

SÖDERKULLAN KAAVARUNKO

Selostus

2.12.2025



Sisältö

1.	Työn taustat	5
1.1	Lähtökohdat ja tavoitteet	5
1.2	Työryhmä	6
1.3	Kaavarungon suhde alueiden käytön suunnittelujärjestelmään	6
1.4	Keskeiset työtä ohjaavat suunnitelmat ja ohjelmat	6
2.	Kaavarungon toteutusprosessi	7
2.1	Osallistaminen	7
2.1.1	Lähtötietotyöpaja	7
2.1.2	Karttaverkkokysely asukkaille ja sidosryhmille	8
2.1.3	Sipoon yleiskaavan 2050 asukaskyselyn tulokset	12
2.1.4	Vuorovaikutustilaisuus 1: Skenaariovaihtoehdot	13
2.1.5	Päättäjien iltakoulu 1: Skenaariovaihtoehdot	15
2.1.6	Yhteistyökokous kunnan asiantuntijoille	16
2.1.7	Vuorovaikutustilaisuus 2: Kaavarunkoehdotuksen esittely	16
2.2	Selvitykset ja kaavarungon laatimisen vaiheet	17
3.	Lähtökohdat	18
3.1	Suunnittelualan sijainti	18
3.2	Kaavatilanne	20
3.2.1	Maakuntakaava	20
3.2.2	Yleiskaava	23
3.2.3	Asemakaava	27
3.3	Väestö ja väestökehitys	28
3.4	Maanomistusolosuhteet	30
3.5	Rakennuskanta ja taajamarakenne	32
3.6	Työpaikat	33
3.7	Palveluverkko	36
3.7.1	Kaupan palveluverkko	36
3.7.2	Sivistysvaliokunnan alaiset palvelut	41
3.8	Liikenne ja liikkuminen	44
3.8.1	Tie- ja katuverkko	44
3.8.2	Liikennemäärät	46
3.8.3	Kävely ja pyöräily	50
3.8.4	Joukkoliikenne	52

3.8.5	Liikenneturvallisuustilanne	54
3.9	Maisema ja kulttuuriympäristö	55
3.10	Luontoarvot ja ekologiset yhteydet	58
3.11	Viherverkosto	60
3.12	Kunnallistekninen verkosto	62
3.13	Rakentamisen reunaehdot	64
3.13.1	Maaperä, rakennettavuus	64
3.13.2	Pohjavesi	65
3.13.3	Melu ja tärinä	66
3.13.4	Pilaantuneet maa-alueet	67
4.	Kehittämistarpeet ja tavoitteet	69
4.1	Kunnan tavoitteet	69
4.1.1	Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö	70
4.1.2	Liikenne ja liikkuminen	71
4.1.3	Palvelut ja elinkeinot	71
4.1.4	Viherverkosto	72
4.2	Osallisten tavoitteet	73
4.3	Trendit	73
5.	Skenaariot	76
5.1	Vaihtoehtojen muodostamisperiaatteet	76
5.2	Vaihtoehtojen kuvaus	77
5.2.1	Skenaario 1	77
5.2.2	Skenaario 2	78
5.3	Vaihtoehtojen vaikutukset	80
5.4	Skenaarioiden liikennemallitarkastelut	85
5.5	Vaihtoehtojen valinnan perusteet	87
6.	Söderkullan kaavarungon ratkaisu	88
6.1	Kaavarungon keskeinen sisältö ja esitystapa	88
6.2	Maankäyttö	89
6.3	Liikenneverkko	91
6.4	Viherverkko	92
6.5	Kaavaratkaisu osa-alueittain	93
7.	Kaavarungon toteuttamisen vaikutukset	96
7.1	Kasvuun varautuminen	96
7.2	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja palveluverkkoon	97

7.3	Vaikutukset liikenteeseen	99
7.4	Vaikutukset viheralueverkostoon	101

Liitteet

Liite 1, asukaskyselyn tulokset

Liite 2, skenaarioiden vaikutusten arviointi

Liite 3, kestävä yhdyskuntarakenne

Liite 4, väylien tyyppipoikkileikkaukset

Liite 5, Söderkullan viheraluesuunnitelma

1. Työn taustat



Kuva 1.1. Ilmakuva Söderkullan keskustasta. Kuva © Röni-Kuva Oy.

1.1 Lähtökohdat ja tavoitteet

Sipoon yleiskaava 2025:n mukaisesti Söderkullan aluetta on tarkoitus kehittää voimakkaasti. Alueelle on ollut laadinnassa Sibbesborgin ja Eriksnäsin osayleiskaavat. Sibbesborgin osayleiskaava on ollut laadinnassa vuodesta 2012 alkaen. Sibbesborgin osayleiskaavaluonnos oli nähtävillä 12.1.–4.3.2015 välisenä aikana. Eriksnäsin osayleiskaava on ollut laadinnassa 2010 alkaen. Eriksnäsin korjattu osayleiskaavaehdotus oli nähtävillä 12.1.– 4.3.2015.

Vuonna 2023 Sibbesborgin ja Eriksnäsin suunnittelua päätettiin jatkaa oikeusvaikutteisten osayleiskaavojen sijaan kaavarunkomuotoisena tarkasteluna.

Söderkullan kaavarungon tavoitteena on muodostaa osayleiskaavan kaltainen, asemakaavoitusta ohjaava kokonaiskuva Söderkullan ja Eriksnäsin alueen maankäytön tulevaisuudesta. Kaavarungossa esitetään tärkeimmät taajaman rakenteen kehittymisen periaatteet, kuten tulevat kasvualueet, liikenneverkko ja alueen virkistysalueverkosto. Kaavarungon tavoitevuosi on 2040.

Kaavarunkoratkaisun pohjana käytetään sitä edeltävien Sibbesborgin ja Eriksnäsin osayleiskaavatoiden aineistoja. Maankäytön ratkaisuja tullaan päivittämään kaavarunkotyössä vastaamaan muuttuneita tavoitteita, ja aluevarausmerkintöjä yleispiirteistetään mahdollistamaan alueen joustava kehitys ja tulevaisuuden tarpeiden huomioiminen.

Suunnittelualan pinta-ala on n. 18 neliökilometriä. Ilmakuva alueesta on yllä (Kuva 1.1)

1.2 Työryhmä

Kaavarunkotyöhön ovat Sipoon kunnassa osallistuneet kaavoituspäällikkö Eric Roselius, kaavoitusarkkitehti Dennis Söderholm, kaavoittaja Henna Malinen, kaavoittaja Pieta Kupiainen (3/2024 asti), yleiskaavoittaja Miika Norppa, liikennesuunnittelija Emeliina Kortensniemi, kaavoittaja Niina Tiittanen, kaavoittaja Jaakko Heikkilä, kaavoittaja Kiara Pashley, kaavoituksen asiantuntija Nele Korhonen sekä kuntatekniikan päällikkö Sami Palmu.

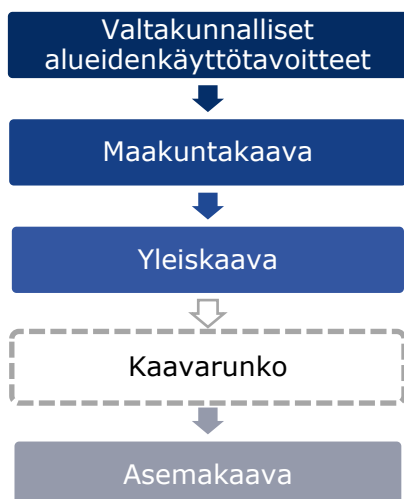
Ramboll Finlandissa työhön ovat osallistuneet projektipäällikkö Jarkko Kukkola (kaupunkisuunnittelu, kaavoitus), suunnittelija Laura Jalonen (kaavoitus, paikkatieto), suunnittelija Else Luotinen (kaupunkisuunnittelu, taitto, havainnollistaminen), asiantuntija Katariina Peltola (maisema, virkistys ja viherverkosto), asiantuntija Jukka Räsänen (liikkuminen ja liikenne), asiantuntija Teemu Tontti (liikkuminen ja liikenne), asiantuntija Valtteri Vuorio (liikkuminen ja liikenne), suunnittelija Topi Jormalainen (liikennesuunnittelu), asiantuntija Sami Ruotsalainen (elinkeinot, kauppa ja palvelut), Juho Renvall (vuorovaikutus ja osallistaminen), suunnittelija Sofia Savikuja (arkkitehtuuri), asiantuntija ja laadunvarmistaja Iris Broman sekä varaprojektipäällikkö Sasu Alasentie (kaupunkisuunnittelu, arkkitehtuuri).

1.3 Kaavarungon suhde alueiden käytön suunnittelujärjestelmään

Alueidenkäyttölain (§ 4) mukaiseen alueiden käytön suunnittelujärjestelmään kuuluu neljä tasoa: valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT), maakuntakaava, yleiskaava ja asemakaava. Jokaisella suunnittelujärjestelmän tasolla on oma tehtävänsä. Suunnittelujärjestelmän perusajatuksena on, että kaavan ohjaavuus ja yksityiskohtaisuus tarkentuu siirryttäessä ylemmältä tasolta alemmalle.

Söderkullan kaavarunko täydentää kaavahierarkiaa sijoittuen yleiskaavatason ja asemakaavoituksen väliin. Kaavarunkotyössä pyritään samanaikaisesti hahmottamaan Söderkullan laajempaa maankäyttöä ja tunnistamaan mahdolliset kaavamuutostarpeet asemakaavatasolla.

Söderkullan kaavarungolla ei ole oikeusvaikutuksia ja se on prosessina oikeusvaikutteista kaavaa kevyempi. Kaavarungon ratkaisut ovat suuntaa antavia ja tavoitteellisia.



1.4 Keskeiset työtä ohjaavat suunnitelmat ja ohjelmat

Kaavarunkotyötä ohjaavat erilaiset suunnitelmat ja ohjelmat. Lisäksi kaavarunkotyön taustalla on useita työn kannalta keskeisiä selvityksiä ja muita lähtöaineistoja.

Maakuntatasolla kaavarunkotyötä ohjaa voimassa olevat maakuntakaavat eli Uusimaa-kaava 2050 kaavakokonaisuuteen kuuluva **Helsingin seudun vaihemaakuntakaava** sekä **Östersundomin maakuntakaava**.

Alueella voimassa oleva koko kunnan kattava **Sipoon yleiskaava 2025** on ohjannut kaavarunkotyötä niiltä osin kuin kaavaratkaisut ovat olleet ajantasaisia.

Koko kunnan kattavan **Sipoon yleiskaavan 2050** laatiminen on käynnistynyt loppuvuodesta 2022. Yleiskaavan aineistot (mm. rakennemallisynteesi) sekä yleiskaavaa varten laadittavat selvitykset (mm. maisema ja luonto) ovat Söderkullan kaavarunkotyön keskeisiä lähtöaineistoja.

Kaavarunkotyössä hyödynnetään alueelle aiemmin laadittavia, sittemmin keskeytyneitä, **Sibbesborgin ja Eriksnäsin osayleiskaavoja** sekä niiden liitteitä soveltuvin osin. Sibbesborgin osayleiskaavasta kaavarunkotyön pohjana käytetään vuosina 2019–2020 työstettyä alustavaa osayleiskaavaehdotusta ja Eriksnäsin osayleiskaavan korjattua kaavaehdotusta vuodelta 2015.

Sipoon strategian 2022–2025 tarkoituksena on ollut näyttää suuntaa kunnan kehitykselle viime valtuustokaudella perustuen nykytilaan sekä isompaan tulevaisuuden kehityskuvaan. Sipoon strategiassa 2022–2025 on mm. 500 henkilön vuotuinen kasvutavoite, jonka mahdollistavasta asuntorakentamisesta puolet toteutetaan pientaloina. Sipoo haluaa strategian mukaan kehittyä kahden taajamakeskustan kunnasta kolmen taajamakeskustan kunnaksi (Söderkulla – Nikkilä – Talma). Yhdeksi keskeiseksi tavoitteeksi strategiassa on nostettu päätös kävely- ja pyöräilyväylän rakentamiseksi Nikkilän ja Söderkullan välille. Lisäksi tavoitteiksi on tunnistettu mm. vuorovaikutteinen kaavarunko Söderkullaan, nopeat bussiyhteydet Söderkullasta länteen sekä bussipysäkki ja liityntäpysäköinti Söderkullaan moottoritien varteen.

Sipoon kaavoitusohjelma on Sipoon maankäytön keskipitkän aikavälin toimintaohjelma, jossa linjataan vuosittain lähivuosien suunnittelun ja kaavoituksen painopistealueet ja keskeiset tehtävät. Söderkullan kaavarunkotyö on otettu Sipoon kaavoitusohjelmaan vuonna 2021, ja se on käynnistetty kaavoitusohjelman 2023–2025 mukaisesti vuoden 2023 lopussa.

Muita keskeisiä aineistoja ovat muun muassa:

- Voimassa olevat asemakaavat
- Söderkullan liikenteellinen tarkastelu (Sitowise 2021)
- Sipoon kunnan sivistysvaliokunnan alaisten palveluiden palveluverkkosuunnitelma, luonnos 28.11.2023
- Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys (WSP 2021)
- Sipoon alueelliset hulevesisuunnitelmat: Söderkulla, Ramboll 2024
- Söderkullan tavoitepyöräverkko, luonnos 18.7.2025
- Autoliikenteen tavoiteverkko, luonnos 22.5.2025

2. Kaavarungon toteutusprosessi

2.1 Osallistaminen

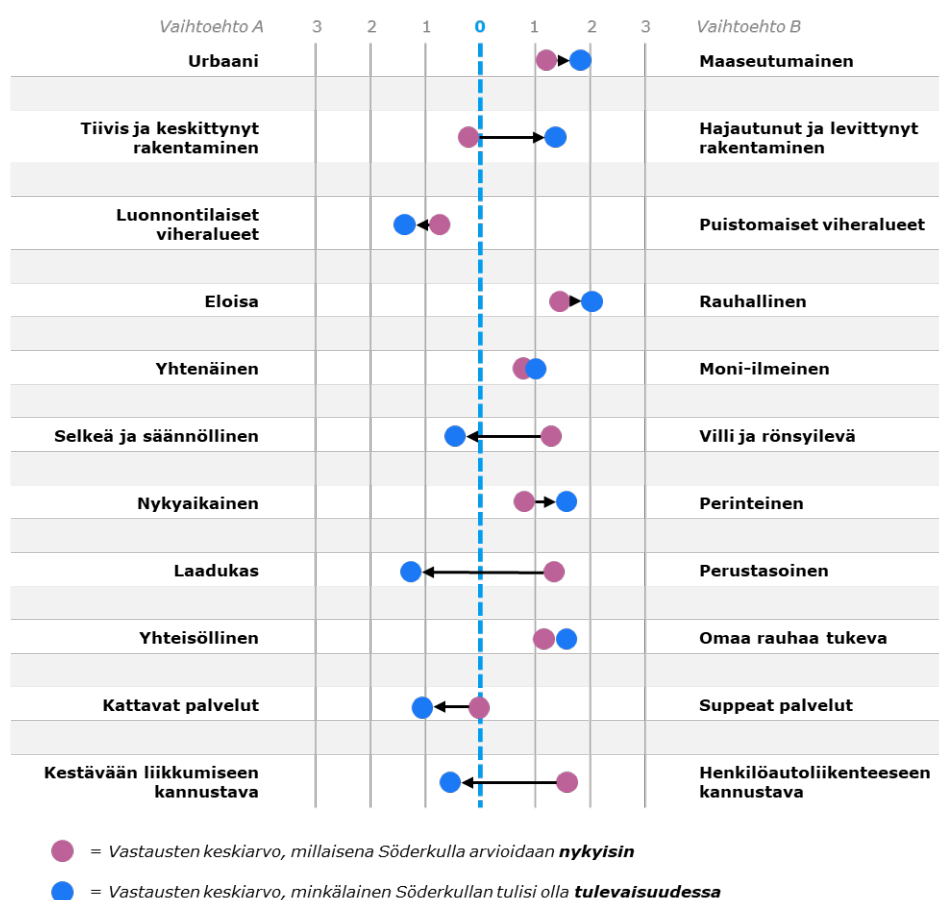
2.1.1 Lähtötietotyöpaja

Kaavarunkotyön aluksi järjestettiin lähtötietotyöpaja kunnan ohjausryhmän kanssa. Työskentely toteutettiin Mural-alustan avulla etätyöpajana. Työpajassa pohdittiin kaavarunkotyön suunnitteluperiaatteita, kaavarungon mitoitusväestöä sekä tarkasteltiin karttojen avulla alueen nykyistä yleiskaavatilannetta ja arvioitiin kaavojen ajantasaisuutta.

Viitenä tärkeimpinä tekijöinä vastaajille asua tai toimia juuri Söderkullassa vastaajat valitsivat:

- Luonto, maisema ja ympäristö (74 % vastaajista),
- Henkilökohtainen historia ja sukulaissuhteet (35 % vastaajista),
- Sopiva asunto- ja asuinaluetarjonta (34 % vastaajista),
- Sujuvat liikenneyhteydet töihin tai kouluun (28 % vastaajista) sekä
- Virkistytymismahdollisuudet (26 % vastaajista).

Vastaajat saivat arvioida Söderkullaa nykyisin ja tulevaisuudessa väittämäparien avulla. Vastaajat painottivat tavoiteltavana muutoksena tulevaisuuden kehittämisessä suhteessa nykytilanteeseen erityisesti kestävään liikkumiseen kannustavuutta ja parempia palveluita, ympäristön laadukkuutta, selkeyden ja säännöllisyyden lisäämistä sekä tarvetta omalle tilalle ja rauhalle (Kuva 2.2).



Kuva 2.2. Asukaskyselyn vastaajien painotukset tulevaisuuden kehittämisessä suhteessa alueen nykytilanteeseen.

Alueen tärkeimpinä kehitysteemoina vastaajat valitsivat:

- Arvokkaan luonnon, kulttuuriympäristön ja maiseman vaaliminen (65 % vastaajista),
- Virkistys- ja viheralueet ja -palvelut (55 % vastaajista),
- Merellisyden hyödyntäminen (52 % vastaajista),
- Luonnon monimuotoisuuden (44 % vastaajista) sekä
- Liikunta- ja harrastusalueet ja -palvelut (43 % vastaajista).

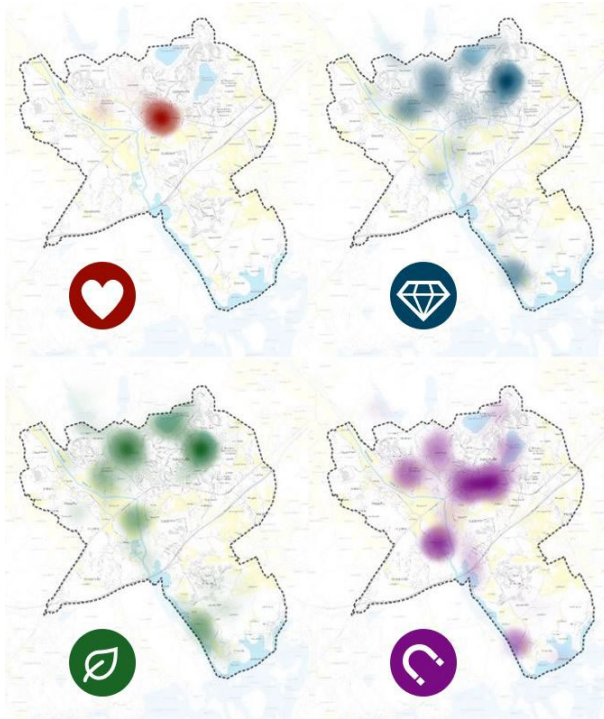
Kiteytyksessä vastaajien unelmien tulevaisuuden Söderkullassa korostuivat yhtäläisesti samat teemat, mutta joiden lisäksi myös rauhallisuus ja turvallisuus, yhteisöllisyys, maaseutumaisuus, kyläilyllä sekä palveluiden kehittyminen (Kuva 2.3).



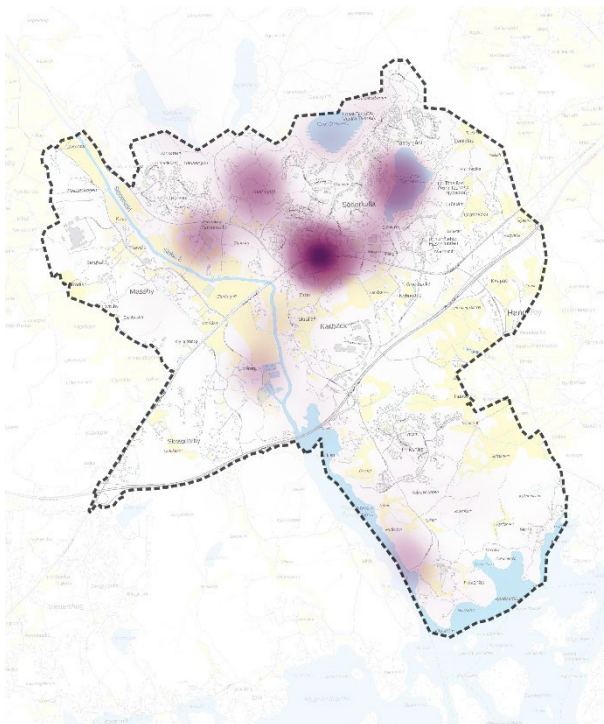
Kuva 2.3. Vastaajien kiteytys sanapilvellä unelmien tulevaisuuden Söderkullasta.

Ensimmäisellä karttatehtävällä osallistujia pyydettiin osoittamaan kartalle tai kertomaan vapaamuotoisesti avoimeen tekstikenttään niin kohteita tai paikkoja, jotka kokevat tärkeiksi ja joita toivovat vaalittavan kaavarunkoalueella (Kuva 2.4 ja Kuva 2.5). Tärkein ja vaalittavina nostettiin muun muassa esiin seuraavia teemoja:

- Luonto- ja kulttuurihistoriallisten arvojen säilyttäminen;
- Metsäalueiden, luontopolkujen ja ulkoilureittien vaaliminen;
- Järvien ja vesistöjen virkistyskäytön suojeleminen luonnontilaisina rakentamiselta (merenrannat ja järvet);
- Rakentamisen väljyys ja pientalovaltaisuus sekä
- Alueen turvallisuus ja perheystävällisyys.

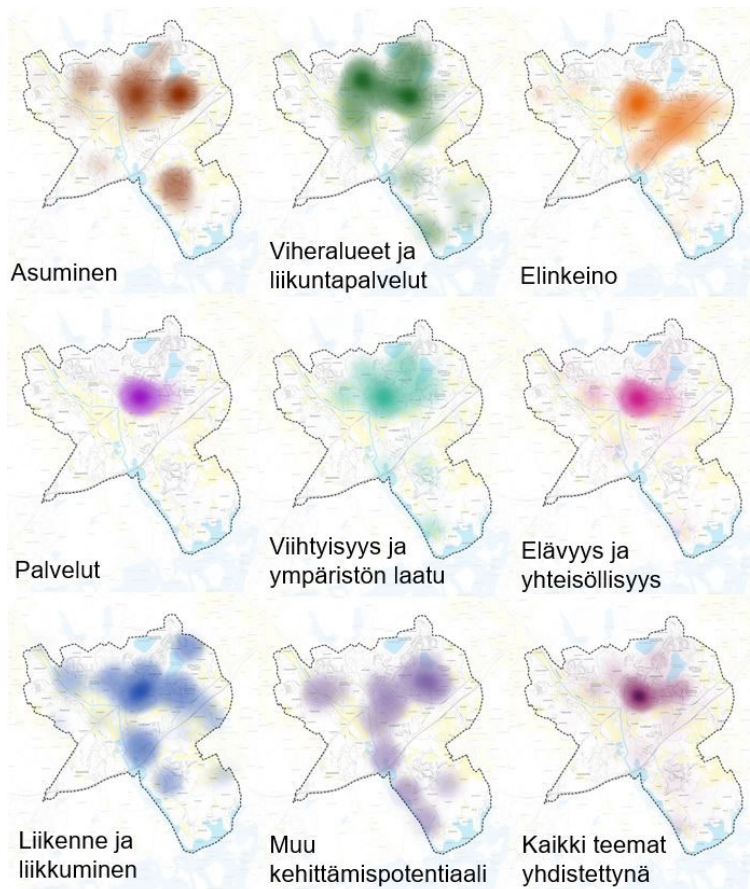


Kuva 2.4. Vastaajien karttamerkintöjen sijoittuminen alueen tärkeistä ja vaalittavista paikoista neljässä eri teemassa (sydän eli keskeinen paikka, helmi eli tärkeä paikka, arvokas ympäristökohde ja vetovoimatekijä).



