelmien tarkentuessa sekä uusien Törngrenin metsät ja Hökärrin metsäluonnonsuojelualueiden perustamisen myötä. Verrattuna aiemmin voimassa olleen Sipoon yleiskaavan 2025 mukaiseen maankäyttöratkaisuun, osayleiskaava mahdollistaa selvästi aiempaa laajempien metsäluonto- sekä niitty- ja viljelyalueiden rauhoittamisen rakentamiselta.

Edelleen kaava-alueesta on teetetty kaavamenettelyn aikana vuonna 2023 koko kaava-alueen kattava päivitetty luontoselvitys.⁹ Päivitetty luontoselvitys kattaa myös alueelle sijoittuvat Natura 2000 -kohteet Kummelbergenin metsän (FI0100099), Sipoonjoen pääuoman (FI0100086) sekä Rörstrandin vanhan metsän (FI0100069). Päivitetyn selvityksen tavoitteena on ollut varmistua luontoselvitysten riittävästä ajantasaisuudesta, osayleiskaavan sisältövaatimukset huomioiden. Päivitetyn selvityksen perusteella ei ole ollut tarvetta toteuttaa lisäselvityksiä. Selvityksessä ei noussut esiin mitään aiemmista selvityksistä poikkeavaa, joka olisi aiheuttanut lisäselvitystarpeita tai aikaisempien tutkimuksien uusimisia.

Vuoden 2016 liito-oravaselvityksessä alueelta ei löytynyt merkkejä liito-oravista, eikä alueella ole siis ollut sellaisia esiintymiä, joiden tilanne olisi jäänyt seurantaan. Saman vuoden selvityksissä kirjoverkkoperhosta alueelta puolestaan löytyi. Kirjoverkkoperhosella on Sipoossa vahva kanta ja lajille optimaalista aluetta nähtiin selvityksen pohjalta sijoittuvan kaava-alueelle runsaasti. Selvityksissä sekä liito-oravalle soveltuvan elinympäristön että kirjoverkkoperhosen elinolosuhteiden kannalta keskeisimmäksi uhaksi selvityksissä nähtiin metsätalous, erityisesti laajat avohakkuut. Vaikka liito-oravan esiintymiä ei ole havaittu alueella, selvityksissä esiin nousseet uhat on huomioitu kaavaratkaisussa. Kaava-alueella on muun muassa säilytetty laajoja yhtenäisiä metsäalueita, jotka edesauttavat lajin sekä kirjoverkkoperhosten esiintymistä alueella.

Näin ollen osayleiskaava täyttää MRL 39 §:n mukaiset sisältövaatimukset luonnonarvojen vaalimisen osalta.

2.10 Osayleiskaavaa ei tule kumota tai muuttaa myöskään ryhmäpuutarha-alueen osalta

Valittaja 2 katsoo, että osayleiskaavan RP-merkinnällä (ryhmäpuutarhojen alueet sekä harrastusluonteiseen viljelyyn varattavat palsta-alueet) osoitettu ryhmäpuutarha-alue tulisi poistaa. Valittaja 2 perustaa väitteensä useisiin seikkoihin, mutta ei esitä tarkempia perusteluita kumoamiselle. Kunta on pääasiallisesti vastannut valittajan esiin

⁹ Pohjois-Paippisten osayleiskaava- Päivitetty luontoselvitys. FCG, 24.11.2023.

nostamiin seikkoihin kaavan nähtävillä oloajan jälkeisessä palaute- ja vastinemenetelyssä.

Osayleiskaavassa osoitettu RP-alue sijaitsee seututasolla määritellyn taajama-alueen reunavyöhykkeellä, polkupyöräetäisyydellä (3 km) Talman suunnitellulta tiiviiltä asuinalueelta ja rautatieasemalta.

Osayleiskaavaan RP-merkinnällä osoitettu kolmen hehtaarin laajuinen alue pohjautuu yksityiseen hankkeeseen. Kaavamääräyksen mahdollistamilla toiminnoilla ei ole seudullista tai alueellisesti laajempaa merkitystä.

Alue on kaavamääräyksen mukaan asemakaavoitettava, eikä sitä ole tarkoitettu pysyvään asumiseen. Asemakaavoituksen yhteydessä on laadittava tarpeelliset selvitykset sekä arvioitava riittävällä tasolla kaavaratkaisun vaikutuksia muun muassa maisemaan ja liikenteeseen. Asema-kaavoituksen yhteydessä myös selvitetään, etteivät suunnitellut toiminnot aiheuta kohtuutonta haittaa ympäristön asutukselle. Asemakaavaratkaisuun voidaan vaikuttaa osallistumismenettelyjen kautta. Hankkeen eteneminen edellyttää maankäyttösopimusta.

Näin ollen osayleiskaavaa ei tule kumota myöskään ryhmäpuutarha-alueen osalta.

2.11 Osayleiskaava ei ole muutenkaan lainvastainen

Muutkaan valittajien väitteet tai näkökohdat, joita ei edellä ole erikseen mainittu, eivät anna aihetta valituksen hyväksymiselle.

2.12 Lopuksi

Sipoon kunta viittaa tämän lausunnon lisäksi lausunnon liitteenä oleviin asiakirjoihin.

2.13 Lisälausumat

Kunta varaa mahdollisuuden lausua asiassa myöhemmin annettavista lausumista ja mahdollisesti hankittavista selvityksistä.