Kuva 2.5. Alueen tärkeiden ja vaalittavien paikkojen karttamerkintöjen sijoittuminen kaikki neljä teemaa yhteenlaskettuna.

Toisella karttatehtävällä osallistujat merkitsivät kartalle tai kertoivat vapaamuotoisesti avoimeen tekstikenttään kohteita tai paikkoja, joissa näkivät kehittämistarvetta tai –potentiaalia (Kuva 2.6). Tehtävässä vastaajat jättivät yhteensä 496 karttamerkintää kahdeksaan teemaan.



Kuva 2.6. Vastaajien karttamerkintöjen sijoittuminen alueen kehittämistarpeista ja -potentiaaleista.

Kehittämistarpeiden ja -potentiaalin osoittamisen vastauksissa korostuivat muun muassa seuraavat paikat:

- Söderkullan keskusta: Viihtyisyyden, yhteisöllisyyden ja vehreyden lisääminen sekä palveluiden monipuolistaminen
- Eriksnäs: Asuinalueen ja sen palveluiden kehittäminen sekä rannan kehittäminen
- Pähkinälehto: Alueen kehittäminen epäsuotuisan kehityksen jatkumisen estämiseksi
- Ulkoilualueet ja -reitit: Ympärivuotisen monipuolisen käytön lisääminen (esim. jalankulku ja valaistus), kuntoilulaitteet, jokivarren ja merenrannan hyödyntäminen

2.1.3 Sipoon yleiskaavan 2050 asukaskyselyn tulokset

Sipoon yleiskaavan 2050 rakennemallivaiheessa järjestettiin monipuolisesti osallistumismahdollisuuksia. Rakennemalliluonnoksia oli mahdollisuus arvioida vastaamalla verkkokyselyyn, lähettämällä mielipiteen kunnan kirjaamoon tai osallistumalla asukastilaisuuksiin tai pop-up-kiertueisiin. Aluekohtaisessa yhteenvedossa nostettiin Söderkullan osalta esiin seuraavia tekijöitä:

- Söderkullassa toivotaan tasapainoista ja maltillista kasvua. Eniten pohditaan kasvun sijoittumista: Miten kasvu ja kehittäminen jaetaan kylien ja keskusten kesken, jotta saavutetaan tasapaino.
- Aluerakennetta tärkeämpänä osa pitää 'sisältöä': alueen palveluita ja rakentamisen arkkitehtuuria.
- Matkailun ja palveluiden kehittäminen nähdään myönteisenä asiana Söderkullassa.

- Söderkullassa vetovoimatekijänä nähdään myös saariston läheisyys. Söderkullaa kuitenkin leimaa myös kaupunkimaisuus, johon vaikuttaa Helsingin läheisyys.
- Joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen on tärkeää erityisesti Helsingin suuntaan, mutta myös kunnan sisällä.
- Kevyen liikenteen yhteys Nikkilän ja Söderkullan välille saa kannatusta. Kestävät liikkumismuodot nähdään vähentävän autoriippuvuutta.
- Söderkullassa ikäihmiset pitävät tärkeänä turvallisia kävelyreittejä viheralueille ja palveluihin.
- Yhteisöllisyyden ja merkityksellisen elämän mahdollistaminen, kulttuuritoiminnan ja vapaa-ajan toimintojen kehittäminen sekä kohtaamispaikkojen tärkeys korostuu Söderkullassa.
- Luonto ja viheralueet ovat tärkeitä, ja asukkailla on huoli niiden vähenemisestä.
- Teollisuusalueita pidetään tärkeinä, mutta niiden sijoittuminen rakennemalliluonnoksissa huolestuttaa Söderkullassa. Tilaa vaativan teollisuuden sijoittumista ei pidetä sopivana asumisen läheisyyteen ja niiden toivotaan sijoittuvan etelämmäs, moottoritien läheisyyteen.

2.1.4 Vuorovaikutustilaisuus 1: Skenaariovaihtoehdot

Työn aikana toteutettiin kaksi vuorovaikutustilaisuutta, joista ensimmäisessä esiteltiin ja työstettiin kaavarunkotyön pohjaksi laadittuja kahta skenaariovaihtoehtoa.

Vuorovaikutustilaisuuden työstö toteutettiin työpajamaisesti neljällä teemapisteellä, joita osallistujat saivat vapaasti kierrellä ja keskustella niissä suunnittelijoiden kanssa:

- Asuminen ja arkkitehtuuri
- Viherverkosto ja virkistys
- Liikenne ja liikkuminen
- Palvelut ja elinkeino

Tilaisuus järjestettiin 7.11.2024 Miilin koulukeskuksessa. Työpajatyöskentelyn osallistui noin 20 henkilöä. Ohessa on esitelty vuorovaikutustilaisuuden skenaarioihin liittyvät huomiot sekä teemakohtaiset yhteenvedot työskentely pisteiltä.

Skenaarioon 1 liittyvät huomiot:

- Yleisesti skenaario 1 koettiin mielekkäämpänä: Koettiin innostavammaksi, paremmaksi jatkaen kehitystä nykyisen linjan mukaisesti.
- Uuden Porvoontien ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varten rakentamista pidettiin järkevänä, joukkoliikenteen runkoyhteys säilyisi tutulla reitillä.
- Keskustan eteläosan kehittäminen asumiseen olisi tarpeen.
- Uuden Porvoontien läheisyys etu myös palveluiden ja asumisen näkökulmasta tarjoten selkeän selkärangan myös tulevaisuuteen.
- Toteuttaa hyvin joukkoliikenteen kehittämistarpeita yhteyksillään Nikkilään ja Taasjärven ympäri.

Skenaarioon 2 liittyvät huomiot:

- Joukkoliikenteen runkolinjan kulkeminen uutta linjaa pitkin voi mahdollistaa monipuolisemmat joukkoliikenteen yhteydet alueelle, toisaalta kolme itä-länsi-suuntaista kaistaa luo ympäristöhaittoja ja estevaikutuksia.
- Toteuttaa hyvin joukkoliikenteen kehittämistarpeita yhteydellä Eriksnäsiin.
- Hyödyntää paremmin moottoritien varren aluetta työpaikkojen näkökulmasta (suurempi työpaikkojen lukumäärä).

- Eriksnäs houkutteleva asuinalue ja toista skenaariota paremmin huomioitu tämä. Ehdotettiin vieläkin rohkeampaa rakentamista erityisesti ranta-alueelle.

Molempiin skenaarioihin liittyvät huomiot:

- Molempia skenaarioita pidettiin potentiaalisina, esimerkiksi viherverkoston osalta ei tunnistettu selkeitä näkemyksiä keskinäisestä paremmuudesta.
- Idän A2-res/M-aluetta (Uuden Porvoontien pohjoispuoli) toivottiin enemmän asumiselle ohjaavaksi keskeisen sijaintinsa vuoksi.
- Nostettiin esiin maanomistusolosuhteiden haasteet keskustan eteläpuolisen alueen ja Eriksnäsän kehittämiseksi.
- Ranta-alueiden hyödyntäminen virkistykseen sai kannatusta.
- Liikennejärjestelyjä ja -turvallisuutta ei saisi parantaa maiseman ja ympäristön kustannuksella.
- Porvoonväylän lähelle varattava riittävästi työpaikkoja ja teollisuutta.

Asumisen ja arkkitehtuurin teemapisteen suunnitteluperiaatteisiin liittyvät huomiot:

- Yleisesti toivottiin enemmän täydennysrakentamista kuin uusille alueille rakentamista, toisaalta toivottiin myös isohkoja tontteja (ei ns. postimerkkikitontteja).
- Keskusta-alueen viihtyisyyden kehittäminen korostui, esim. paikalla, joka toisi asukkaita yhteen.
- Kylän tuntu toivottiin säilyvän sekä kunnioitettavan kauniita ja arvokkaita kulttuuriympäristöjä, mm. olemassa olevan kunnostamisella sekä tiukoilla rakentamisen vaatimuksilla.
- Toivottiin keskusta-asumisen houkuttelevuuden ja monipuolisuuden parantamista, esim. ikäihmisten asumismahdollisuudet, riittävät asuntokoot, laadukas arkkitehtuuri, vaihtoehdot pientaloasumiselle.

Viherverkoston ja virkistykseen teemapisteen suunnitteluperiaatteisiin liittyvät huomiot:

- Lähiluontoa pidettiin tärkeänä ja yhtenä alueen merkittävistä vetovoimatekijöistä.
- Nykyisiä lähiviheralueita ja virkistysreittejä toivottiin säilytettävän, erityisesti kaavarunkoalueen pohjoisosissa ja mm. Pähkinälehdon ympäristössä.
- Virkistysreittien laatutasoon toivottiin parannuksia, kuten valaistusta, kävelyreittejä latujen rinnalle ja penkkejä kauniille maisemapaikoille.
- Laadukas vihersuunnittelu on tärkeää.
- Porvoontien eteläpuolisten viheralueiden saavutettavuutta heikentää kevyenliikenteenväylien puute Eriksnäsintiellä ja Kalkkirannantiellä.
- Sipoonjoelle toivottiin lisää virkistysmahdollisuuksia, kuten rantareittiä, latuja tai pienvenesatamaa.
- Sipoonjoen maisema-alueen säilyttäminen on tärkeää.

Liikenteen ja liikkumisen teemapisteen suunnitteluperiaatteisiin liittyvät huomiot:

- Nykyinen joukkoliikenteen runkoyhteys nähtiin toimivana, mutta toisaalta joukkoliikenteen kehittäminen nähtiin edellytyksenä esitettyjen asukas- ja työpaikkamäärien mahdollistamiselle.
- Jalankulun ja pyöräilyn huomioiminen etenkin keskusta-alueella. Nykyisten alikulkujen säilyttämistä pidettiin tärkeänä. Myös tärkeimpien kävely-yhteyksien talvikunnossapito nousi esille.
- Liityntäpysäköinnin kehittäminen joukkoliikenteen runkolinjojen välittömässä läheisyydessä.
- Verkottunut joukkoliikennelinjasto hyvä lasten liikkumisen kannalta.
- Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien parantamista alueella pidettiin tärkeänä.

- Keskusta-alueen liikenneturvallisuus ja kasvavat liikennemäärät herättivät huolta.

Palveluiden ja elinkeinon teemapisteen suunnitteluperiaatteisiin liittyvät huomiot:

- Nykyiset palvelut koettiin toimiviksi ja niihin oltiin yleisesti tyytyväisiä, esimerkiksi koulun alue monipuolinen.
- Ydinkeskustasta puuttuu selkeä torialue ja toivottiin myös muita kohtaamis- ja ajanviettopaikkoja niin nuorille (tekeminen) kuin aikuisille (kahvilat, ravintolat).
- Kartanoaluetta pidettiin tärkeänä ja sen aluetta toivottiin kehitettävän ja toimintoja monipuolistettavan.
- Joensuun alue nähtiin tärkeänä virkistyspaikkana ja sen merkityksen arvioitiin tulevaisuudessa kasvavan paikallisille, jos sen lähelle rakennetaan lisää asutusta.
- Ohikulkevan moottoritie voisi mahdollistaa myös Motonetin ja rautakauppojen tyyppisten toimijoiden sijoittumisen työpaikka-alueelle.
- Tulevaisuudessa huomioitava asumisen ja yrittämisen yhdistämisen mahdollistaminen.

2.1.5 Päätäjien iltakoulu 1: Skenaariovaihtoehdot

Ensimmäinen päätäjien iltakoulu toteutettiin ns. hybriditoteutuksena 18.11.2024. Paikan päällä Juhlatalolla osallistujia oli 14 sekä etäyhteyksin 3 osallistujaa. Tilaisuudessa päätäjille esiteltiin kaavarunkotyön tilanne ja sisältö sekä käytiin siitä vapaamuotoista keskustelua ja ohjattuja kysymyksiä Mentimeter-kyselytyökalulla. Kaavarunkotyön tilanteen ja sisällön esitys sisälsi seuraavat kokonaisuudet:

- Kaavarunkotyön tavoitteet ja lähtökohdat
- Asukkaille ja sidosryhmille toteutetun karttaverkkokyselyn tulokset
- Kaavarunkoskenaarioiden kuvausten ja niiden keskinäisten erojen esittely
- Ensimmäisen asukastilaisuuden tulosten yhteenveto
- Kaavarunkoskenaarioiden keskeisimmät vaikutukset yhdyskuntarakenteen, liikenteen ja liikkumisen, palveluiden ja elinkeinon sekä viherveston näkökulmista

Tilaisuuden tavoitteena oli varmentaa, että päätäjien eri näkökulmat ja intressit tulevat huomioiduksi osana Söderkullan kaavarunkotyötä myös luonnosvaiheessa sekä tunnistaa yhdessä ratkaisuja mahdollisesti ristiriitoja aiheuttaviin kysymyksiin. Päätäjien kanssa käydyn keskustelun tavoitteena oli saada kaavarungossa tehdyille valinnoille parempi hyväksyttävyyttä päätäjien keskuudessa. Tilaisuudessa käsitelty Mentimeter-kysymykset olivat luonteeltaan ns. arvovalintakysymyksiä, joiden avulla pyrittiin tunnistamaan alustavia painotuksia sekä suuntaviivoja jatkosuunnittelulle. Päätäjillä oli mahdollisuus vapaamuotoisesti kysyä suunnittelijoilta sekä kertoa näkemyksiään alueen kehittämiseen liittyen. Tilaisuudesta koostettiin yhteenveto työryhmän jatkosuunnittelun tausta-aineistoksi. Tilaisuuden luonne (pohjustava keskustelu) huomioiden, ohessa esiteltä keskeiset tilaisuudessa tunnistetut periaatteet jatkosuunnittelun vaiheisiin:

- Keskustan priorisoitava laajenemissuunta etelään Kallbäckin suuntaan (skenaario 1) idän suunnan (Pähkinälehto, skenaario 2) sijaan. Kallbäckin laajenemissuunnan kehittyminen toiminnoiltaan sekoittuneena alueena.
- Kaavarungon tulevissa asukasmäärissä tulee huomioida Söderkullan toteutumaton kaavarunko sekä tuoda esiin uuden asumisen kaavoittamisen tarve. Täydennysrakentaminen on ristiriitainen kysymys, sillä Söderkullassa omaleimaista asumisen väljyys ja isohkot tontit. Etenkin uudehkoille asuinalueille ei tule osoittaa merkittävää uutta rakentamista voimassa olevien kaavojen lisäksi.
- Ikäihmisten osuus Söderkullassa tulee kasvamaan merkittävästi nykytilanteesta hyvinvointialueen ennusteiden mukaan, joka tulee huomioida suunnittelussa esim. palveluiden saavutettavuuteen liittyen.

- Jopa 15 000 asukastavoitemäärällä koettiin haastavaksi toteuttaa väljää ja luonnonläheistä asumisympäristöä. Uusien alueiden toteuttaminen pyritään lähtökohtaisesti tiiviimpinä, jolloin ympäristön muutos ei ole yhtä merkittävä nykyisillä asuinalueilla ja siten sosiaalisen hyväksynnän kannalta parempi vaihtoehto.
- Viheralueiden osalta voidaan toteuttaa jo asemakaavoitetut alueet, mutta muutoin niitä tulee säästää uudelta rakentamiselta mahdollisuuksien mukaan esim. pohjoisosissa, Pilvijärven ja Taasjärven ympäristöissä, jokilaakson maisema-alueella sekä Eriksnäsän ranta-alueilla.
- Joukkoliikenteen runkoreitti Helsingin suunnasta tukeutuu skenaario 1 mukaisesti olemassa olevaan Uuteen Porvoontiehen eikä skenaariossa 2 esitettyyn uuteen maastokäytävään Skräddarbyn kautta. Joukkoliikenteen runkoreitin päätepisteelle ei tunnistettu selkeää näkemystä eri vaihtoehtojen välillä, mutta keskeisinä hyvän palvelutason yhteystarpeina tunnistettiin mm. Porvoon ja Nikkilän suunnat.
- Osana keskustan laajentamista tarkasteltava torin sijaintia ja toimintoja uudelleen. Nykyinen tori nähdään sijaitsevan väärässä paikassa ja sen tulisi sijaita keskeisemmällä sijainnilla palveluiden lähellä missä ihmiset liikkuvat.

2.1.6 Yhteistyökokous kunnan asiantuntijoille

Kunnan eri alojen asiantuntijoille järjestettiin yhteistyökokous, joka toteutettiin 20.3.2025 Yk-talolla ja etäyhteyksin. Kunnan edustajia kokouksessa oli yhteensä 19.

Kokouksessa osallistujille esiteltiin kaavarunkotyön tilanne ja sisältö, minkä jälkeen osallistujat pääsivät kommentoimaan alustavaa kaavarunkokarttaa Mural-alustalla sekä vapaamuotoisen keskustelun kautta. Kokouksen tavoitteena oli saada laajasti kommentteja ja erilaisia tavoitteita eri alojen asiantuntijoilta kaavarunkotyön suunnittelun tueksi.

Yhteistyökokouksessa keskustelua herättivät mm. seuraavat asiat:

- Julkiset palvelut (mm. koulut ja päiväkodit)
- Potentiaaliset paikat uimarannoille
- Potentiaaliset paikat vierasvenesatamalle / nykyisten vierasvenesatamien kehittäminen
- Luonnonsuojelualueet
- Pilaantunut maaperä
- Pyöräily-yhteydet
- Liityntäpysäköintialueet
- Sipoonjoen varren virkistysmahdollisuudet

2.1.7 Vuorovaikutustilaisuus 2: Kaavarunkoehdotuksen esittely

Työn toisessa vuorovaikutustilaisuudessa kaavarunkoehdotus esiteltiin asukkaille ja muille sidosryhmille. Tilaisuudessa kerättiin näkemyksiä ja palautetta kaavarunkoehdotuksen jatkosuunnitteluun. Tilaisuudessa esiteltiin myös laadinnassa oleva viheraluesuunnitelma sekä kerättiin siihen näkemyksiä. Vuorovaikutustilaisuuden työstö toteutettiin työpajamaisesti työskentelypisteillä, joita osallistujat saivat vapaasti kierrellä ja keskustella niissä suunnittelijoiden kanssa.

Tilaisuus järjestettiin 26.5.2025 Miilin koulukeskuksessa. Työpajatyöskentelyn osallistui noin 10 henkilöä. Ohessa on esitelty vuorovaikutustilaisuuden kaavarunkoehdotukseen liittyvät huomiot ja yhteenveto kommentteista.

- Huomioitu hyvin Söderkullan viheralueet ja maisema-alueet säilyttäen ne rakentamiselta, mm. Eriksnäsissä, jokirannassa ja pohjoisosissa.

- Söderkullantien kehittäminen seudullisena pyöräilyreitteinä hyvää erityisesti liikenneturvallisuuden kehittämiseksi, nostettiin esiin toive myös jokivartta kulkevalle rinnakkaiselle virkistysyhteydelle Söderkullaan.
- Sipoonjoen rannan viher- ja virkistystarve hyvä, toiveena viihtyisä rantareitti virkistykseen.
- Ehdotukseen toivotaan lisää Sipoonjoen ylityspaikkoja virkistyskäyttöä varten mahdollistaen monipuolisemmat reitit.
- Moottoritien varren osoittaminen työpaikka-alueeksi hyvä, mutta ei vähennä Eriksnäsin eristäytyneisyyttä muusta Söderkullasta, vaan ehkä jopa lisää sitä.
- Pähkinälehdon liityntäpysäköintialue nykyisin toimiva ja myös toiselle 170-tien varrella nähtiin tarvetta tulevaisuudessa asukasmäärän kasvaessa, esim. Massbyssä tai keskustan länsipuolella – Sipoonlahden liittymässä eivät pysähdy bussilinjat (merkintä pysäköinnille nykyisin turha).
- Asuntoalueisiin liittyviin merkintöihin toivotaan työnteen mahdollisuuksia ja edellytyksiä parantavaa kannustinta, esim. kerrosalan osuuden osoittaminen työpaikkatoiminnoille.
- Pähkinälehdoissa on nykyisin pysäköintiongelmia liian vähäisten pysäköintipaikkojen vuoksi – toivotaan osoitettavan lisää pysäköintipaikkoja sekä huomioitavan myös tulevien alueiden kaavoittamisessa ja suunnittelussa.
- Taasjärven uimarannan käyttömäärät korkeat ja nykyisellään sen kapasiteetti ei riitä esim. kauniina päivinä – toiveena laajentaminen tai toinen uimapaikka järven rannalle.

2.2 Selvitykset ja kaavarunon laatimisen vaiheet

Söderkullan kaavarunkoa ryhdyttiin laatimaan Sipoon kunnanhallituksen 25.9.2023 hyväksymän kaavoitusohjelman perusteella. Kaavarunkotyö aloitettiin alkuvuodesta 2024 kaavarunon suunnitteluperiaatteiden laatimisella, tarvittavien lähtötietojen kokoamisella sekä asukaskyselyllä.

Ennen kaavarunkoehdotusta laadittiin 2 maankäytön, liikenne- ja viheralueverkoston vaihtoehtoa Söderkullan tavoiteltavasta kehityksestä. Skenaariota työstettiin yhteisesti 1. asukastyöpajassa ja iltakoulussa.

Skenaarioista tehtiin yhdistelmäratkaisu, jonka pohjalta työstettiin kaavarunkoehdotus. Kaavarunkoehdotusta työstettiin yhteisesti Sipoon viranhaltijoiden yhteistyökokouksessa ja 2. asukastyöpajassa. Yhteensovituskokouksia järjestettiin myös viheraluesuunnitelmatyön kanssa, jota laadittiin kaavarunkotyön kanssa samanaikaisesti. Kaavarunkoehdotuksesta pyydetään myös viranomaisten lausunnot, jotka huomioidaan suunnittelussa.

Alustavan aikataulun mukaan kaavarunko valmistuu vuoden 2026 alkupuoliskolla.

Työssä hyödynnetään olemassa olevia selvityksiä, joista olennaisimpia ovat Sibbesborgin ja Eriksnäsin keskeytettyjen osayleiskaavojen selvitykset soveltuvin osin sekä vireillä olevan Sipoon yleiskaavan 2050 selvitykset.

3. Lähtökohdat



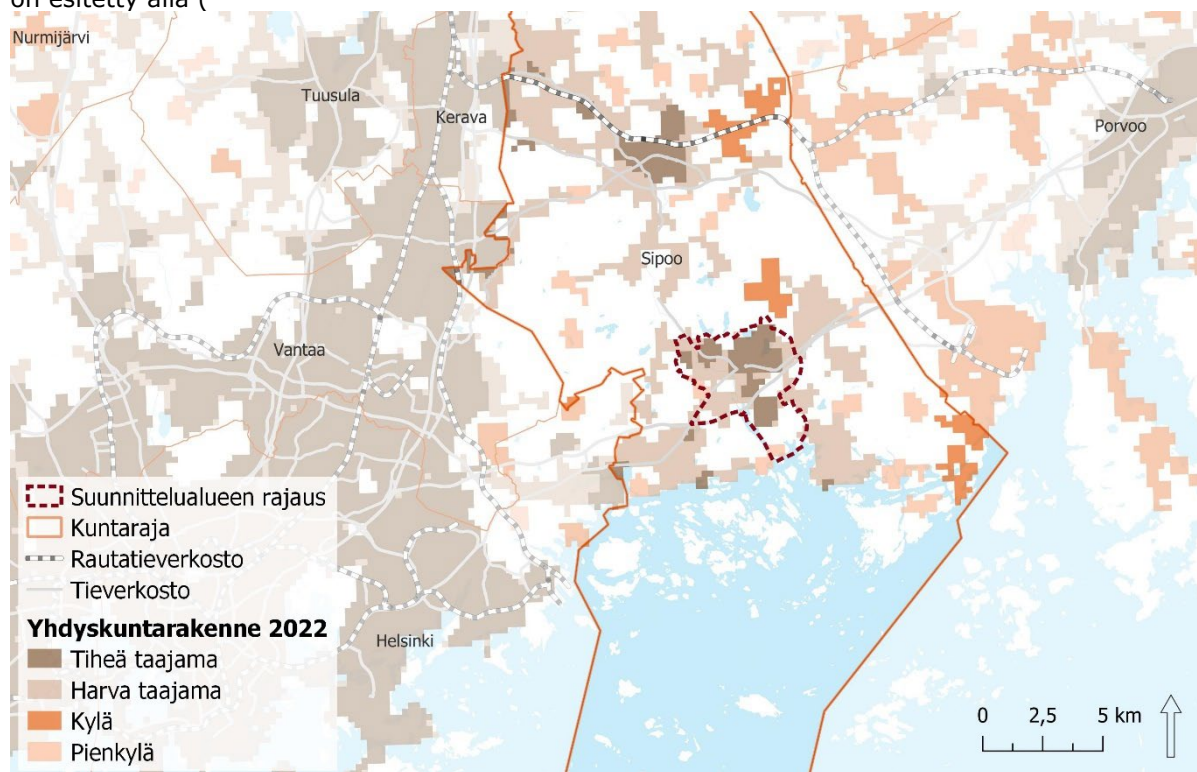
Kuva 3.1. Ilmakuvasta käy ilmi Söderkullan keskustan sijainti suhteessa mereen. Kuva © Röni-Kuva Oy.

3.1 Suunnittelualan sijainti

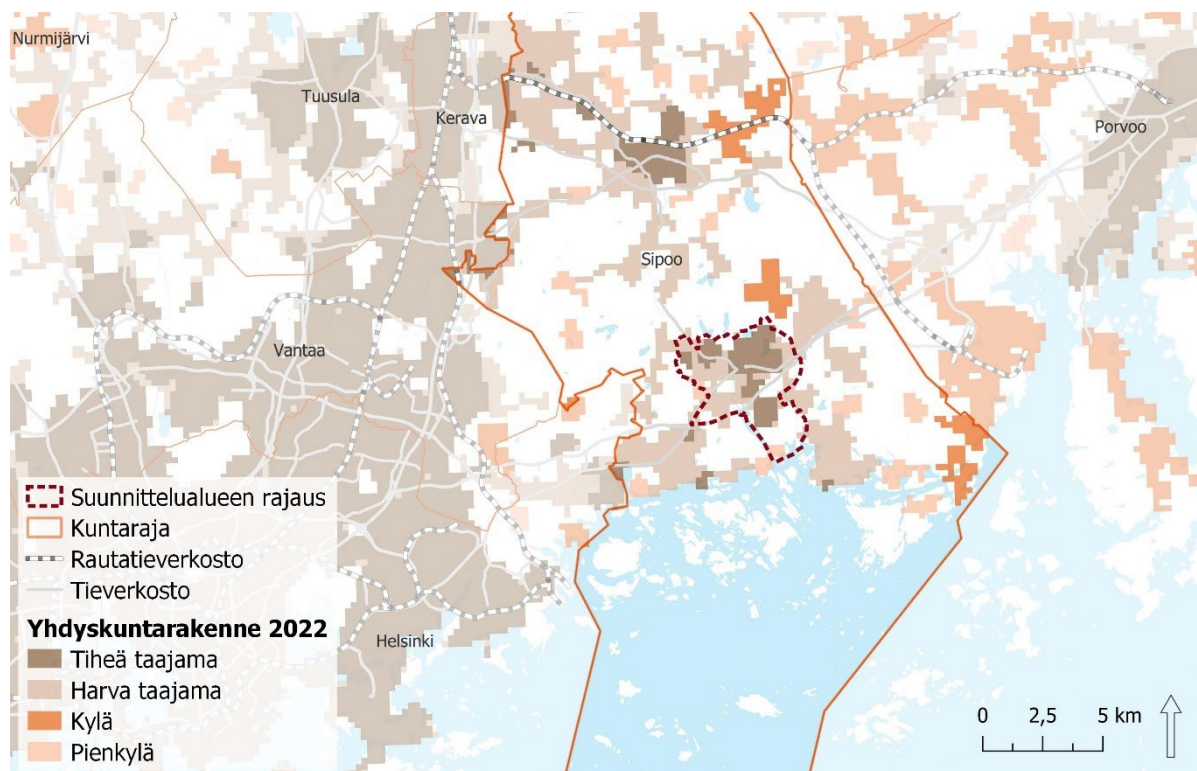
Suunnittelualue sijaitsee Sipoon eteläosassa, Porvoonväylän (vt 7) molemmin puolin. Suunnittelualueeseen kuuluu Söderkullan, Kallbäckin, Eriksnäsän, Hangelbyn, Massbyn ja Skräddarbyn alueita. Yllä olevassa ilmakuvassa (Kuva 3.1) näkyy Söderkullan keskustaa.

Suunnittelualueeseen lukeutuvasta Söderkullan taajamakeskuksesta on muodostunut hyvien liikenneyhteyksien varrelle sijoittuva Etelä-Sipoon keskus. Nikkilään, Sipoon varsinaiseen keskukseen, on Söderkullan taajamakeskuksesta matkaa noin 10 kilometriä. Helsingin keskustaan on suunnittelualueelta noin 30 km ja Porvoon keskustaan noin 20 km. Suunnittelualueen rajaus

on esitetty alla (

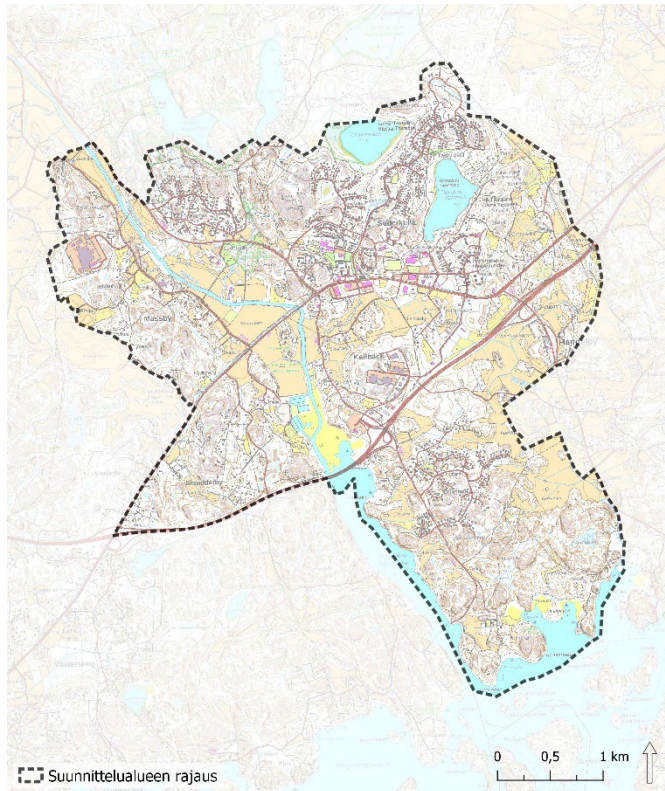


Kuva 3.2 ja Kuva 3.3).



Kuva 3.2. Suunnittelualueen sijainti Uudellamaalla (kuntajako, maastotietokanta © Maanmittauslaitos 4/2024, yhdyskuntarakenne © Suomen ympäristökeskus 4/2024).

Suunnittelualan pinta-ala on noin 1 860 hehtaaria. Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Pilvijärven ja Möträskin eteläpuolelle, lännessä osin Sipoonlahteen, Porvoonväylään, Uuteen Porvoontiehen sekä Massbyn peltoaukeisiin, etelässä Hangelbyvikeniin, Bastuvikeniin sekä Mustalaxiin ja idässä osin Kalkkirannantiehen.



Kuva 3.3. Suunnittelualan rajaus (maastokartta © Maanmittauslaitos 10/2024).

3.2 Kaavatilanne

3.2.1 Maakuntakaava

Alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka kuuluu Uusimaa-kaava 2050 -kaavakokonaisuuteen. Kaavakokonaisuus sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023. Suunnittelualan länsipuolella on voimassa Östersundomin maakuntakaava, joka on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä vuonna 2021. Ote maakuntakaavayhdistelmästä on seuraavan sivun kuvassa (Kuva 3.4).

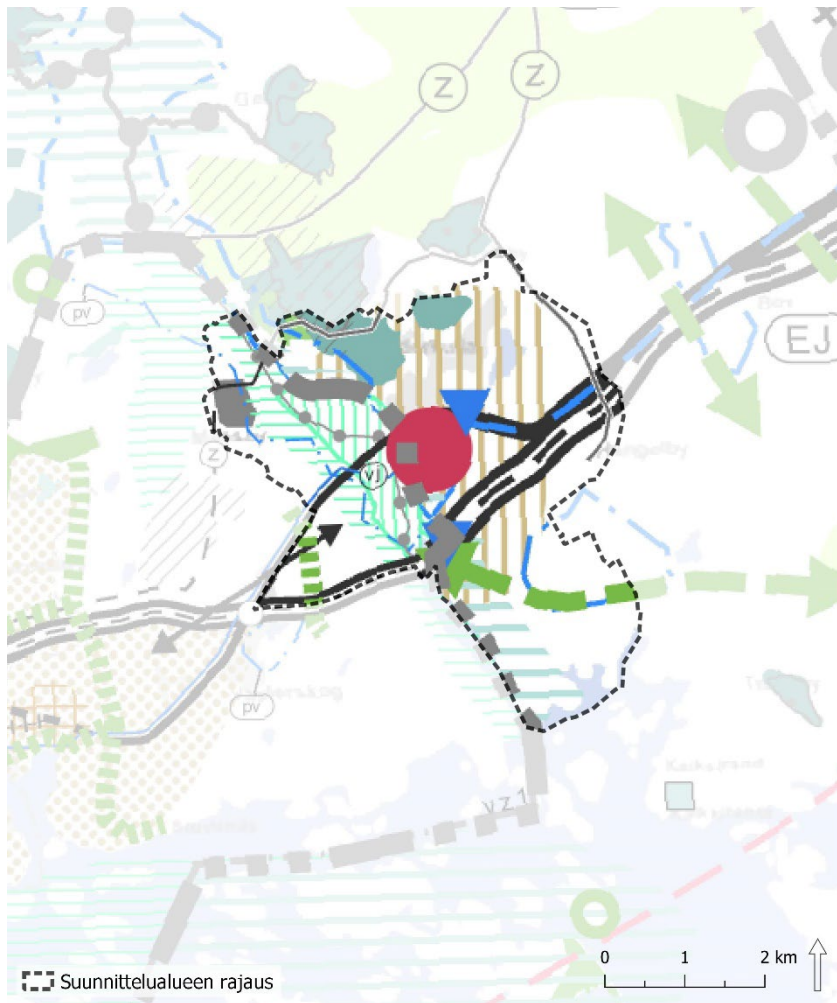
Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Söderkullan taajama on osoitettu keskustatoimintojen alue (keskus) -kohdemerkinnällä (punainen ympyrä). Söderkullan taajama-alueelle on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykemarkintä, joka jatkuu osin myös Porvoonväylän eteläpuolelle (ruskea pystyviivoitus). Keskustatoimintojen alueen viereen sekä Sipoonlahden Nesteen kohdalle on osoitettu liityntäpysäköintialue-kohdemerkintä (sininen kolmio).

Porvoonväylä on osoitettu valtakunnallisesti merkittävänä kaksiajorataisena tienä ja Uusi Porvoontie maakunnallisesti merkittävänä tienä. Suunnittelualan eteläosaan on maakuntakaavassa osoitettu viheryhteystarvemerkintä Sipoonlahdelta Sipoon Boxin suoalueille (vihreä nuoli). Suunnittelualueelle on lisäksi osoitettu mm. pohjavesialueita (sininen pistekatkoviiva), kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeitä alueita

(Sipoonjokilaakson kulttuurimaisema; sininen vaakaviivoitus), suojelualueita (Pilvijärvi, Grundträsket; merensininen alue), voimajohto (Anttila-Vaarala 110kV) sekä runkovesijohdon ohjeellinen linjaus (sininen katkoviiva, vj).

Östersundomin maakuntakaavassa suunnittelualueen länsiosaan on osoitettu mm. teollisuusalue (Arla Oy; harmaa alue), maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (Sipoonjokilaakson kulttuurimaisema; turkoosi vaakaviitoitus), Natura 2000 -verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue (Sipoonjoki; harmaa palloviiva), valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009; Sibbersborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema; turkoosi pystyviivoitus), pohjavesialue (sininen katkoviiva), viheryhteystarve Porvoonväylän ja Uuden Porvoontien poikki (vihreä paksu katkoviiva) sekä runkovesijohto (sininen viiva, vj). Liikenteen yhteystarvemerkinällä osoitetaan liikenteen yhteystarpeet mukaan lukien lautta-, raide- ja helikopteriyhteydet.

Alueen länsiosassa on liikenteen yhteystarvemerkinä (musta nuoli) Sipoon Majvikista Söderkullan suuntaan. Suunnittelumääräyksen mukaan yhteys on suunniteltava ensisijaisesti joukkoliikenneyhteytenä. Kaava-alueen länsipuolelle on esitetty seuraava merkinä Östersundomin alueelle: Liikenneväylän katkoviivamerkinä osoittaa ohjeellisen tai vaihtoehtoisen linjauksen (rata). Merkinällä osoitetaan vaihtoehtoisia liikenneväylien linjauksia silloin, kun maakuntakaavassa on useampi käyttökelpoinen linjausvaihtoehto. Ohjeellista linjausta tarkoittavalla merkinällä osoitetaan liikenneväylä silloin, kun väylän tarkka sijainti on ratkaisematta.



Kuva 3.4. Ote Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä 13.3.2023 (© Uudenmaan liitto).

Taulukko 3.1. Voimassa olevien maakuntakaavojen oleellimmat kaavamerkinnät suunnittelualueella tai sen läheisyydessä.

	Keskustatoimintojen alue, keskus.
	Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke.
	Teollisuusalue.
	Liityntäpysäköintialue.
	Viheryhteystarve.
	Pohjavesialue.
	Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue.
	Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009)

-  Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö.
-  Suojelualue.
-  Natura 2000 -verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue.
-  Liikenteen yhteystarve.
-  Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen.

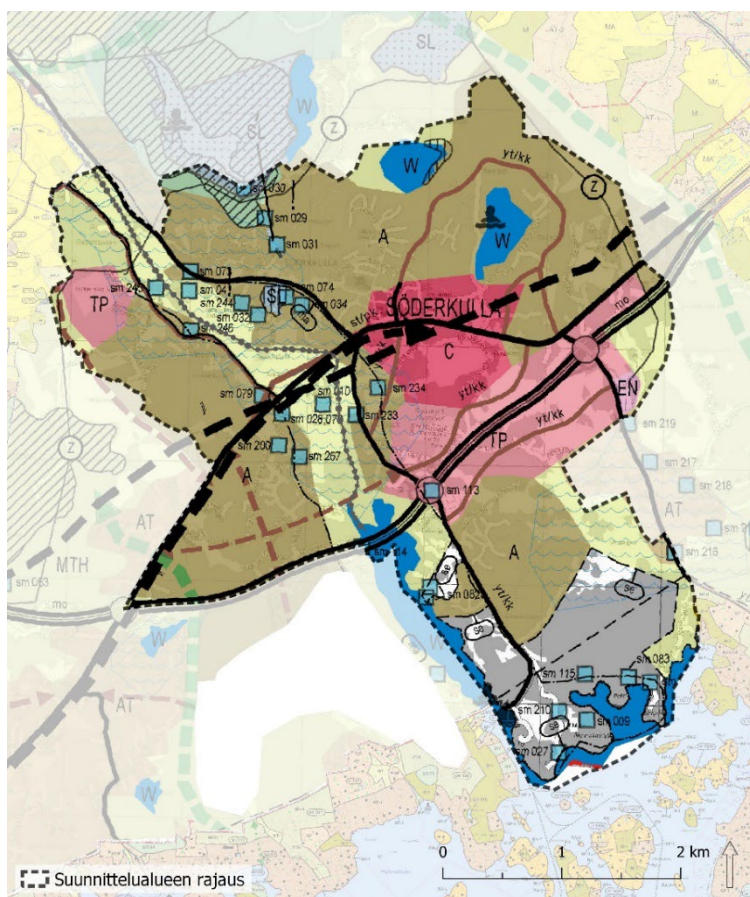
3.2.2 Yleiskaava

Alueella on voimassa **Sipoon yleiskaava 2025**, joka on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 23.12.2011 (Kuva 3.5). Yleiskaavassa Söderkulla on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (C) ja Söderkullasta muodostuu yksi kunnan taajamakeskuksista Nikkilän ja Talman ohella. Yleiskaavaselostuksen mukaan Etelä-Sipoossa uutta rakentamista on painotettu aikaisempaa voimakkaammin nimenomaan Söderkullan alueelle ja Eriksnäsiin on suunniteltu kokonaan uutta taajama-alueita.

Taajamatoimintojen alueita (A) on osoitettu laajasti Söderkullan keskustaajaman ympäristöön ja Sipoonjoen länsipuolelle sekä osin myös Eriksnäsiin. Yleiskaavassa on osoitettu laaja työpaikka-, teollisuus- ja varastoalue (TP) Sipoonlahden alueelle, Porvoonväylän molemmin puolin. Eriksnäsin eteläisin alue on yleiskaavassa osoitettu selvitysalueeksi (se), jonne on kaavamääräyksen mukaan tarkoitus laatia osayleiskaava ja asemakaava.

Yleiskaavassa on varauduttu Söderkullan alueella mahdollisen Helsinki-Porvoo taajamajunaliikenteen hyödyntämiseen pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen kehittämiskäytävä/yhteystarve -kaavamerkinnällä (musta nuoli). Kaavamääräyksen mukaan aikataulutusta ja toteuttamista sovitetaan Helsingin seudun yhteiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja ennen kuin selvitykset muuta osoittavat, tulee vanha Heli-linjaus pitää avoimena. Heli-radon linjausta ei tosin ole enää osoitettu voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa eikä sitä tulla myöskään osoittamaan vireillä olevassa Sipoon yleiskaavassa 2050.

Yleiskaavassa suunnittelualueelle on lisäksi osoitettu mm. tärkeitä tai vedenhankintaan soveltuvia pohjavesialueita (sininen lainerasteri), useita muinaismuistokohteita (sm), maisemallisesti arvokas alue (ma), viheryhteystarve (vihreä nuoli), arvokas geologinen muodostuma (musta vinoviivoitettu alue), tieliikenteen yhteystarpeita (ruskea nuoli) sekä alue, jolla on säilytettäviä ympäristöarvoja (musta pystyviivoitettu alue).



Kuva 3.5. Suunnittelualueella on voimassa Sipoon yleiskaava 2025 (yleiskaavatilanne © Yleiskaavapalvelu, Suomen ympäristökeskus 10/2024).

Taulukko 3.2. Sipoon yleiskaavan 2025 oleelliset kaavamerkinnot suunnittelualueella tai sen läheisyydessä.

C	Keskustatoimintojen alue.
A	Taajamatoimintojen alue.
TP	Työpaikka-, teollisuus- ja varastoalue.
	Selvitysalue.
	Joukkoliikenteen kehittämiskäytävä/yhteystarve.
	Tärkeä tai vedenhankintaan soveltuva pohjavesialue.
	Muinaismuistokohde.
	Maisemallisesti arvokas alue.
	Viheryhteystarve.
	Arvokas geologinen muodostuma.
	Tieliikenteen yhteystarve.



Alue, jolla on säilytettäviä ympäristöarvoja.

Sipoossa on vireillä koko kunnan **yleiskaavan uudistaminen (Sipoon yleiskaava 2050)**, joka on käynnistynyt 15.12.2022. Söderkullan kaavarunkotyötä tehdään rinnakkain koko kunnan yleiskaavan uudistamistyön kanssa. Tiiviillä yhteistyöllä pyritään varmistamaan, että Söderkullan kaavarunko ja yleiskaava tukevat toisiaan eivätkä suunnitelmat ole keskenään ristiriidassa.

Yleiskaavan rakennemalliluonnokset ovat olleet nähtävillä 15.6.-15.9.2023.

Rakennemalliluonnoksista on toteutettu rakennemallisynteesi, joka on hyväksytty kunnanhallituksessa 29.4.2024 (Kuva 3.6). Alustavan aikataulun mukaan yleiskaavaluonnos olisi tavoitteena saada nähtäville keväällä 2026.

Rakennemallisynteesin mukaan kasvua ohjataan kestävästi ensisijaisille vyöhykkeille. Vuoden 2035 jälkeen väestönkasvua on rakennemallisynteesissä suunnattu merkittävästi Söderkullaan, jonka kasvu nopeutuu jakson loppua kohden. Vuonna 2050 Nikkilä ja Söderkulla ovat asukasmääriltään samansuuruisia, Talma jää näitä pienemmäksi taajamaksi. Söderkullan osalta asukasmääräksi on esitetty vuonna 2050 noin 11 400 asukasta, josta kasvua 4 300 on asukasta. Vuonna 2050 Nikkilä ja Söderkulla ovat palveluiden pääkeskuksia.



Kuva 3.6. Ote Sipoon yleiskaava 2050 rakennemallisynteesistä (© Sipoon kunta 4/2024).

Taulukko 3.3. Sipoon yleiskaava 2050 rakennemallisynteesin oleellimmat merkinnät suunnittelualueella tai sen läheisyydessä.



Monimuotoisten toimintojen taajamat.

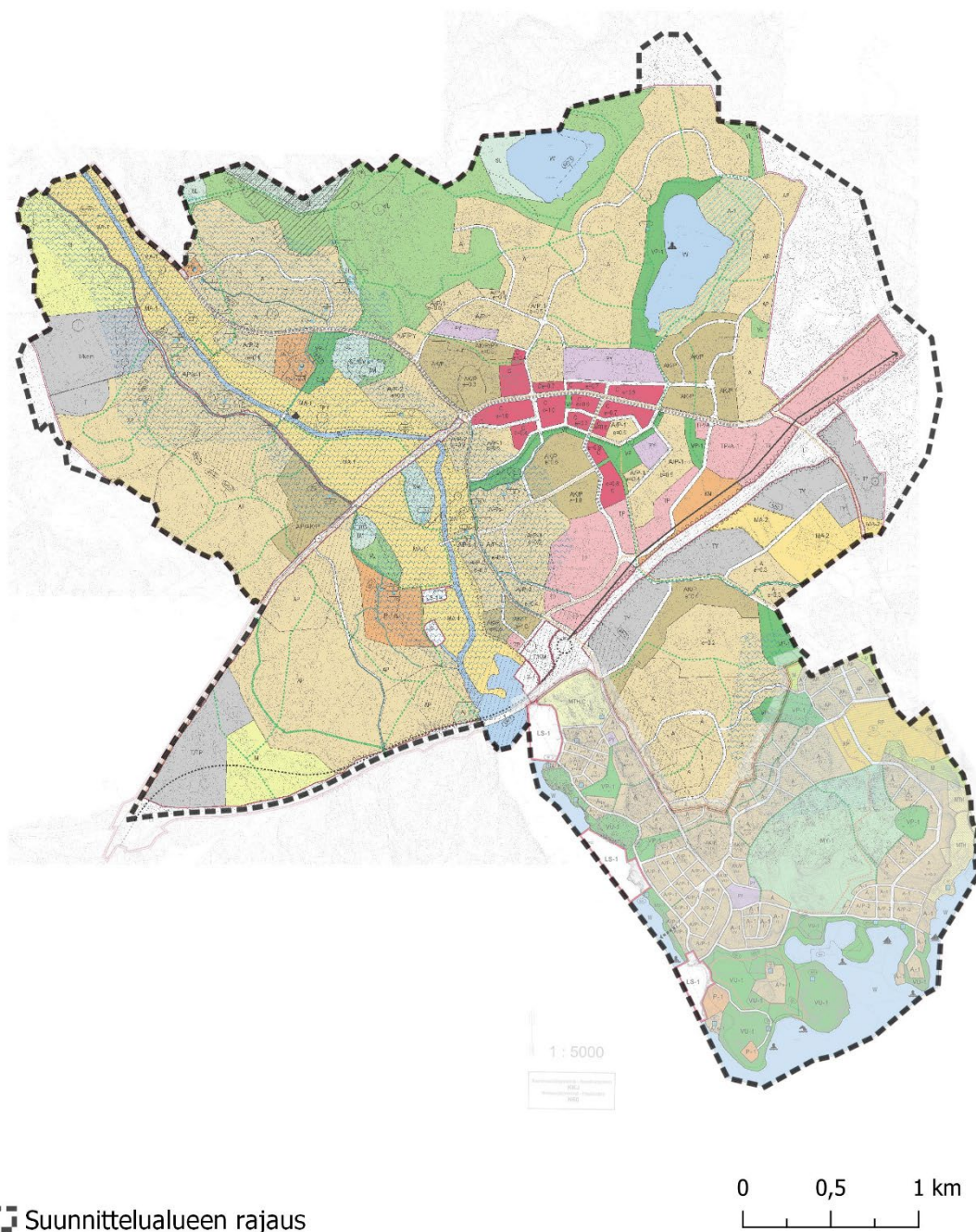
	Palveluiden kehittämisen painopistealueet.
	Teollisten elinkeinojen kehittämisen painopistealueet.
	Joukkoliikenteen pääyhteys.
	Östersundomin raitiotie 2040 ->
	Pyöräilyn pääyhteys.
	Luonnon ja virkistysalueiden painopistealueet / laajat metsäalueet.
	Kehitettävät vesistö-/virkistysyhteydet.
	Viheryhteystarve: keskeiset ekologiset sekä virkistysyhteydet.
	Satama-alue ja vesistövirikistysalueiden/-palveluiden painopisteet.