SIPOON KUNTA

LIITELUETTELO

1. Kaavakartta ja kaavamerkinnot, 8.4.2024
2. Kaavaselostus lopullisessa muodossa, 8.4.2024
3. Rakennuspaikat kiinteistöittäin, 8.4.2024
4. Rakennuspaikat ja liittymätarkastelu, 8.4.2024
5. Mitoitusjärjestelmä ja -taulukko, 8.4.2024
6. Palauteraportti

7. Päivitetty luontoselvitys, FCG Oy, 24.11.2023
 - a. Luontoselvityksen liite A3
8. Liikenneselvitys, WSP, 30.11.2023
9. Kaavan vaikutuksista tehdyt selvitykset
 - a. Sipoon strategia 2022–2025
 - b. Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys. Ark.tsto Lehto Peltonen Valkama, Ympäristötoimisto Oy, 2006
 - c. Sipoon historiallisen ajan muinaisjäännösten inventointi. Museovirasto; Suhonen V.-P., 2007
 - d. Sipoon manneralueen esihistoriallisen ajan ja saariston esihistoriallisen sekä historiallisen ajan muinaisjäännösten inventointi. Museovirasto; Koivisto S., 2007
 - e. Maisemanhoidon ja suojavyöhykkeiden yleissuunnitelma Sipoonjoen valuma-alueella Sipoossa, Pornaisissa ja Mäntsälässä. Uudenmaan Ympäristökeskus, 2002
 - f. Sipoon viher- ja virkistysaluestrategialuonnos. Sipoon kunta, 2011
 - g. Viher- ja virkistyskäytön strategia 2011
 - h. Pohjois-Paippisten osayleiskaava: Maisemaselvityksen selostus ja maisemalliset maankäyttösuositukset. MA-arkkitehdit, 4.11.2016
 - i. Ylikunnallinen ulkoilu- ja viherreittien kehittämiselvitys 2021
 - j. Sipoon sisäisten viherreittien yhteenvetoraportti 2021
 - k. Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella. YS-Konsultit Oy, 2002
 - l. Sipoon yleiskaava-alueiden luontoselvitykset 2006. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy. 2006
 - m. Sipoon lepakkokartoitus. Wermundsen Consulting Oy, Batcon Group, 2006
 - n. Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt (MALU). Itä-Uudenmaan liitto, 2010
 - o. Sipoon kunta: KuntaMETSO. METSO-kohteiden inventointi 2011. Luontotieto Keiron Oy, 2011
 - p. Kirjoverkkoperhosen esiintyminen Sipoon Pohjois-Paippisten osayleiskaava-alueella vuonna 2016. Ympäristötutkimus Yrjölä, 10.10.2016
 - q. Liito-oravan esiintyminen Sipoon Pohjois- Paippisten osayleiskaava-alueella vuonna 2016. Ympäristötutkimus Yrjölä, 10.10.2016
 - r. Arvio Sipoon Pohjois-Paippisten osayleiskaavan vaikutuksista läheisten Natura-alueiden luontoarvoihin. Ympäristötutkimus Yrjölä, 10.10.2016
 - s. Sipoon kunnan pohjavesialueiden suojelusuunnitelma. Sipoon kunta, Tuusulan seudun vesilaitoskuntayhtymä, Uudenmaan Ympäristökeskus. Golder Associates Oy, 2009
 - t. Vesihuollon kehittämissuunnitelma 2014–2023. Sipoon kunta, Pöyry, 2014
 - u. Sipoon kunnan vesi- ja viemäriverkosto, 2015
 - v. Kaupan palveluverkkoselvitys 2025, FCG Oy, 2010
 - w. Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys, WSP, 2021
 - x. Sipoon yleiskaava 2025 – Liikenneverkkoselvitys, Sito Oy, Strafica Oy, 2008
 - y. Sipoon tieliikenteen meluselvitys 2006, päivitys 2010. WSP Finland, 2010
 - z. Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatuikäytävien määrittely HLJ 2011. HSL, 2012
 - å. Sipoon liikenneturvallisuussuunnitelma. Uudenmaan ELY, 2012
 - ä. Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma HLJ 2011. HSL. 2012

- ö. Sipoon joukkoliikenteen järjestämistapaselvitys, palvelutason määrittäminen ja linjastosuunnitelma. HSL, 2013
 - aa. Saavutettavuustarkastelut ja joukkoliikenteen matka-aikasaavutettavuus, SAVU&MASA. 2014
 - bb. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015. HSL, 2015
 - cc. Joukkoliikenteen matka-aika saavutettavuuskarttojen päivitys, tekninen muistio. HSL, 2015
 - dd. MAL 2019 logistiikkaselvitys. HSL, 2016
 - ee. Liikennemeluselvitys, kohde: G26 Pohjois-Paippisten osayleiskaava, Sipoo. Promethor, 12.9.2017
 - ff. Maantien 140 aluevarausuunnitelma välillä Koivukylänväylä – maantie 1452. Uudenmaan ELY-keskus, raportti 24 /2018
 - gg. Helsinki-Vantaan lentoaseman melunhallinnan yhteistyöryhmä. Liikenne- ja viestintäviraston yhteenveto melutavoitteen toteuman vuosittaisesta seurannasta toimitettujen indikaattoritietojen pohjalta, 2019 (Traficom julkaisu 19/2019)
 - hh. Henkilöauton rooli Helsingin seudulla. HSL, 2021
 - ii. Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Ramboll, 2021
 - jj. MAL 2023 nykytila ja kehityssuunnat. HSL, 2021
 - kk. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032. Valtioneuvoston julkaisu 2021:75
10. G13 Sipoon yleiskaava 2025
- a. Kaavakartta määräyksineen, 25.1.2012