Suunnittelualueella on lisäksi ollut vireillä **Sibbesborgin ja Eriksnäsän osayleiskaavat**. Osayleiskaavatöitä on päätetty jatkaa oikeusvaikutteisten osayleiskaavojen sijaan Söderkullan kaavarunkotarkasteluna ja kaavarunkoratkaisun pohjana käytetään vuosina 2019–2020 työstettyä Sibbesborgin alustavaa osayleiskaavaehdotusta sekä Eriksnäsän korjattua osayleiskaavaehdotusta, joka on ollut nähtävillä alkuvuodesta 2015.

Sibbesborgin osayleiskaavan suunnittelutavoitteena on ollut, että aluerakenteessa Sibbesborg muodostaisi uuden kaupunkikeskuksen Helsingin ja Porvoon välille pääkaupunkiseudun itäiseen kasvukäytävään. Osayleiskaavalla on pyritty luomaan mahdollisuuksia asumiseen ja elinkeinotoimintaan hyvin saavutettavalla alueella. Alueen on tavoiteltu kasvavan vuoteen 2035 mennessä enintään noin 19 000 uudella asukkaalla ja vähintään noin 2 650 uudella työpaikalla. Liikenteen ja liikkumisen osalta osayleiskaavan yhtenä suunnittelutavoitteena on ollut, ettei metron jatkamiseen Majvikista Söderkullaan enää varauduta ja että alue kytkeytyisi tulevaisuudessa Nikkilän, Porvoon ja Östersundomin suuntiin tehokkaan bussijoukkoliikenteen avulla.

Eriksnäsän osayleiskaavan päätarkoituksena on ollut sijoittaa merkittävä uusi kaupunkirakentaminen Sipoonlahden rannalle. Eriksnäs on Söderkullan taajama-alueen kanssa ollut osa itämetron kehityskäytävää. Eriksnäsän osayleiskaavalla on varauduttu siihen, että alueelta on toteuttamisen eri vaiheissa hyvät joukkoliikennetyhteydet. Metro on osayleiskaavatyössä ollut tärkeä mitoittava tekijä, ja asemat lähialueineen ovat edellyttäneet tiiviin yhdyskuntarakenteen toteuttamista. Tiiviin kaupunkirakenteen on tavoiteltu tukeutuvan alusta lähtien julkiseen liikenteeseen ja pitkällä tähtäimellä raidejoukkoliikenteeseen.

Yhdistelmä Sibbesborgin alustavasta osayleiskaavaehdotuksesta ja Eriksnäsän korjatusta osayleiskaavaehdotuksesta on nähtävillä seuraavalla sivulla (Kuva 3.7)



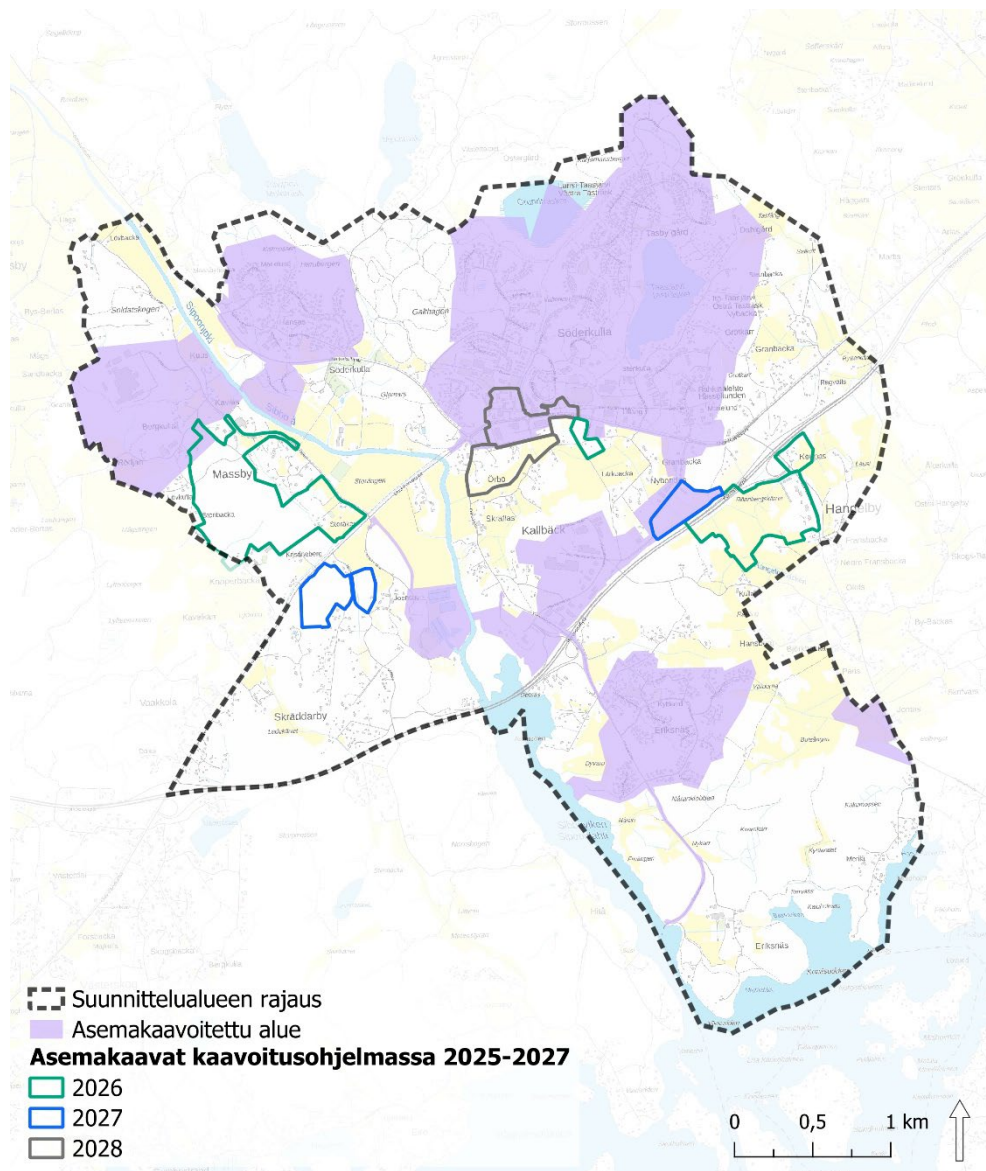
Kuva 3.7. Yhdistelmä Sibbesborgin alustavasta osayleiskaavaehdotuksesta (13.11.2019) sekä Eriksnäs in korjatusta osayleiskaavaehdotuksesta (19.11.2014) (© Sipoon kunta).

3.2.3 Asemakaava

Suunnittelualueesta noin kolmasosa (noin 620 hehtaaria) on asemakaavoitettu (Kuva 3.8). Asemakaavat sijoittuvat suurimmaksi osaksi Porvoonväylän pohjoispuolelle, jossa on kymmeniä asemakaavoja eri aikakausilta. Uusimmat voimaantulleet asemakaavat ovat T6 Taasjärven itäpuoli (voim. 23.11.2023), S20 Söderkullan kartano (voim. 17.8.2023) ja S26 Opintie (voim. 14.8.2025).

Porvoonväylän eteläpuolella on voimassa kolme asemakaavaa, joista laajin (E1 Eriksnäs, rakennuskaava osalle Eriksnäs ja Hangelbyn kylä Söderkullan alueella) on tullut voimaan vuonna 2001.

Sipoon kaavoitusohjelmassa 2025–2027 linjataan lähivuosien suunnittelun ja kaavoituksen painopistealueet ja keskeiset tehtävät. Kaavoitusohjelmassa on ohjelmoitu seuraavat asemakaavat: E5 Hangelbyn työpaikka-alue I, E6 Söderkullan pelastusasema, M3 Massbyn Danielsbackan asuinalue, S17C Söderkullan keskusta, S27 Kallbäck I, S29 Uuden Porvoontien kaupankortteli II, S30 Joensuun tila ja S32 Työpaikkatien asemakaavamuutos.



Kuva 3.8. Asemakaavoitettu alue sekä kaavoitusohjelman 2025–2027 asemakaavat (asemakaavahakemisto, asemakaavat kaavoitusohjelmassa © Sipöön kunta 11/2025, taustakartta © Maanmittauslaitos 11/2025).

3.3 Väestö ja väestökehitys

Söderkullan alueelle sijoittuu Sipöön kolmas merkittävä taajamatoimintojen alue, jota pyritään voimakkaasti kehittämään. Sipöön väkiluku on kasvanut joka vuosi viimeisen kymmenen vuoden aikana. Vuodesta 2015 vuoteen 2024 Sipöön väkiluku on kasvanut yhteensä noin 3790

asukkaalla. Vuonna 2024 Sipoon väkiluku oli 22 826, joista n. 65 % oli suomenkielisiä, n. 27 % oli ruotsinkielisiä ja n. 8 % vieraskielisiä. Vieraskielisten osuus Sipoon väestöstä on hieman yli kaksinkertaistunut vuodesta 2015 vuoteen 2024.

Vuonna 2024 Sipoon väestö kasvoi edelliseen vuoteen verrattuna prosentuaalisesti eniten Itä-Uudenmaan kunnista (+1 % eli +231 asukasta). Itä-Uudenmaan kunnista Sipoon lisäksi vain Porvoossa väestömäärä kasvoi vuonna 2024 (+0,9 % eli +448 asukasta).

Keski-Uudenmaan niin kutsutuista KUUMA-kunnista Tuusulan (+2,1 %), ja Kirkkonummen (+1,2 %) väkiluku kasvoi vuonna 2024 prosentuaalisesti enemmän kuin Sipoon väkiluku. Vuosina 2019 ja 2020 Sipoon väkiluku kasvoi prosentuaalisesti eniten (+2,4 % molempina vuosina) muihin KUUMA-kuntiin verrattuna. Suomen kaikista kunnista Sipoo kasvatti väkilukuaan vuonna 2024 prosentuaalisesti 24. eniten. Vuonna 2024 Sipoo oli väkiluvultaan Suomen 46. suurin kunta.

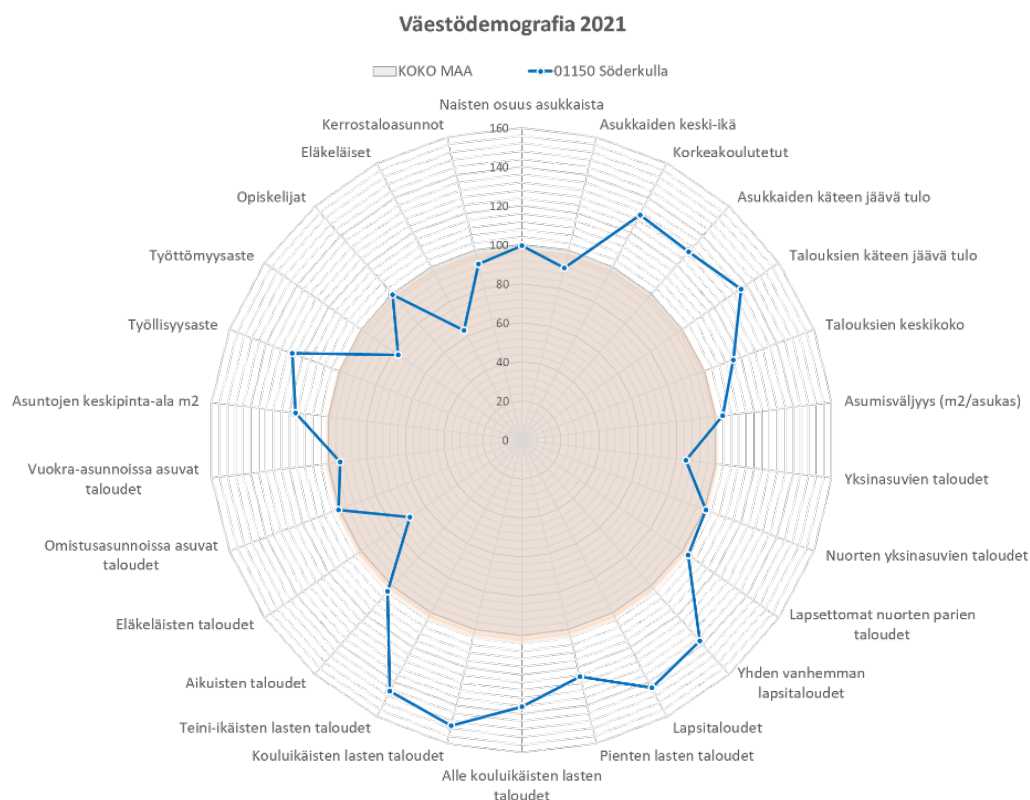
Tilastokeskuksen (2024) ja kunnan (2025) ennusteiden mukaan Sipoon väkiluvun kasvu jatkuu vakaasti. Kunnan väestösuunnitteessa 2025 Sipoon asukasmääräksi on esitetty 29 000 asukasta ja Tilastokeskuksen ennusteessa lähes 28 700 asukasta vuonna 2040. Sipoon kuntastrategian 2022–2025 yhtenä tavoitteena on 500 henkilön vuotuinen keskimääräinen väestökasvutavoite. Kunnan kaavavaranto tarjoaa mahdollisuuden rakentamiseen jopa noin 800 asukkaan vuosittaisen kasvun saavuttamiseksi.

Sipoon väestösuunnitteessa 2025 on esitetty, että Söderkullan asukasmäärä on vuonna 2040 hieman yli 9 000 asukasta. Suunnitteessa on esitetty vastaavaksi kerrostalovaltaisen asuntotuotannon määräksi noin 97 600 k-m², erillispientalotuotannon määräksi noin 40 200 k-m² ja pientalotuotannon määräksi noin 63 100 k-m².

Taulukko 3.4. Muutokset ikäryhmien osalta eri väestöennusteissa.

	Sipoon väestösuunnite 2025 (toteutuma), 2025– 2040	Tilastokeskuksen ennuste 2024, 2024–2040
0–6-vuotiaat	kasvaa 23 % (1 535->1 883)	kasvaa maltillisesti 8 % (1 650->1 779)
7–15-vuotiaat	kasvaa maltillisesti 10 % (2 569->2 832)	pysyy ennallaan -1 % (2 610->2 580)
16–18-vuotiaat	pysyy ennallaan -1 % (954->945)	vähenee maltillisesti -7 % (936->867)
19–64	kasvaa 22 % (13 481->16 454)	kasvaa 22 % (13 570->16 623)
65+	kasvaa merkittävästi 61 % (4 287->6 886)	kasvaa merkittävästi 53 % (4 474->6 831)

Söderkullan kaavarunkoalueella asui Tilastokeskuksen ruututietokannan mukaan noin 5 900 asukasta vuonna 2022. Laadittavassa yleiskaavassa vuodelle 2050 asukasmääräksi on esitetty Söderkullan osalta vuonna 2050 noin 11 400 asukasta, josta kasvua 4300 on asukasta.



Kuva 3.9. Väestödemografia kuvaa mm. alueen väestön ikä-, koulutus-, työllisyys- ja asumisrakennetta.

Vertailu Söderkullan ja koko maan väestödemografiasta on nähtävissä yllä (Kuva 3.9). Koko maan keskiarvoon verrattuna:

- Söderkullassa on koko Suomeen verrattuna **enemmän etenkin alle 18-vuotiaita ja vähemmän yli 65-vuotiaita.**
- Söderkullan kotitaloudet ovat tyypillisesti **lapsiperheitä**. Teini-ikäisten ja kouluikäisten lasten taloudet korostuvat.
- Söderkullassa on **vähemmän eläkeläisiä** verrattuna koko maan keskiarvoon.
- Alueella on keskiarvoa enemmän **korkeasti koulutettuja** asukkaita ja **tulotaso on koko maata selkeästi korkeampi.**
- Alueen **työttömyysaste on keskiarvoa matalampi.**
- Omistus- ja vuokra-asunnoissa asuvien talouksia on Söderkullassa lähes yhtä paljon.
- **Asuntojen keskipinta-ala** on hieman koko maan keskiarvoa **suurempi.**

3.4 Maanomistusolosuhteet

Sipoon kunta omistaa vajaan kolmanneksen (noin 590 hehtaaria) suunnittelualueesta (Kuva 3.10). Sipoon kunta on merkittävä maanomistaja erityisesti Uuden Porvoontien pohjoispuolella. Sipoon kunnan omistuksessa on suurelta osin mm. Söderkullan kartanoon kuuluneet maat. Kunta on hankkinut maaomaisuutta myös Porvoonväylän tuntumasta työpaikka- ja teollisuusalueita varten. Eriksnäsän alue on suurelta osin yksityisessä omistuksessa, ja kunnan omistuksessa ovat Eriksnäsissä pääasiassa asemakaavoitetun alueen viher- ja katualueet.

3.5 Rakennuskanta ja taajamarakenne

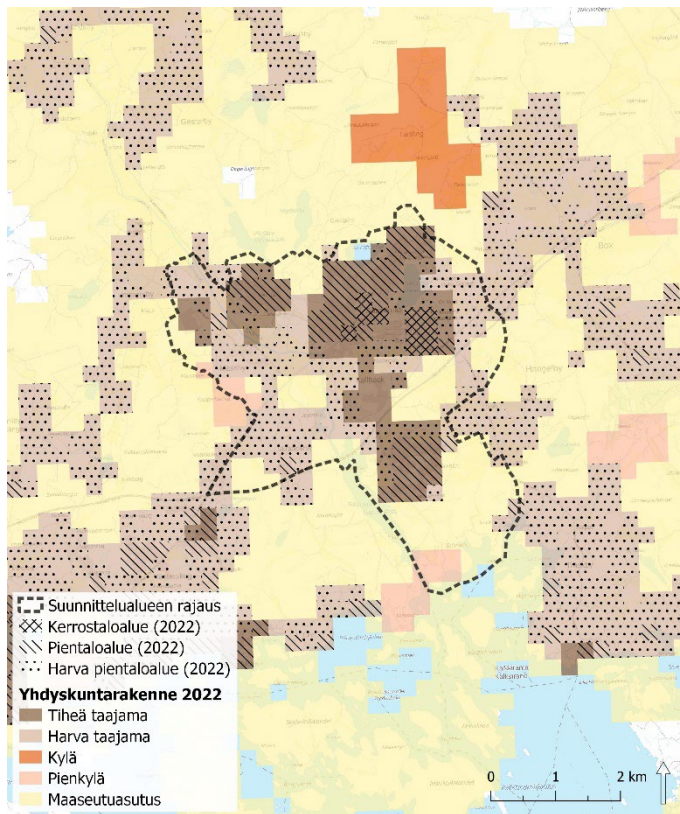


Kuva 3.11. Söderkullassa sijaitsee uudemman rakennuskannan ohella vanhempaa 1900-luvun alun rakennuskantaa. Kuvassa on Joensuun tilan päärakennus.

Suunnittelualan taajamarakenne keskittyy nykyisin vahvasti Porvoonväylän pohjoispuolelle, jossa maaseutumaista asutusta on pääasiassa vain suunnittelualan reunoilla. Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) mukainen taajamarajaus jakautuu tiheään ja harvaan taajama-alueeseen. Tiheään taajama-alueeseen kuuluvat ne ruudut, joiden aluetehokkuus naapuriruutumenetelmällä laskettuna on yli 0,02. Söderkullan keskustaajama ja sen lähiympäristö on tiheimmin asuttua taajama-aluetta. Tiheään asuttua taajamaa SYKE:n aineiston perusteella on myös Hansaksen ja Eriksnäsin alueilla. Söderkullan taajamarakenne on laajentunut SYKE:n taajama-aineiston perusteella vuodesta 2000 vuoteen 2022 erityisesti Taasjärven ympärille sekä Eriksnäsin alueelle.

Suunnittelualan kerrostaloalueet keskittyvät Söderkullan keskustaajamaan Pähkinälehdon, Kalliomäen ja Mäntymäen alueille sekä Söderkullan torin ympäristöön, lähelle keskustan julkisia ja kaupallisia palveluita. Keskustaajaman alueella rakennuskanta on typologialtaan vaihtelevaa ja alueella on asuinkerrostalojen lisäksi rivitaloja ja pientaloja, matalia liikerakennuksia ja oppilaitosrakennuksia. Pientaloalueet sijoittuvat pääasiassa tiheille taajama-alueille, kun taas harvalla taajama-alueella on enemmän harvaan asuttua pientaloaluetta. Alueella on myös 1900-luvun alun rakennuskantaa (Kuva 3.11). Lomarakennukset keskittyvät suunnittelualueella Taasjärven itäpuolelle sekä Apajatien ja Störsvikintien varsille.

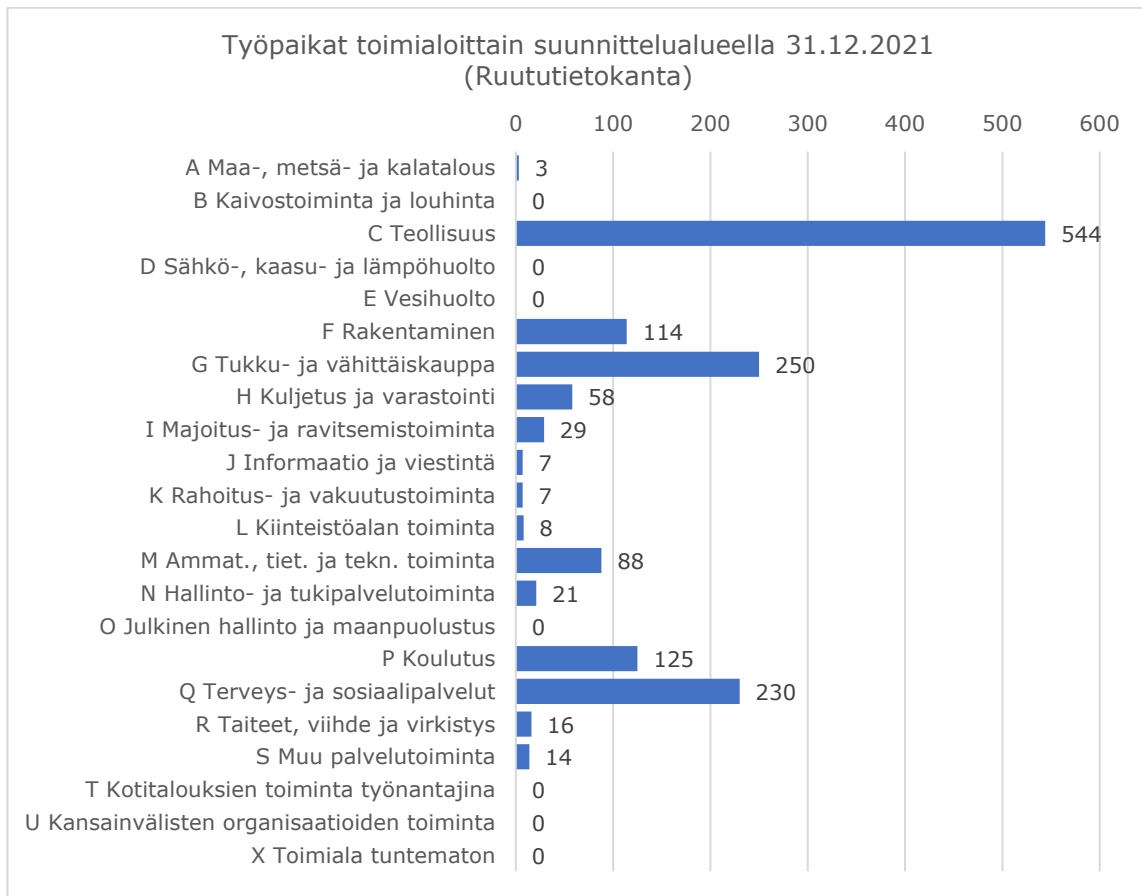
Liikerakennukset ja julkiset rakennukset painottuvat Söderkullan keskustaajaman alueelle, jossa sijaitseekin suurin osa Söderkullan kaupallisista ja julkisista palveluista. Teollisuusrakennukset puolestaan sijoittuvat pääosin Porvoonväylän pohjoispuolen välittömään läheisyyteen, jossa sijaitsee mm. K. Hartwallin tehdas.



Kuva 3.12. Alueen yhdyskuntarakenne (asuinalueet, taajamat, YKR-asutus © Suomen ympäristökeskus 4/2024, taustakartta © Maanmittauslaitos 10/2024).

3.6 Työpaikat

Suunnittelualueella on useita toimialoja, jotka työllistävät merkittävän määrän ihmisiä. Työpaikat painottuvat toimialojen osalta erityisesti teollisuuteen (540 työpaikkaa), tukku- ja vähittäiskauppaan (250 työpaikkaa), terveys- ja sosiaalipalveluihin (230 työpaikkaa), koulutukseen (120 työpaikkaa) ja rakentamiseen (110 työpaikkaa).



Kuva 3.13. Suunnittelualueen työpaikat toimialoittain 31.12.2021 (Työpaikat toimialoittain © Ruututietokanta. Huom. osa tilastoiduista työpaikoista voi puuttua johtuen tilastoruutujen suojaamisesta, mikäli ruudussa on vähemmän kuin kolme työpaikkaa).

Suurimmat suunnittelualueella sijaitsevat työnantajat ja niiden pääasialliset toimialat ovat esitetty yllä olevassa kuvassa (Kuva 3.13) ja ne ovat seuraavat:

- Arla Oy, elintarvikkeet
- Hartwall K Oy Ab, metallituotteiden valmistus
- Nano, lasten ja nuorten Kerhotoiminta Oy, kerhot
- Halti Oy, urheiluvälineet ja varusteet
- Finnvacuum Oy Ab, pakkauskoneet ja pakkaustarvikkeet

Selkeimmät alueelliset työpaikkakeskittymät sijaitsevat suunnittelualueen luoteiskulmassa, Söderkullan keskustan eteläpuolella VT 7 varressa ja Söderkullan keskustassa. Työpaikkojen ja asukkaiden sijoittuminen on esitetty seuraavan sivun kartalla (Kuva 3.14).

3.7 Palveluverkko

3.7.1 Kaupan palveluverkko

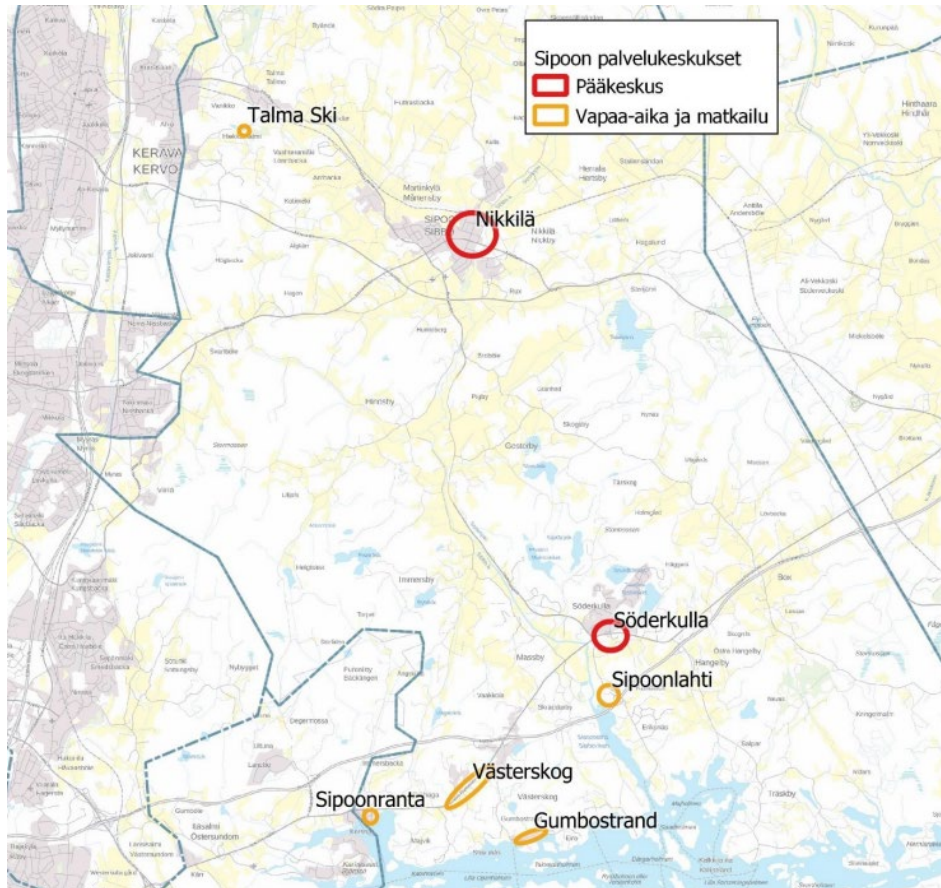


Kuva 3.15. Söderkullan keskustassa Uuden Porvoontien varrella sijaitsee kaupan keskittymä.

Uusimaa-kaavan 2050 mukaisesti Söderkulla on kohdemerkinnältään **keskustatoimintojen alue**, jolla osoitetaan suurimmat ja monipuolisimmat valtakunnan keskuksen ulkopuolella olevat keskukset, joissa on monipuolisesti asumista, työpaikkoja sekä julkisia ja yksityisiä palveluja. Keskukset ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Aluetta on kehitettävä tiiviinä ja toiminnallisesti monipuolisena palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymänä ottaen huomioon sekä asumisen että elinkeinoelämän tarpeet. Alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja on 4000 k-m², ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta ja ellei näissä suunnittelumääräyksissä muuta määrätä. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

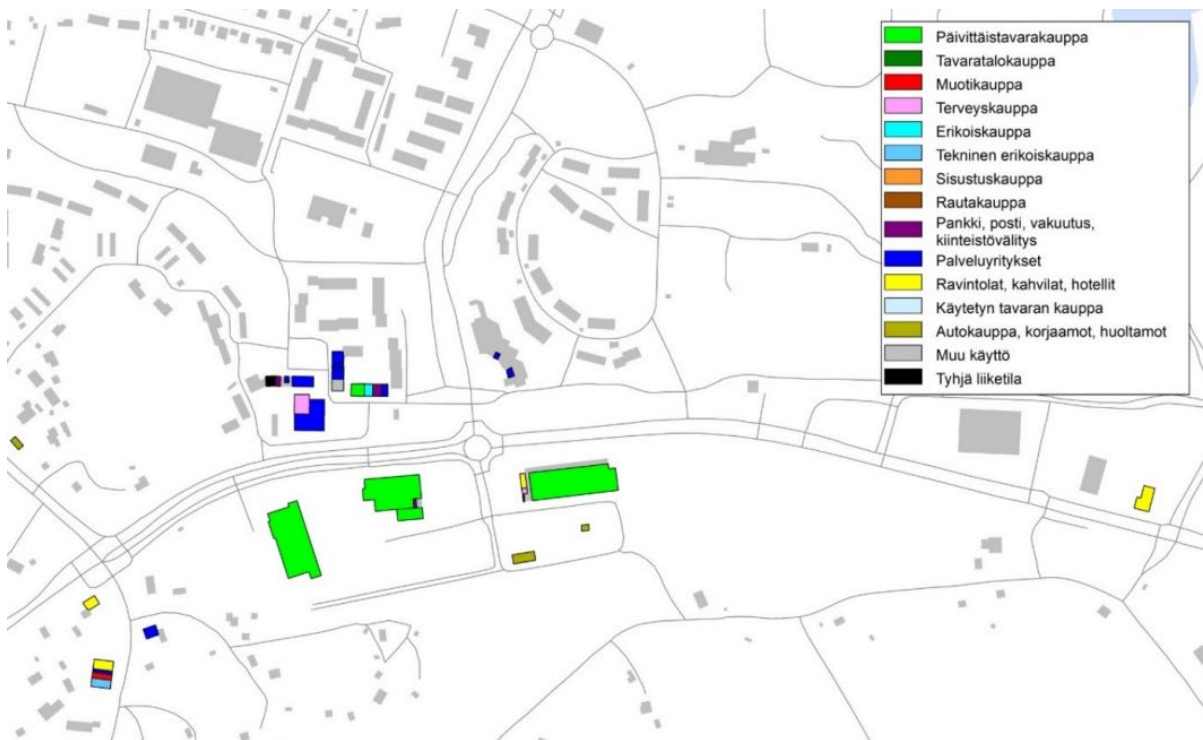
Laajempi Söderkullan alue on maakuntakaavassa kohdemerkinnältään **taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä**, jolla osoitetaan suurimpiin ja monipuolisimpiin keskuksiin tukeutuvat, valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät taajamatoimintojen vyöhykkeet, joiden yhdyskuntarakenteen kehittämisellä ja tehostamisella on erityistä merkitystä koko maakunnan kehittämisen kannalta. Kaupallisesta näkökulmasta Söderkullan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat ovat seuraavat, ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta: Keskustahakuinen kauppa (päivittäistavaran kauppa ja muun erikoistavaran kauppa) 10 000 k-m², paljon tilaa vaativa erikoistavaran kauppa 10 000 k-m². *(Taajamatoimintojen suuryksiköiden koon alarajat -osa suunnittelumääräyksestä on kumottu Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavan alueelta Helsingin hallinto-oikeuden päätöksellä 24.9.2021 ja päätös lainvoimainen korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023 T 756)*

Sipoon kaupan palveluverkko (Kuva 3.16) on pääosin kaksinapainen, päivittäistavara- ja erikoiskaupan sekä kaupallisten palveluiden keskittyessä Nikkilän ja Söderkullan taajamiin. Sipoon kaupan palveluverkkoa on tarkasteltu vuoden 2021 lopulla erillisessä palveluverkkoselvityksessä.



Kuva 3.16. Sipoon kaupan palveluverkko 2021 (Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys © WSP, pohjakartta © Maanmittauslaitos 5/2021).

Söderkullan keskustassa supermarketit ja muutamat erikoiskaupan palvelut sijoittuvat pääosin Uuden Porvoontien varrelle (Kuva 3.15 ja Kuva 3.17). Alueella toimivat Lidl, K-Supermarket, S-Market ja uusimpana vuonna 2024 avautunut Tokmanni. Erikoiskaupan osalta alueella sijaitsee mm. apteekki, Alko ja elektroniikkaliike.

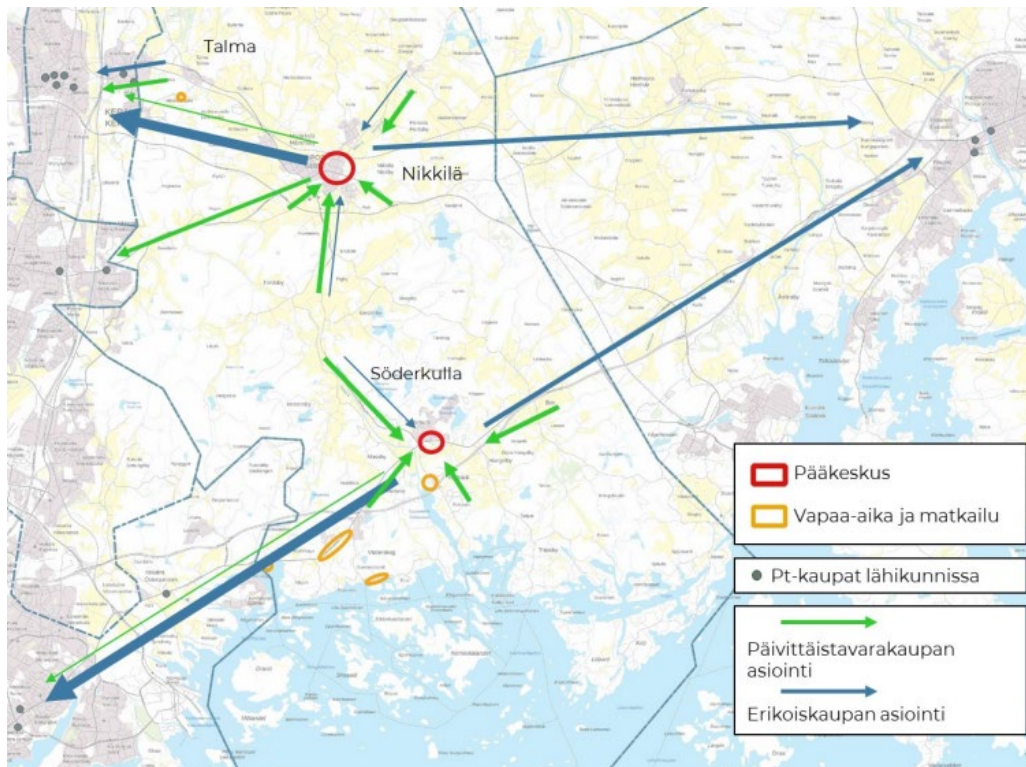


Kuva 3.17. Söderkullan kaupallinen rakenne 2021

(Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys © WSP, pohjakartta © Maanmittauslaitos 5/2021).

Söderkullan kaupallisten palveluiden kokonaispinta-ala vuonna 2024 oli noin 14 400 k-m², josta merkittävin osa eli noin 10 000 k-m² oli päivittäistavarakauppaa, hieman vajaa 2 000 k-m² muiden palveluyritysten tilaa, noin 1 000 k-m² ravintola- ja kahvilatiloja ja loput erilaisia erikois-, terveydenhoito-, autokaupan ja huoltamoiden tiloja. Söderkullan alueen kaupallinen tilamäärä kasvoi vuosien 2016 ja 2024 välillä erityisesti päivittäistavarakaupan ja ravintolapalveluiden lisääntymisen myötä.

Asiointiliikenne erityisesti päivittäistavarakaupassa on vahvaa Nikkilän ja Söderkullan taajamissa mutta samanaikaisesti pääkaupunkiseudun saavutettavuus on hyvä, joten erikoiskaupan osalta asiointiliikennettä suuntautuu Sipoon ulkopuolelle (Kuva 3.18).

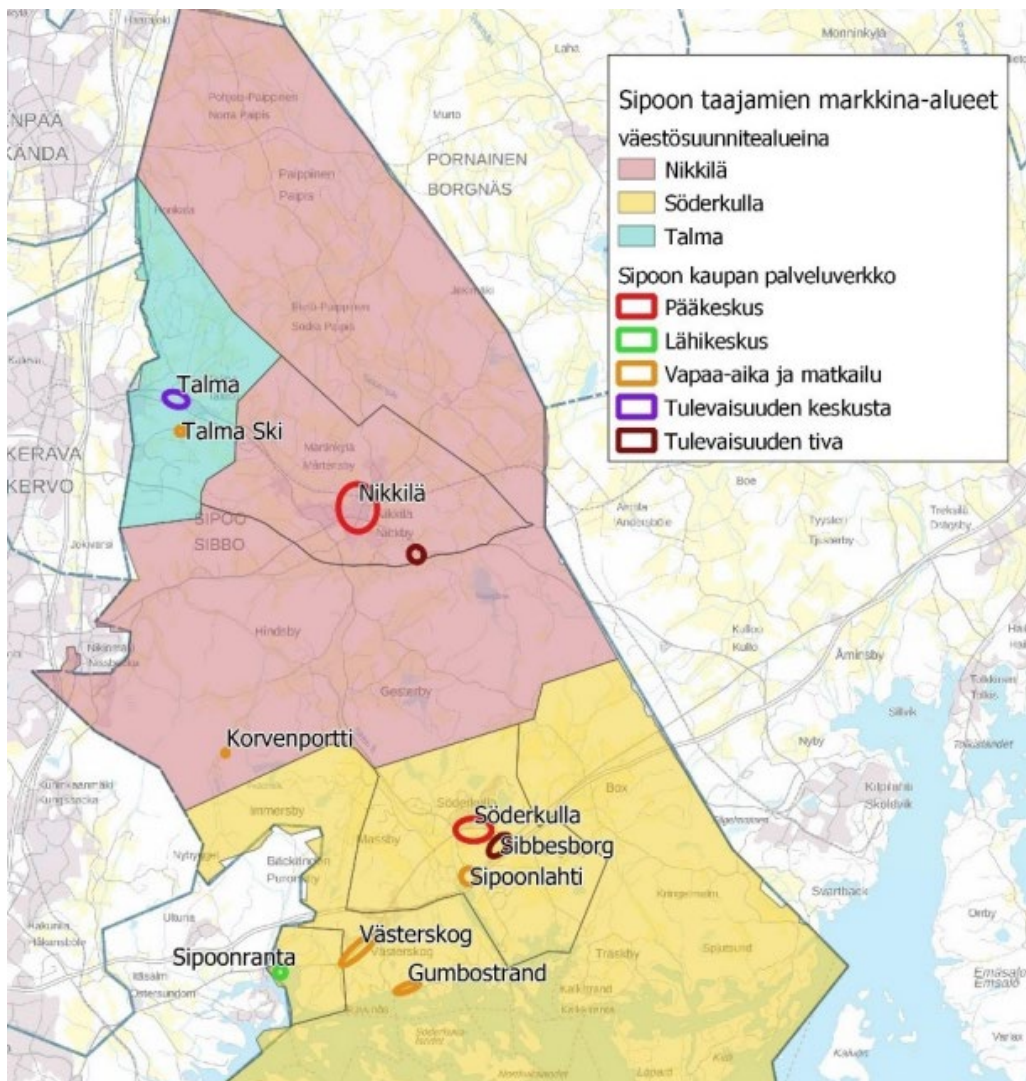


Kuva 3.18. Asiainnin pääsuunnat Sipoossa (pl. taajaman sisäinen asiointi) (Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys © WSP, pohjakartta © Maanmittauslaitos).

Kaupan palveluverkkoselvityksessä 2021 Sipoon kaupallisten keskusten markkina-alueita tarkasteltiin väestösuunnitelueittain väestöennusteineen ostovoiman laskemisen mahdollistamiseksi (Kuva 3.19). Söderkullan vaikutusalueeseen on laskettu kuuluvaksi koko eteläinen Sipoo. Söderkullan vaikutusalueen ostovoiman on arvioitu kasvavan vuoden 2020 noin 120 miljoonasta eurosta noin 220 miljoonaan euroon vuonna 2040. Ostovoiman kasvu pohjautuu Söderkullassa ennustettuun väestönkasvuun ja kulutuksen kasvuun. Ostovoiman kehityksen myötä on arvioitu kaupan liiketilatarvetta Söderkullan alueella. Vuonna 2040 arvioitu liiketilatarpeen kaavallinen maksimimitoitus Söderkullassa on esitetty alla (huom. liiketilatarve on suuntaa antava, koska kaupan ja palveluyritysten erilaiset konseptit tarvitsevat hyvin erikokoisia liiketiloja ja konseptit myös kehittyvät ajan kuluessa):

- Päivittäistavarakauppa ja Alko: 10 800 k-m²
- Erikoiskauppa: 23 000 k-m²
- Ravintolat: 9 700 k-m²
- Muut kaupalliset palvelut: 10 300 k-m²
- Tilaa vaativa kauppa: 17 500 k-m²
- Autokauppa ja huoltamot: 9 400 k-m²

Palveluverkkoselvityksessä on tunnistettu verkkokaupan keskeinen rooli osana monikanavaista kaupan palvelukenttää. Verkko-ostamisen kasvu tarjoaa osalle kaupan toimijoista mahdollisuuden vähentää myymälämäärää tai pienentää myymäläkokoa. Toisaalta toimiva monikanavaisuus voi edellyttää kivijalkamyymälöiden perustamista ja edesauttaa toimijoita avaamaan myymälöitä uusissa paikoissa, joita ne eivät aiemmin olisi harkinneetkaan. Verkkokaupan kasvu lisää myös noutopaikkojen kysyntää. Paikalliskeskus voi hyötyä kasvavasta verkkokaupasta laajemman markkinapotentiaalin takia.

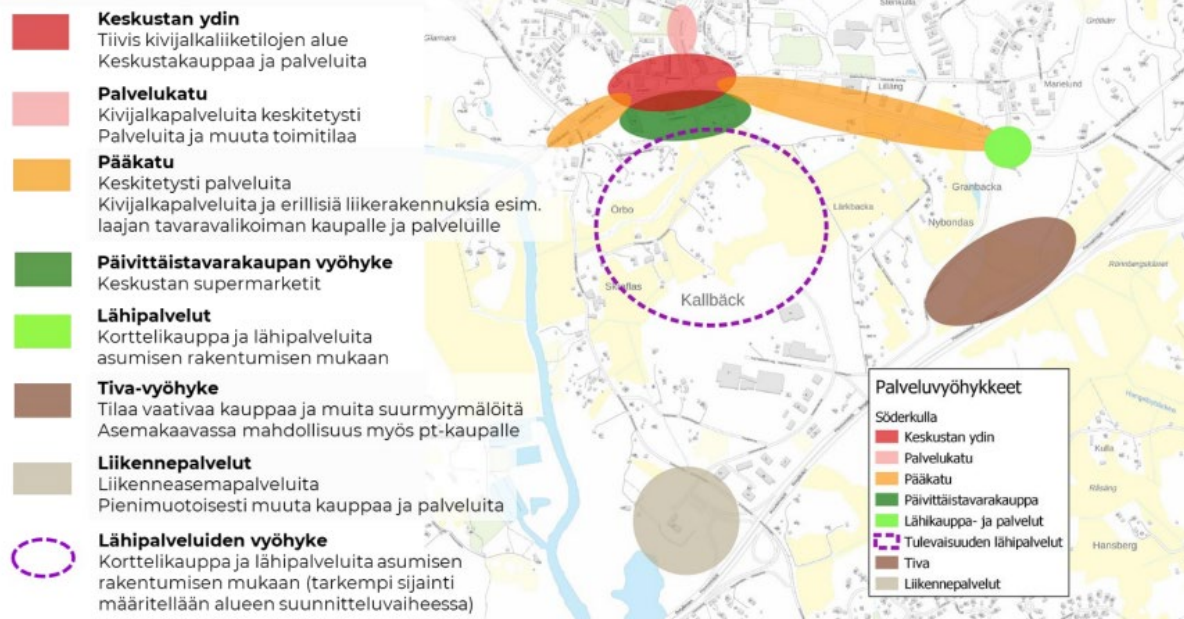


Kuva 3.19. Sipoon taajamien markkina-alueet
(Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys 2021 © WSP, pohjakartta © Maanmittauslaitos).

Kaupanalalla toimipisteen sijainti on oleellinen tekijä liiketoiminnan kannalta. Toimivaan sijaintiin vaikuttavat mm. asiointivirtojen läheisyys, ympäristön viihtyisyys, saavutettavuus, tontin koko ja näkyvyys sekä rakentamismahdollisuudet. Pienet kaupan toiminnot edellyttävät asiointivirtoja lähelleen, jolloin keskustamaiset alueet ovat niille suotuisia sijainteja. Suuremmat kaupan yksiköt synnyttävät asiointivirtoja ja siten niiden rooli palveluverkon osana on merkittävä.

Kuva 3.20 esittää kaupan vyöhykkeet Söderkullassa. Keskustan ydinalue sijoittuu nykyisen keskustan ympäristöön Uuden Porvoontien, Terveystien, Keskustakadun ja Amiraalikadun ympäristöön. Suurin osa Söderkullan keskustan erikoisliikkeistä ja pienpalveluista sijoittuu ydinalueelle. Söderkullan keskusta jakautuu toimintojen osalta Uuden Porvoontien pohjoispuoleiseen pienpalveluiden keskittymään ja etelänpuoleiseen päivittäistavarakaupan keskittymään, joskin Uuden Porvoontien katuprofiilia tulisi kehittää kaupunkimaisena katuna sujuvan asiointin edesauttamiseksi. Tilaa vaativan kaupan vyöhyke on kaavoitettu Työpaikkatien varrelle. Nykyistä Sipoonlahden liikennepalveluasemaa ja sen ympäristöä on mahdollista kehittää nykyisistä lähtökohdistaan, kuten pienimuotoisesti liikenneaseman tai yritysalueen yhteyteen soveltuvien kaupan ja palveluiden osalta.

Kaupan vyöhykkeet Söderkullassa



Kuva 3.20. Kaupan vyöhykkeet Söderkullassa
(Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys 2021 © WSP, pohjakartta © Maanmittauslaitos).

3.7.2 Sivistysvaliokunnan alaiset palvelut

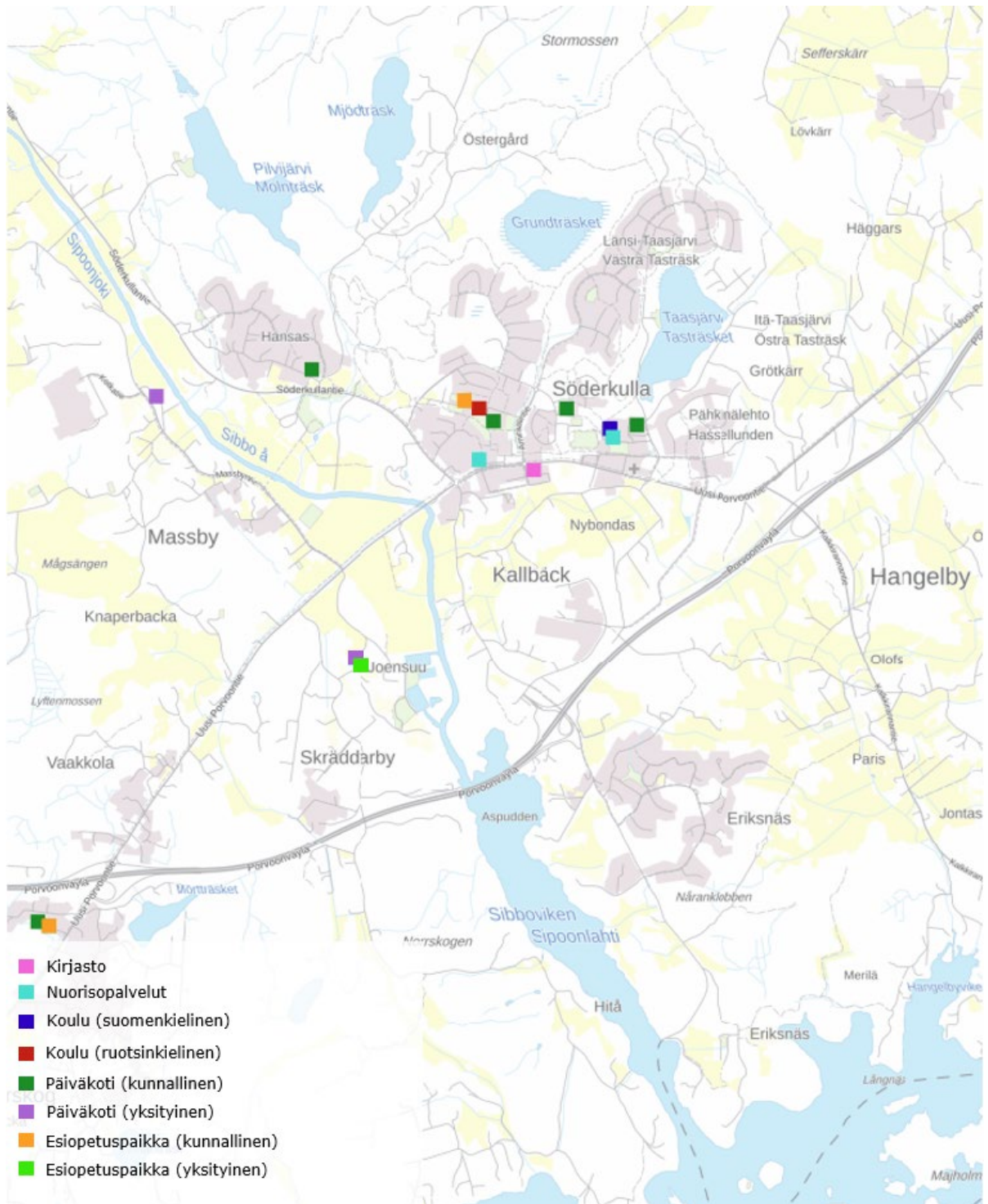


Kuva 3.21. Söderkullan keskustassa sijaitseva Sipoonlahden koulu.

Sipoon kunnan sivistysvaliokunnan alaisten palveluiden palveluverkkosuunnitelmassa (luonnos 28.11.2023) on käyty läpi kaikki sivistysvaliokunnan alaiset koulutus- ja varhaiskasvatuspalvelut sekä kulttuuri- ja vapaa-aikapalvelut. Suunnitelmassa on tarkasteltu kyseisten toimintojen palveluita, nykyistä palvelutarjontaa ja palveluverkkoa, tulevia tarpeita sekä annettu suosituksia toteutettavista toimenpiteistä. Kuva 3.22 esittää Söderkullan alueella sijaitsevat sivistysvaliokunnan alaisten palveluiden mukaiset rakennukset. Alueella sijaitsee mm. useita varhaiskasvatuksen, esi- ja perusopetukset, sekä kulttuurin ja vapaa-ajan tiloja. Kuvassa yllä on Sipoonlahden koulu (Kuva 3.21).

Taulukko 3.5. Rakennukset tilastoalueittain 2023 (Sipoon kunnan sivistysvaliokunnan alaisten palveluiden palveluverkkosuunnitelma © FCG).

Söderkulla (tilastoalueet 8, 9, 10 ja 30)
Varhaiskasvatus
Landsängens daghem
Mäntymäen päiväkoti
Päiväkoti Miili
Pilke liikuntapäiväkoti (Taasjärven päiväkoti)
Esiopetus
Sipoonlahden esiopetus
Söderkulla förskola
Metsärinteen kielikylpy
Perusopetus
Sipoonlahden koulu
Söderkulla skola
Nuorisovaltuusto NUVA
Punahilkka
Nuorisotila
Kulttuuri- ja vapaa-aika
Söderkullan kirjasto
Kulttuuripalvelut
Taiteen perusopetus
Söderkullan kartano
Sipoon opisto
Punahilkassa Opintien palvelupiste: Opintien liikuntatila (Opintie 6B)
Iso liikuntasali (Opintie 6A)
Ruokasali (Opintie 6A)
Miilin kampus



Kuva 3.22. Karttaote sivistysvaliokunnan alaisista palveluista Söderkullan alueella (Sipoon karttapalvelut, otettu 19.5.2025, pohjakartta © MML).

Palveluverkkosuunnitelmaluonnoksen mukaisesti Söderkullan alueelle tavoitellaan Sipoon kunnan laatimassa väestösuunnitteessa voimakasta kasvua. Mikäli väestösuunnite toteutuu suunnitellusti, varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen palvelutarpeet ovat kasvavia mutta muussa tapauksessa alueen palvelutarpeet laskevat.

3.8 Liikenne ja liikkuminen

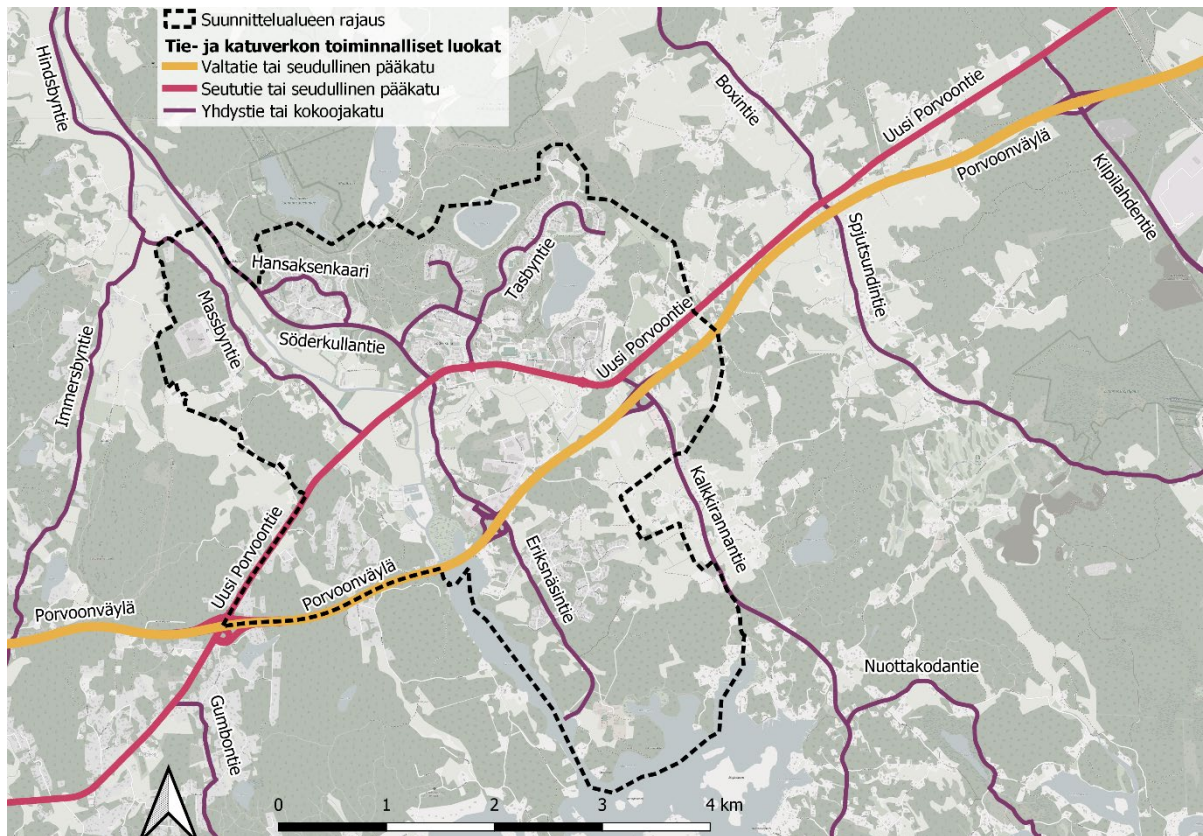
3.8.1 Tie- ja katuverkko



Kuva 3.23. Tasbyntien varren uutta asuinalueetta.

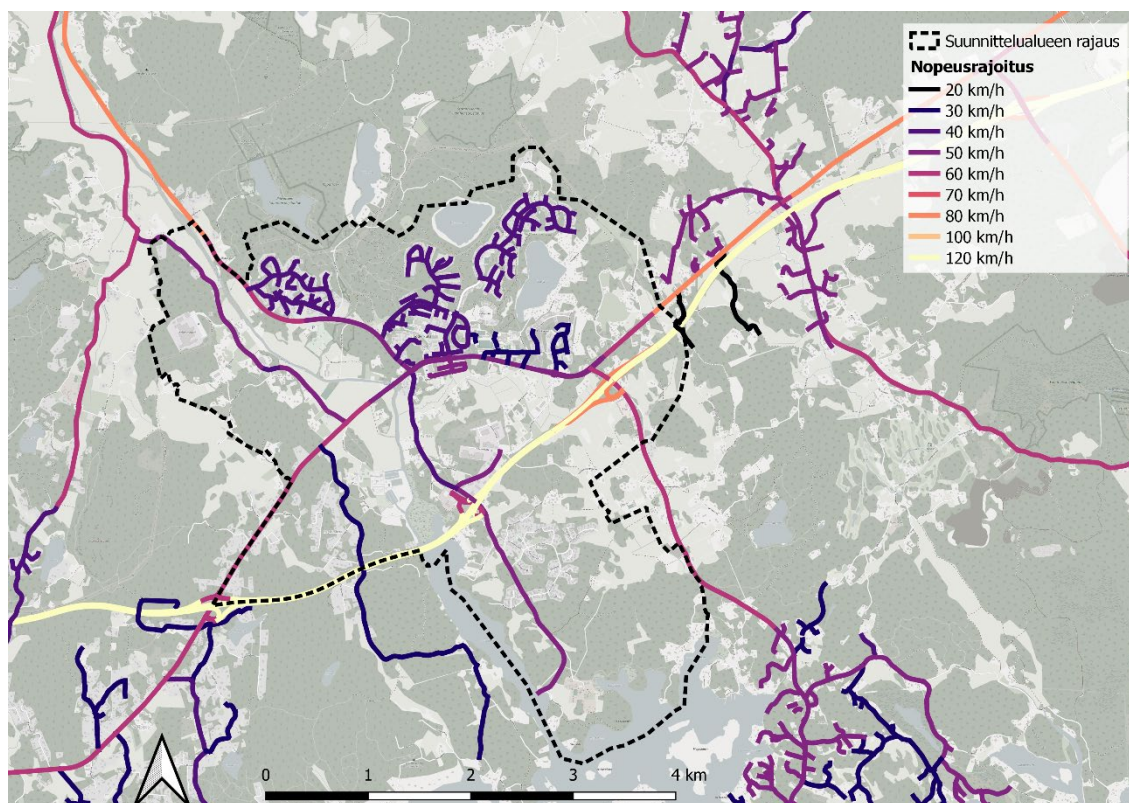
Suunnittelualueen merkittävimmät liikenteen väylät ovat valtatie 7 eli Porvoonväylä sekä Uusi Porvoontie eli seututie 170. Molemmat kulkevat alueen läpi lounaasta koilliseen. Valtatie 7 yhdistää Helsingin Kaakkois-Suomeen ja yhdessä valtatie 6 kanssa ne muodostavat yhteydet esimerkiksi Porvooseen, Kotkaan, Kouvolaan ja Lappeenrantaan. Valtatie 7 on myös osa Euroopan laajuista TEN-T liikenteen ydinverkkoa. Valtatie 7 on osa Välimeren ja Skandinavian välillä kulkevan ydinverkkokäytävän itäistä haaraa, joka kulkee Naantalista Suomen etelärannikko mukailleen kohti itärajaa. Uusi Porvoontie toimii taas usean alueella sijaitsevan asutuskeskuksen pääkatuna samalla yhdistäen ne valtatielle ja toisiinsa.

Söderkullan taajamasta pohjoisen suuntaan kulkeva Söderkullantie yhdistää alueen Nikkilään. Söderkullantie on alueen tärkein etelästä pohjoiseen kulkeva väylä. Uuden Porvoontien liittymässä Söderkullantie muuttuu Eriksnäsintieksi. Eriksnäsintie jatkuu Söderkullan taajamasta etelään Eriksnäsin läpi Sipoonlahden itärantaa seuraten. Seuraavassa kuvassa on esitetty alueen tie- ja katuverkon hierarkia (Kuva 3.24). Yllä on kuva pienemmästä asuinalueen liikennettä palvelevasta Tasbyntiestä (Kuva 3.23).



Kuva 3.24. Tie- ja katuverkon hierarkia (Digiroad).

Alueen nopeusrajoitukset myötäilevät tie- ja katuverkon hierarkiaa, suurimmat liikennemäärät esiintyvät pääteillä ja pääkaduilla. Valtatiellä 7 nopeusrajoitus on kesäisin 120 km/h. Uudella Porvoontieellä nopeusrajoitus on 60 km/h Söderkullan taajaman länsipuolella, taajamassa rajoitus laskee 50 kilometriin tunnissa ja taajaman itäpuolella nopeusrajoitus nousee vaihteittain 80 km/h asti. Söderkullantien nopeusrajoitus on 80 km/h taajaman pohjoispuolella, mutta se laskee 50 km/h tasolle taajamassa. Eriksnäsintien nopeusrajoitus on 40 km/h Uuden Porvoontien ja valtatie 7 välillä. Seuraavassa kuvassa on esitetty Digiroadin mukaiset vuoden 2024 nopeusrajoitukset suunnittelualueella (Kuva 3.25). Keskustassa nopeusrajoituksia on kiristetty vuonna 2025.



Kuva 3.25. Nopeusrajoitukset suunnittelualueella (Digiroad).

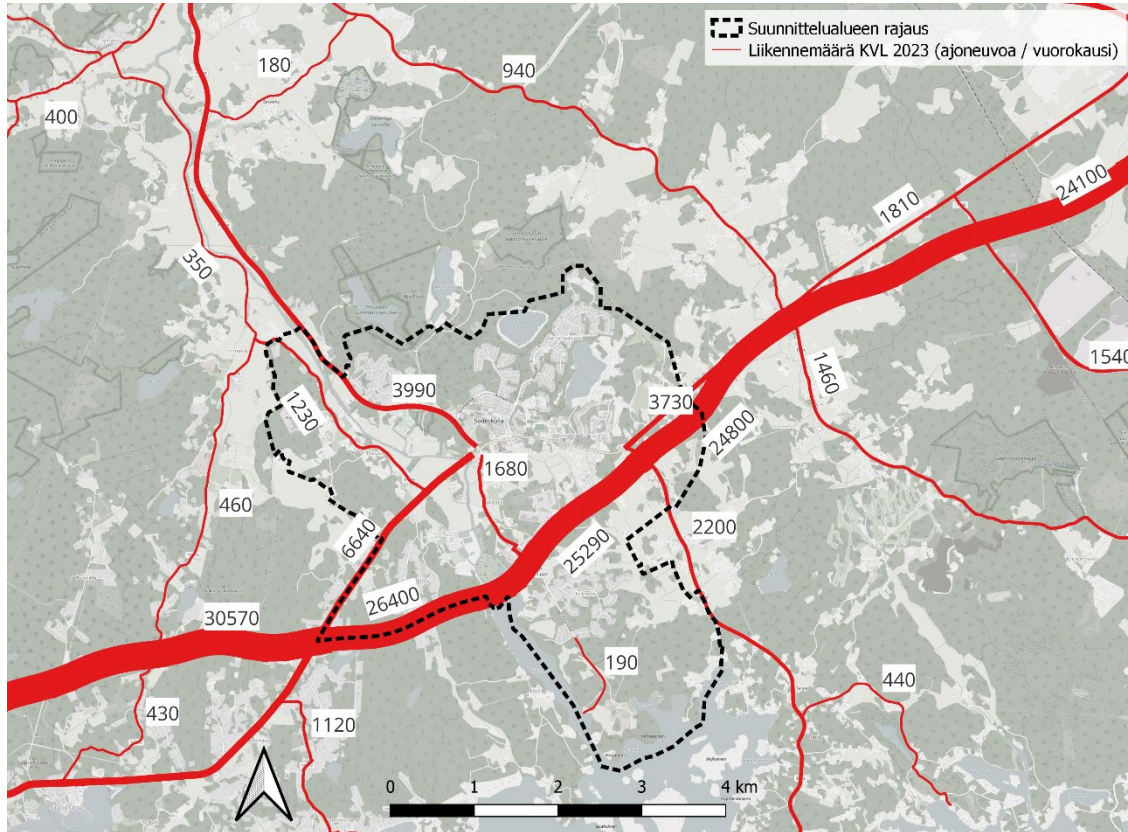
3.8.2 Liikennemäärät



Kuva 3.26. Liikennettä Amiraalintien varrella lähellä Uuden Porvoontien liikenneympyrää.

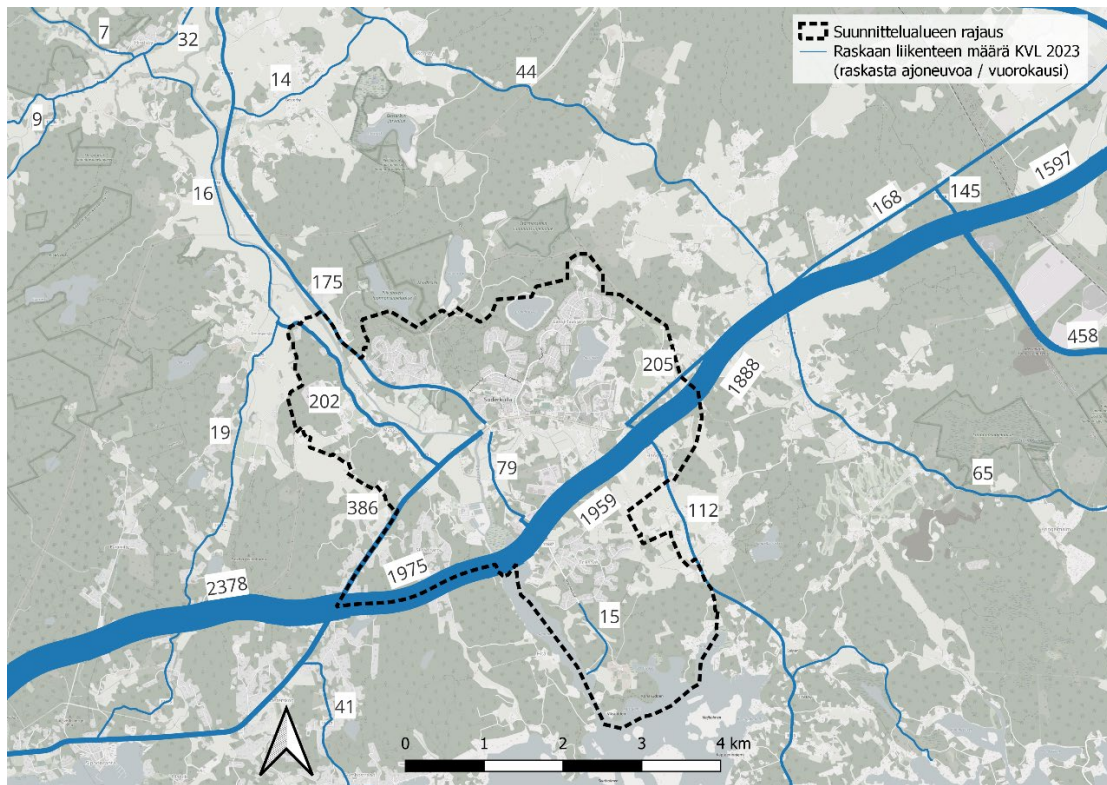
Alueen liikennemäärät jakautuvat tie- ja katuverkolle pääosin verkkohierarkian mukaisesti (Kuva 3.27). Vilkkain tie alueella on valtatie 7, jonka keskimääräinen vuorokauden liikennemäärä (KVL) on 30 500 ajoneuvoa vuorokaudessa Söderkullan länsipuolella. Söderkullan itäpuolella liikennemäärä on noin 24 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Valtatien ohella vilkkain tie alueella on Uusi Porvoontie, jonka liikennemäärä on keskimäärin 6 600 ajoneuvoa vuorokaudessa taajaman

länsipuolella ja 3 700 ajoneuvoa sen itäpuolella. Kuva 3.26 kuvastaa liikennettä Uuden Porvoontien liikennemäyrän ja Amiraalintien risteyksessä. Alemman luokan teistä ja kaduista vilkkain on Söderkullantie, jonka liikennemäärä on 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kuvassa 3.18. on esitetty alueen tie- ja katuverkon liikennemäärät.



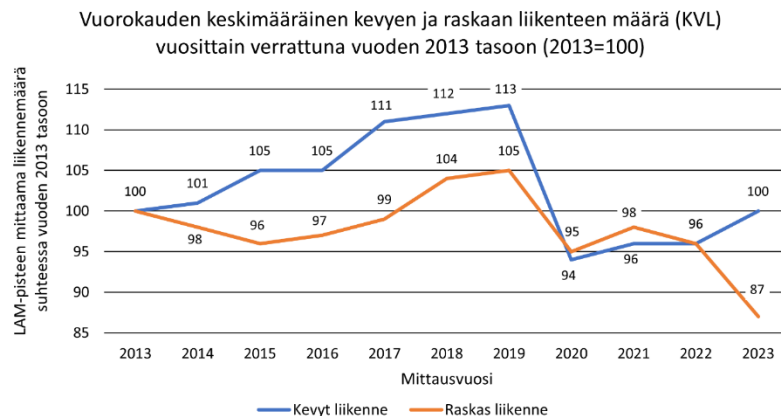
Kuva 3.27. Alueen vuorokauden keskimääräiset liikennemäärät (Suomen Väylät).

Valtatie 7 on merkittävä raskaan liikenteen reitti. Valtatiellä 7 raskaan liikenteen määrä on 2 400 ajoneuvoa vuorokaudessa Söderkullan länsipuolella ja itäpuolella 1 900 ajoneuvoa vuorokaudessa. Myös Uusi Porvoontie on suhteellisen vilkas raskaan liikenteen reitti, sillä sen raskaan liikenteen liikennemäärä on 400 ajoneuvoa vuorokaudessa Söderkullan länsipuolella ja itäpuolella 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Söderkullantiellä raskaan liikenteen määrä on 170 ajoneuvoa vuorokaudessa. Sipoonlahden eritasoliittymän tuntumassa sijaitsevan palveluaseman yhteydessä sijaitsee myös rekkaparkki. Alla näkyvässä kuvassa (Kuva 3.28) on esitetty alueen keskimääräinen raskaan liikenteen määrä vuorokaudessa.



Kuva 3.28. Alueen keskimääräinen raskaan liikenteen määrä vuorokaudessa (Suomen Väylät).

Valtatien 7 liikennemäärissä on tapahtunut suuria muutoksia viimeisen kymmenen vuoden aikana. Väylän liikenne oli vilkkaimmillaan vuonna 2019, jolloin Söderkullan länsipuolella sijaitsevassa LAM-pisteessä KVL oli yli 26 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. LAM-pisteen laskemista ajoneuvoista vuorokaudessa keskimäärin noin 2 200 oli raskaita ajoneuvoja. Liikennemäärät laskivat vuonna 2020 alle vuoden 2013 tason koronapandemian takia ja raskaan liikenteen määrä laski edelleen vuonna 2023 Venäjän hyökkäyssodan seurauksena. Vuonna 2023 liikenteen kokonaismäärä oli hieman vuotta 2013 korkeampi ja raskaan liikenteen määrä oli huomattavasti vuotta 2013 matalampi. Kuvassa alla (Kuva 3.29) on esitetty keskimääräisen vuorokauden liikenteen kokonaismäärän muutos vuoden 2013 tasoon verrattuna.



Kuva 3.29. Valtatien 7 LAM-pisteen liikennemäärien kehitys vuosien 2013 ja 2023 välillä (LAM-mittaustiedot).

Työmatkaliikenne on Sipoossa vilkasta. Sipoossa asuvista henkilöistä noin 7860 työskentelee Sipoon ulkopuolella. Heistä suurin osa työskentelee Helsingissä ja Vantaalla. Myös Porvoon ja Espoon suuntaan pendelöivien määrä on huomattava. Sipooseen pendelöivien työntekijöiden

määrä on noin puolet pienempi Sipoosta pois pendelöiviin verrattuna. Sipoon sisäisten työmatkojen määrä on noin 3 200. Kuvassa 3.21. on esitetty Sipooseen ja Sipoosta ulos pendelöivien työntekijöiden määrät kuntakohtaisesti. Tiedot perustuvat Maanmittauslaitoksen kuntakohtaiseen tilastoon vuodelta 2011, mutta määrät on skaalattu vastaamaan Tilastokeskuksen ajantasaista pendelöijien kokonaismäärää Sipoossa vuonna 2023.

Taulukko 3.6. Sipooseen tai Sipoosta ulos pendelöivien työntekijöiden määrä kuntakohtaisesti (Maanmittauslaitos 2011, Tilastokeskus 2023).

Kuntakohtainen pendelöintitieto Sipooseen ja Sipoosta pois		
Kaupunki/Kunta	Sipoosta	Sipooseen
Sipoon sisäinen työmatkaliikenne		3191
Helsinki	4017	958
Vantaa	1770	728
Porvoo	625	741
Espoo	503	336
Kerava	390	414
Tuusula	232	192
Järvenpää	204	241
Mäntsälä	41	79
Nurmijärvi	37	61
Pornainen	37	138
Sipoon ulkopuoli yhteensä	7856	3889

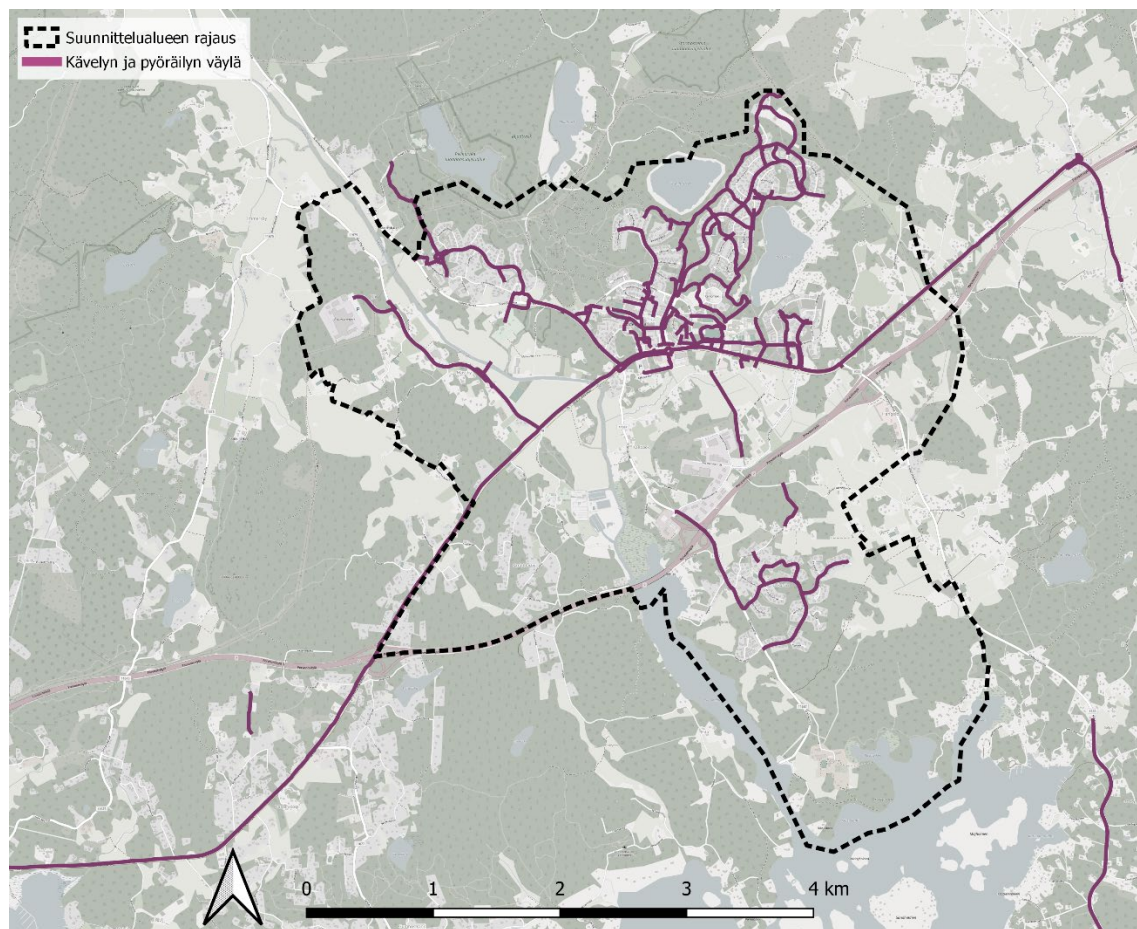
3.8.3 Kävely ja pyöräily



Kuva 3.30. Kävelyn ja pyöräilyn reittejä Keskustatiellä ja Amiraalintien alikululla.

Söderkullasta Helsingin suuntaan johtaa Uuden Porvoontien viertä kulkeva yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, joka yhdistyy Helsingin pääpyöräverkostoon. Se luo yhtenäisen noin 20 kilometriä pitkän jalankulku- ja pyöräreitit Söderkullasta Itäkeskukseen. Porvoon ja Nikkilän suuntiin ei ole yhtenäisiä jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä. Idässä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä jatkuu Boxintien liittymään asti. Suunnittelualueen pohjoispuolella yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä päättyy Hansaksen asuinalueelle. Kuvassa yllä (Kuva 3.30) näkyy kävelyn ja pyöräiliikenteen reittejä Keskustatiellä ja Amiraalintien alikululla.

Söderkullan taajamassa on kattava kävelyn ja pyöräiliikenteen verkko, joka koostuu pääosin yhdistetyistä pyöräteistä ja jalkakäytävistä. Verkko tarjoaa osaltaan myös liikuntapalveluita ja osa yhteyksistä on talvisin hiihtäjien käytössä. Eriksnäsin asuinalueen Söderkullan keskustaajamaan yhdistävä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on mutkainen ja kulkee Työpaikkatietä ja Hiekkamäentietä. Eriksnäsiintie Hiekkamäentien ja Uuden Porvoontien välillä ei ole erillistä jalkakäytävää tai pyörätietä. Kuvassa alla (Kuva 3.31) on esitetty alueen nykyinen kävelyn ja pyöräilyn verkko.



Kuva 3.31. Kävelyn ja pyöräilyn väylät suunnittelualueella (Digiroad).

3.8.4 Joukkoliikenne



Kuva 3.32. Joukkoliikennepysäkki Uuden Porvoontien varrella.

Suunnittelualueen joukkoliikennetarjonta muodostuu paikallisbussista ja kaukoliikenteen busseista. Kaukoliikenteen bussit ovat Onnibus Oy:n operoimia Helsingin ja Porvoon välisiä vuoroja. Kaukoliikenteen bussien pysäkit sijaitsevat Uuden Porvoontien varressa. Nämä bussit kulkevat Helsingin suuntaan ruuhka-aikoina 15 minuutin vuorovälillä ja ruuhka-aikojen ulkopuolella noin puolen tunnin vuorovälillä. Porvoon suunnan bussien vuoroväli on hieman harvempi. Lippujen hinnat alkavat noin neljän tai viiden euron tasosta nousten kysynnän ja varausajankohdan mukaan. Matka-aika Porvooseen on 33 minuuttia ja Helsinkiin noin 45 minuuttia. Kuvassa yllä (Kuva 3.32) on joukkoliikennepysäkki Uuden Porvoontien varrella.

Paikallisbussit ovat Helsingin seudun liikenteen (HSL) operoimia.

Alueella kulkevat linjat (tilanne 18.12.2024):

- 841, Itäkeskus-Östersundom-Söderkulla-Nikkilä, 1 h välein
- 842, Itäkeskus-Söderkulla-Eriksnäs, 1 h välein
- 843, Itäkeskus-Söderkulla-Kalkkiranta, 2–3 kertaa päivässä

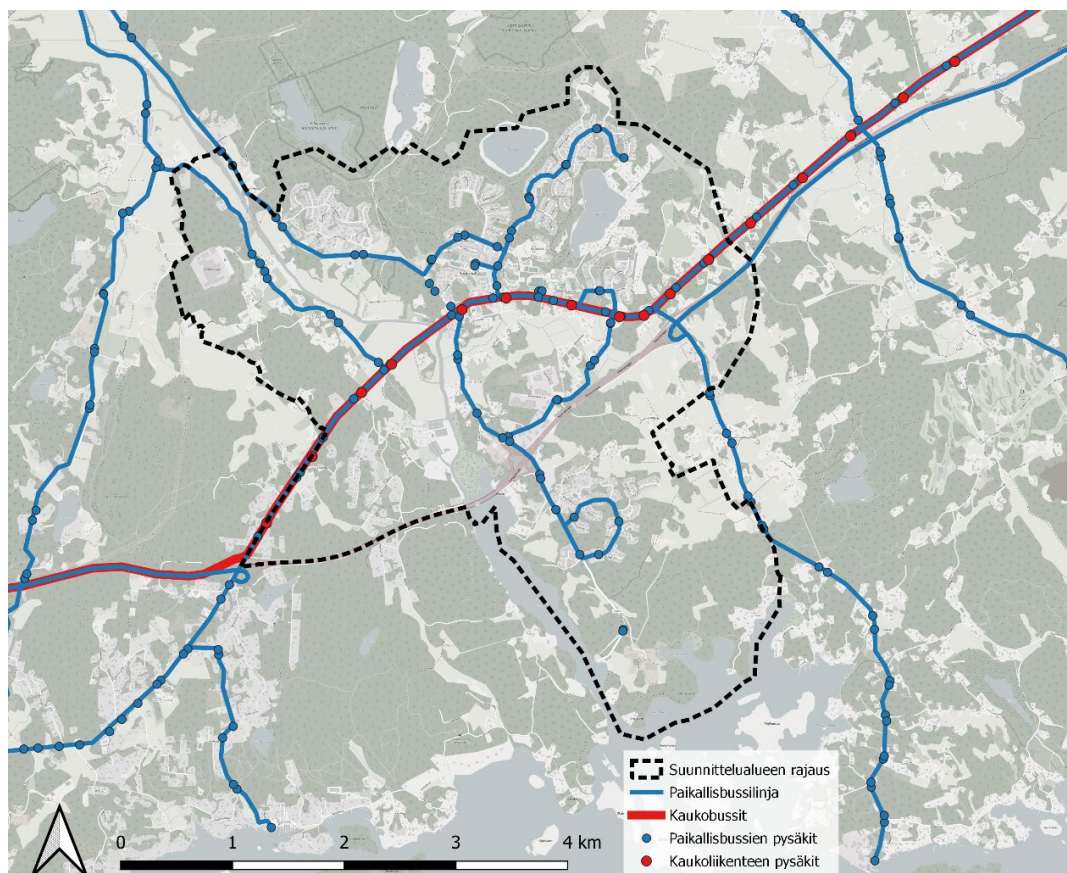
- 844, Itäkeskus–Söderkulla–Taasjärvi, 1 h välein
- 848, Kamppi-Pasila-Viikki–Söderkulla–Porvoo, noin 30 min välein
- 992, Eriksnäs–Söderkulla–Massby–Hindsby–Nikkilä, 3 kertaa päivässä arki aamuisin
- 993, Taasjärvi–Söderkulla–Box–Gesterby–Nikkilä, 4 kertaa päivässä arkisin työaikana
- 994, Söderkulla–Immersby–Gumbostrand, 4 kertaa päivässä arkisin työaikana
- 995, Taasjärvi–Söderkulla–Kalkkiranta, 6 kertaa päivässä arkisin työaikana
- 996, Söderkulla–Box–Spjutsund–Kitö, 6 kertaa päivässä arkisin työaikana
- 999, Tikkurila–Söderkulla–Porvoo, 8 kertaa päivässä arkisin työaikana

Linjat yhdistävät Söderkullan alueet kattavasti toisiinsa ja sitä ympäröiviin asutuskeskuksiin. Linjat kulkevat Söderkullasta esimerkiksi Helsinkiin, Porvooseen ja Nikkilään. Yksittäisen lipun hinta vaihtelee matkan määränpään mukaan. Vuonna 2025 Sipoon sisäisen matkan hinta on 3,2 euroa ja matka Helsingin keskustaan on 4,8 euroa.

Joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautolle Helsingin keskustaan suuntautuvilla matkoilla etenkin ruuhka-aikoina. Nikkilän ja Porvoon suuntiin palvelutaso on heikko ja matka-aika merkittävästi pidempi henkilöautoon verrattuna. Kuvassa alla (Kuva 3.33) on kuvattu alueen joukkoliikenteen linjat ja pysäkit.

Helsingin ja Porvoon välisestä kaukobussiliikenteestä osa kulkee suoraan Söderkullan ohi Porvoonväylää pitkin. Näitä ohikulkevia linjoja ovat esimerkiksi Onnibussin operoimat M7, M17 ja F77 linjat. Porvoonväylää pitkin kulkee Söderkullan ohi bussi noin puolen tunnin välein. Näillä linjoilla ei ole nykytilassa pysäkkejä Helsingin Viikin ja Porvoon Näsin välillä.

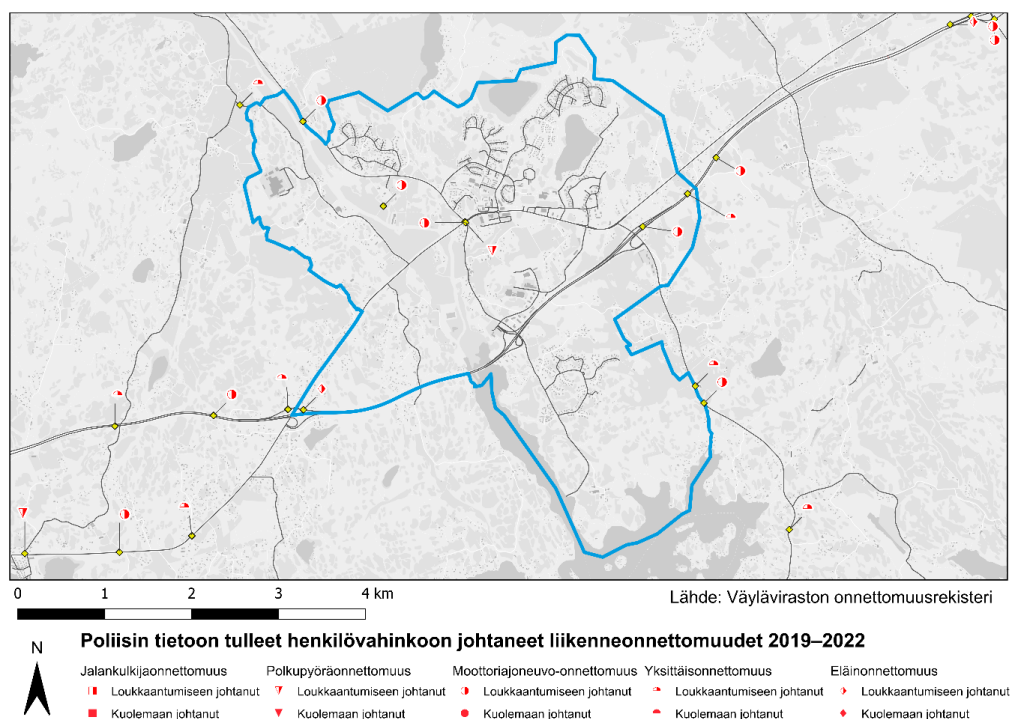
Joukkoliikenteen vuoroväleihin on tullut muutoksia kaavarunkotyön aikana.



Kuva 3.33. Paikallisbussien ja kaukoliikenteen bussien linjat ja pysäkit suunnittelualueella (Digiroad, HSL, Onnibus).

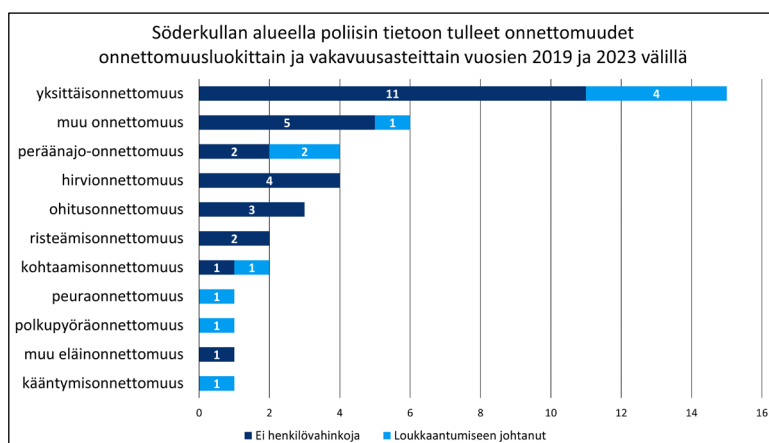
3.8.5 Liikenneturvallisuustilanne

Suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä on tapahtunut vuosien 2019 ja 2023 välillä yhteensä 12 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta, joista yksikään ei johtanut kuolemaan. Viisi näistä tapahtui valtatie 7 varrella. Valtatiellä tapahtuneista onnettomuuksista kaksi oli peräänajo-onnettomuuksia, yksi peuraonnettomuus ja kaksi yksittäisonnettomuutta. Uuden Porvoontien ja Söderkullantien liittymässä tapahtui kaksi loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta, joista toinen oli pyöräilijäonnettomuus ja toinen kääntymisonnettomuus. Kalkkirannantiellä tapahtui kaksi loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta. Toinen näistä oli tieltä suistuminen ja toinen peräänajo. Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä tapahtuneet poliisin tietoon tulleet henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet on esitetty kuvassa (Kuva 3.34).



Kuva 3.34. Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä tapahtuneet poliisin tietoon tulleet henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vuosien 2019 ja 2023 välillä (Väylävirasto). Suunnittelualueen raja on osoitettu kuvassa sinisellä.

Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä tapahtuneille onnettomuuksille yleisin tyyppi oli yksittäisonnettomuudet, joita tapahtui 15 kappaletta. Yksittäisonnettomuuksista 4 johti loukkaantumiseen. Merkittävä osa loukkaantumiseen johtaneista yksittäisonnettomuuksista tapahtui alemman luokan teillä. Alueen yksi yleisimmistä useamman ajoneuvon onnettomuustyypeistä oli peräänajo-onnettomuudet. Peräänajo-onnettomuuksia tapahtui alueella 4 kappaletta ja puolet niistä johtivat loukkaantumiseen. Tarkasteluajankohtana poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista yksi oli polkupyöräonnettomuus. Suunnittelualueella ei ollut yhtäkään poliisin tietoon tullutta jalankulkuonnettomuutta tarkasteluajankohtana. Kuvassa alla (Kuva 3.35) on esitetty kaikki suunnittelualueella tapahtuneet poliisin tietoon tulleet onnettomuudet onnettomuustyypeittäin ja vakavuusasteittain vuosien 2019 ja 2023 välillä.



Kuva 3.35. Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä tapahtuneet poliisiin tietoon tulleet onnettomuudet vuosien 2019 ja 2023 välillä onnettomuusluokittain ja vakavuusasteittain (Väylävirasto).

3.9 Maisema ja kulttuuriympäristö



Kuva 3.36. Maisema peltoalueelle suunnittelualueella. Kuva © Henna Malinen.

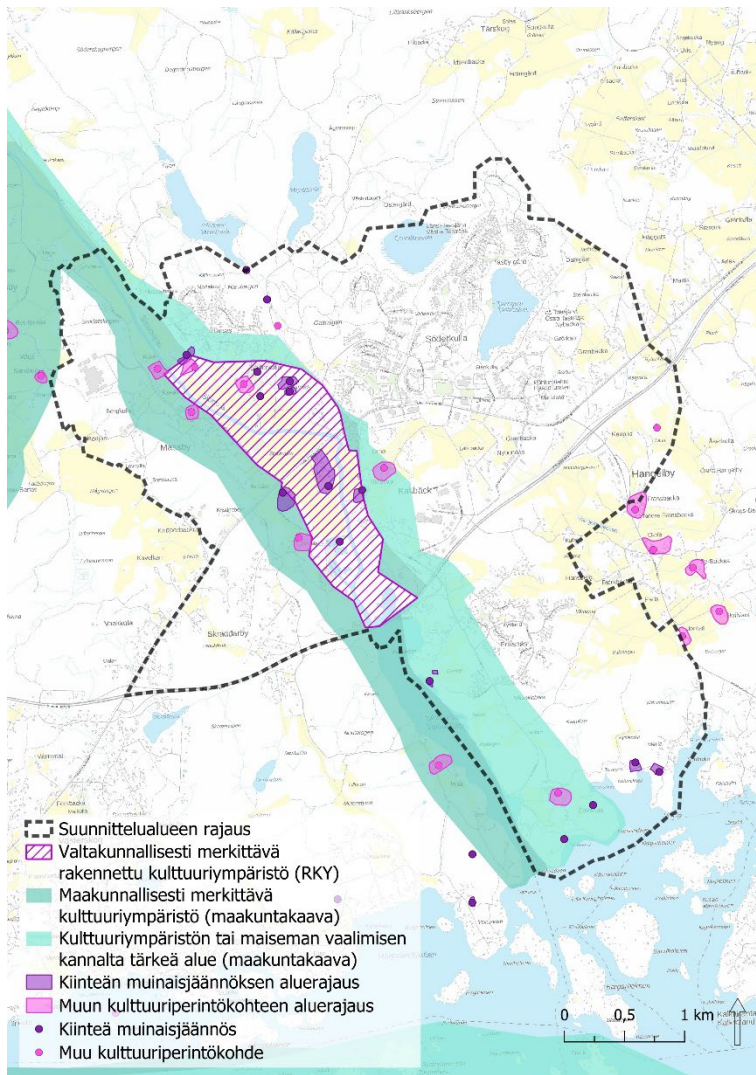
Söderkullan länsilaidalla sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö, *Sibbesborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema*. Sibbesborg lukeutuu parhaiten säilyneisiin Ruotsin valtakunnan aikaisiin 1300-luvun linnojen sijaintipaikkoihin. Linna on rakennettu Sipoonjoen suulla sijainneelle saarelle, mutta maankohoamisen vuoksi linnasaari on nykyään viljavien peltojen ympäröimä ja merenlahti on kuroutunut noin kilometrin etäisyydelle linnasta. Linnasaaren aiemmin lähes kokonaan kattaneista rakenteista on nykyään jäljellä enää eteläpäässä sijaitseva tukeva linnaosa sekä perustusten ja tiiliseinien jäännöksiä. Linnasaareen on kuulunut kaksinkertainen vallihauta ja veden alla on sijainnut paaluvarustus. Kuvassa yllä (Kuva 3.36) näkyy peltomaisemaa kaavarungon alueelta.

Söderkullan länsilaidalle sijoittuu sekä valtakunnallisesti että maakunnallisesti merkittävä Sipoonjokilaakson kulttuurimaisema-alue, joka koostuu Nikkilästä merenlahteen saakka jatkuvasta yhtenäisestä, Sipoojokea seurailevasta viljelymaisemasta. Pitkään asuttuna olleen kulttuurimaiseman maisemalliset perustekijät ovat säilyneet vuosisatojen ajan lähes muuttumattomina. Jokilaaksossa sijaitsee vanhaa ja kerroksellista rakennuskantaa kivistä kirkosta

kartanoihin ja tilakeskuksiin, vanhinta kerrostumaa edustaa suunnittelualueen ulkopuolella sijaitseva Nikkilän kivikirkko 1400-luvulta lähtien, mutta alueella on myös paljon uudempaa rakennuskantaa. Jokivarressa sijaitsee myös lukuisia muinaismuistoja.

Söderkullan maisemarakenne koostuu Sipoonjokilaakson avoimesta maisematilasta, Sipoonjoesta, pienipiirteisistä metsäisistä selänteistä sekä Grundträsket-järvestä ja Taasjärvestä. Alueen korkein kohta on Galthagenin selänne, joka nousee korkeuteen 52 metriin merenpinnan yläpuolelle. Söderkullan keskustaajaman maisemakuva on pienipiirteinen ja puoli avoin. Valtatie 7 eteläpuolella maisema koostuu avoimesta peltomaisemasta ja pienipiirteisistä puustoisista ja metsäisistä selänteistä. Maisema- ja kulttuuriympäristöarvot ovat esitetty kootusti alla olevassa kartassa (Kuva 3.37).

Sipoon yleiskaavaa 2050 varten on laadittu kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvityksen päivitys 2024 (Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson, Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy 16.5.2025). Selvityksen päivitys sisältää yleiskaavatyön pohjaksi ja yleiskaavan vaikutusarvioinnin tueksi selvityksen niistä Sipoon kunnan alueella sijaitsevista kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön arvoista, jotka voidaan katsoa merkityksellisiksi yleiskaavan laadinnassa. Selvityksessä esitetään mm. vaalittavat, kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kulttuuriympäristön alueet ja kohteet sekä suunnittelussa huomioitavat arvot. Kahdenkymmenen vuoden tuoma lisä rakennuskannan ikään on nostanut kulttuuriympäristön hyvin säilyneiden kohteiden ja aluekokonaisuuksien arvoa entisestään ja toisaalta tuonut arvokkaiden kohteiden joukkoon myös jonkin verran uusia, nuorempia kohteita.



Kuva 3.37. Maisema- ja kulttuuriympäristöarvot suunnittelualueella (RKY, muinaisjäännösrekisteri © Museovirasto 3/2024, maakuntakaava-aineisto © Uudenmaan liitto 10/2024, taustakartta © MML 4/2025).

3.10 Luontoarvot ja ekologiset yhteydet



Kuva 3.38. Peltoaluetta ja metsää. Kuva © Henna Malinen.

Kaavarunkoalueen luontoarvot keskittyvät erityisesti Sipoonjoen varteen sekä pohjoisille metsäalueille. Näillä alueilla sijaitsee yksittäisiä luonnon arvokohteita. Ne kuuluvat myös maakunnallisesti tärkeisiin ekologisten verkostojen ydinalueisiin, jota ekologiset käytävät yhdistävät.

Pohjoisosan metsäalueilla luontoarvojen rinnalla on merkittävää virkistyskäyttöä, mikä synnyttää alueelle arvostusalueita. Herkät luontokohteet voivat altistua kovalle kulutukselle.

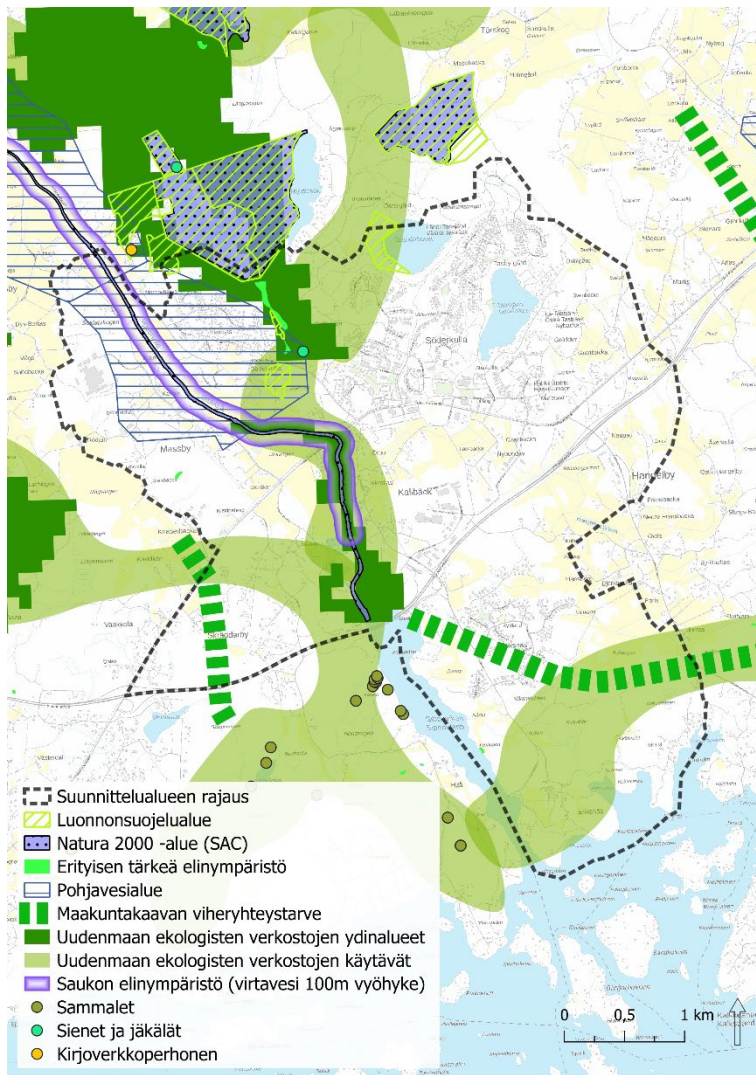
Alueella sijaitsee joitain luonnonsuojelualueita. Pilvijärven ja Mjödträskin läheisyyteen sijoittuu laajempi luonnonsuojelu- ja Natura-alue. Arvokohteet ulottuvat alueelle vain pienialaisesti. Sipoonjoki kuuluu Natura-alueeseen.

Kaavarunkoalueen luoteis- ja koillisosissa on joitain pieniä asemakaavojen luonnon monimuotoisuudelle tärkeitä alueita. Alueen eteläosassa sijaitsee pääasiassa seudullisia ekologisen verkoston käytävät sekä viheryhteystarpeet.

Sipoon yleiskaavaa 2050 varten on laadittu luontoarvotarkastelu (Luontoselvitys Metsänen 2/2025). Tarkastelussa arvioidaan, millaiset luontovaikutukset esitetyllä yleiskaavalla voi olla, ja ovatko jotkin vaikutukset niin merkittäviä, että kaavaa pitäisi joltain osin muuttaa. Eliölajiston osalta ei vuonna 2024 selvityksiä tehty, vaan arviointityö pohjautuu aiempiin selvityksiin sekä viranomaisten, tutkimuslaitosten ja luontojärjestöjen avoimien luontotietojen tarkasteluun (esimerkiksi SYKE:n tietokannat, Laji.fi, Birdlife ym).

Kuvassa yllä (Kuva 3.38) näkyy peltoaluetta ja metsää kaavarungon alueella.

Kuvassa alla (Kuva 3.39) on kootusti luontoarvot ja ekologiset yhteydet suunnittelualueella.



Kuva 3.39. Luontoarvot ja ekologiset yhteydet suunnittelualueella (luonnonsuojelu-, Natura- ja pohjavesialueet © Suomen ympäristökeskus 3/2024, Erityisen tärkeät elinympäristöt © Metsäkeskus 4/2025, maakuntakaava-aineisto © Uudenmaan liitto 10/2024, Sipoon yleiskaavan 2050 luontoselvitysaineisto © Sipoon kunta 3/2025, taustakartta © MML 4/2025).

3.11 Viherverkosto



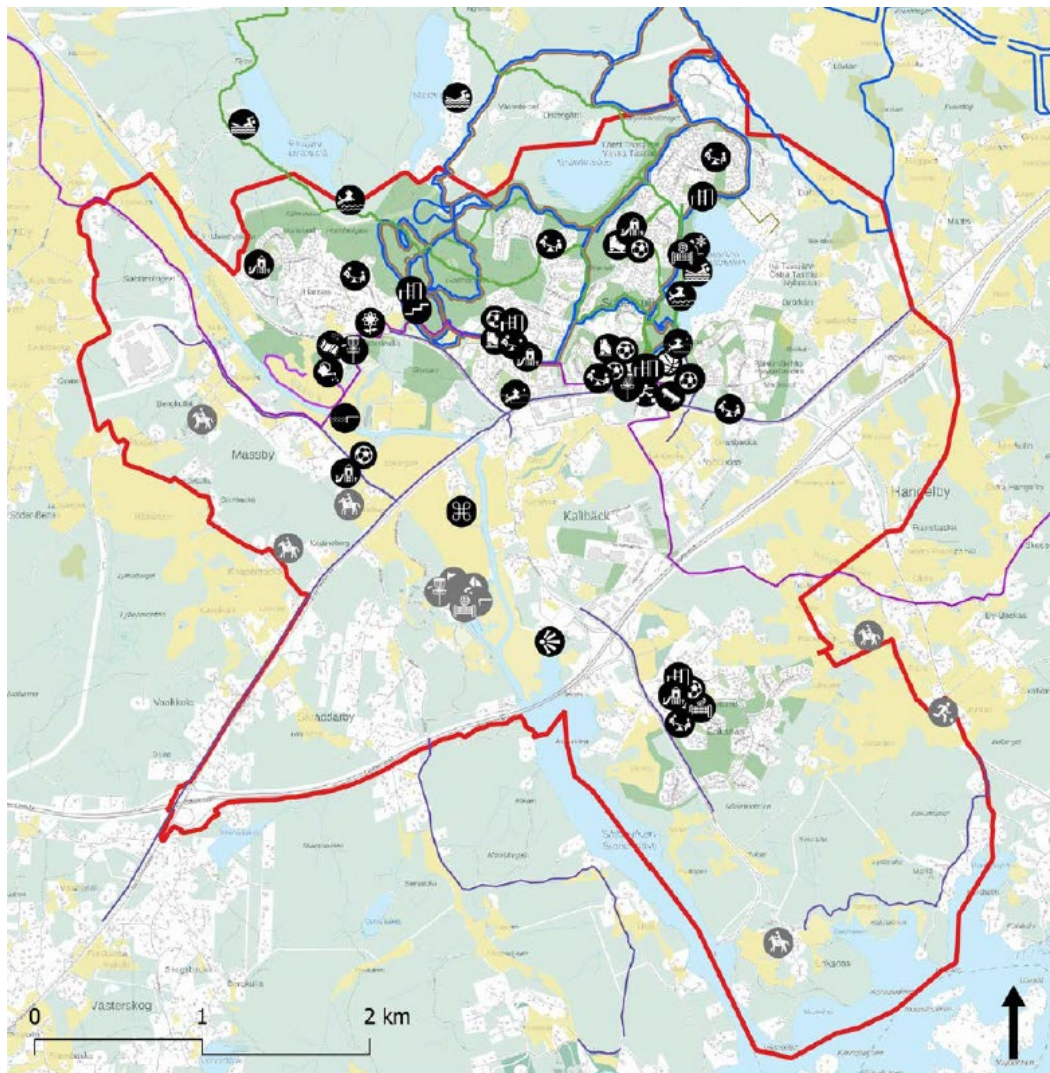
Kuva 3.40. Kumpuilevaa peltojen ja metsien muodostamaa viherverkostoa. Kuva © Henna Malinen.

Suunnittelualueen viheralueverkoston rungon muodostavat Sipoonjokilaakso, Söderkullan pohjoisosan metsäiset selänteet, jotka liittyvät Pilvijärven laajempaan luonnonsuojelualueeseen, sekä Sipoonlahden itälaidalla Eriksnäsinsä metsäiset selänteet. Sipoonjokilaakso liittää suunnittelualueen pohjoispuolella olevien viheralueiden kautta pääkaupunkiseudun viherkehään saakka. Uusimaa 2050-maakuntakaavassa on esitetty maakuntakaavan viheryhteystarve.

Sipoonjoen uoma kuuluu Natura 2000 -verkostoon, joka koostuu joen pääuomasta ja kahdeksasta sivu-uomasta. Sipoonjoki laskee Sipoon lahteen, jonka ympäristö on maakunnallisesti arvokas, monimuotoinen luonnonympäristö.

Söderkullassa on monipuoliset virkistyspalvelut liikuntapalveluineen ja alueen pohjoispuolella sijaitsevalla metsäalueella on monipuolinen virkistysreitiverkosto. Alueella ja sen läheisyydessä sijaitsee virallisia uimapaikkoja. Kuvassa yllä (Kuva 3.40) näkyy suunnittelualueella sijaitsevaa peltojen ja metsien muodostamaa viherverkostoa. Kartassa alla (Kuva 3.41) on esitetty suunnittelualueella sijaitsevia virkistystoimintoja.

Söderkullan kaavarunkoalueelle on laadittu yleispiirteinen viheraluesuunnitelma (liite 5), jossa on suunniteltu alueen viherverkoston sekä sen reitistön ja virkistyspalveluiden kehittämistä, sijoittumista ja mitoittamista. Viheraluesuunnitelma palvelee Söderkullan kaavarunkotyötä sekä alueelle myöhemmin laadittavia asemakaavoja, puistosuunnitelmia ja virkistysalueiden suunnittelua.



Viheralueiden palvelut

 Suunnittelualue	 Kunnan palvelu	Ratsastuskenttä	Uimapaikka
 Pellot ja niityt	 Yksityinen palvelu	Luistelukenttä	Talviuintipaikka
 Virkistysmetsät ja puistot	Alueleikkipaikka	Skeitti- tai rullaluisteluapaikka	Kuntoportaat
 Metsät	Leikkipaikka	Vierasvenesatama/ veneilyn palvelupaikka	Tapahtumapaikka
— Hiihtolatu	Koirapuisto	Koripallokenttä	Minigolf
— Kävelyn ja pyöräilyn reitti	Viljelypalsta	Pallokenttä	Jalkapallogolf
— Koirahiihtolatu	Matonpesupaikka	Frisbeegolfraita	Melontalaituri
— Kuntorata	Nuotiopaikka/taukopaikka	Ulkokuntoiluapaikka	Näkymäpaikka
— Retkeilyreitti	Luonnontarkkailupaikka	Lähiliikuntapaikka	
— South by cycle -reitti	Maisemapelto	Parkour-alue	
		Rantalentopallokenttä	

Kuva 3.41. Alueen viherverkoston, reitistön ja virkistyspalveluiden nykytila (© Söderkullan viheraluesuunnitelma 30.9.2025, WSP).

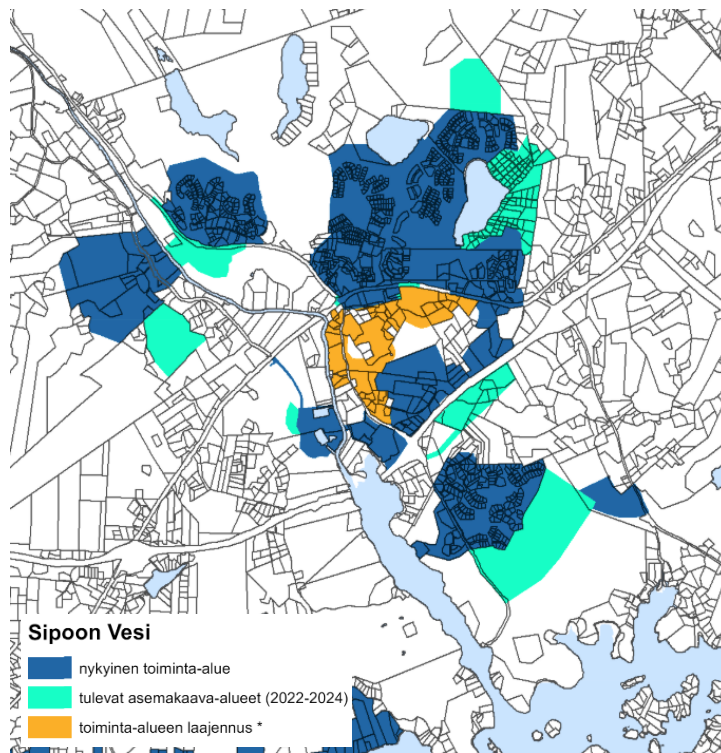
3.12 Kunnallistekninen verkosto



Kuva 3.42. Söderkullassa Karjuhaankujan päässä sijaitseva vesitorni.

Suunnittelualueen vesihuollosta vastaa Sipoon Vesi -liikelaitos, jonka nykyinen toiminta-alue kattaa lähinnä suunnittelualueen asemakaavoitetut alueet. Uusien alueiden asemakaavoittaminen ja niiden rakentaminen edellyttää uusien vesi- ja viemärilinjojen rakentamista. Kuvassa yllä (Kuva 3.42) on alueella sijaitseva vesitorni. Kuvassa alla (Kuva 3.43) on Sipoon Veden toiminta-alueet.

Söderkullan alueella on Keravan Energian kaukolämpöverkko, joka ei toistaiseksi ulotu Eriksnäsän puolelle.



Kuva 3.43. Ote Sipoon Veden toiminta-alueista 11.2.2021.

Söderkullaan on laadittu alueellinen hulevesisuunnitelma (Ramboll 2024). Suunnitelman on tarkoitus toimia pohjana alueiden tuleville asemakaavahankkeille. Tavoitteena oli tunnistaa hulevesien hallintarakenteille soveltuvia kohteita koko selvitysalueen laajuudelta kuitenkin painottaen enemmän niitä alueita, minne on tulossa maankäytön muutosta ja missä hulevesien laadullinen hallinta on veden laadun analyysin mukaan eniten tarpeen. Kaikista tunnistetuista kohteista nostettiin esiin seuraavat viisi potentiaalisinta kohdetta, joiden hallintarakenteiden rakentamista on syytä mahdollisuuksien mukaan priorisoida.

Top 5 (ei järjestyksessä):

- Työpaikkatie
- Lärkbacka
- Kompassikuja
- Kielokuja
- Ketunleivänpolku

3.13 Rakentamisen reunaehdot

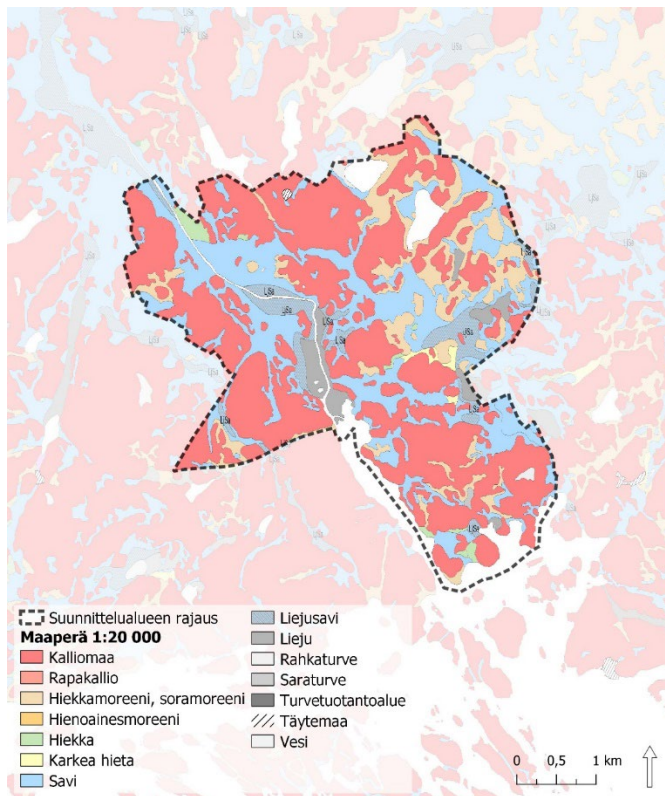
3.13.1 Maaperä, rakennettavuus



Kuva 3.44. Maanpinnalla on paikon nähtävissä avokalliota. Kuva © Henna Malinen.

Alueen maaperä on suurimmaksi osaksi kalliomaata ja savea (Kuva 3.45). Kallioalueet ovat jo monin paikoin rakennettuja, pois lukien etenkin Eriksnäsin kalliomaat. Kuvassa yllä (Kuva 3.44) kalliota näkyy laajasti maan pinnalla. Sipoonjoen ympäristössä maaperä on savea, liejua ja liejusavea.

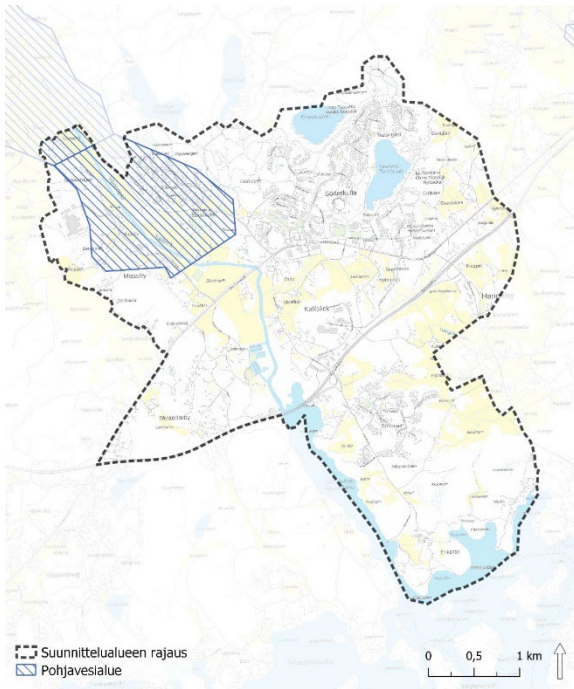
Eriksnäsin keskeytetyn osayleiskaavan alueelta on tehty teknisiä selvityksiä ml. rakennettavuusselvitys vuonna 2013 (Sipoon Eriksnäsin osayleiskaavan tekniset selvitykset ja suunnittelu, Ramboll 2013). Lisäksi alueelle on laadittu jo aiemmin yleispiirteinen rakennettavuusselvitys (GeoUnion 2010). Pohjatutkimustietoa on Eriksnäsin selvitysalueelta noin 100–300 metrin välein, mikä on riittävä määrä yleiskuvan saamiseksi alueen pohjasuhteista. Rakentamisvaiheessa alueella on kuitenkin tarpeen suorittaa lisätutkimuksia.



Kuva 3.45. Alueen maaperä 1:20 000 (© Geologian tutkimuskeskus 5/2024).

3.13.2 Pohjavesi

Kaavarunkoalueen pohjoisosaan Sipoonjoen ympäristöön sijoittuu Söderkullan vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue (0175315). Söderkullan pohjavesialueen pohjoispuolella, aivan kaavarunkoalueen pohjoisrajalle sijoittuu Nikukällan vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue (0175302) (Kuva 3.46).



Kuva 3.46. Pohjavesialueet suunnittelualueella (pohjavesialueet © Suomen ympäristökeskus 3/2024, taustakartta © Maanmittauslaitos 5/2024).

3.13.3 Melu ja värinä

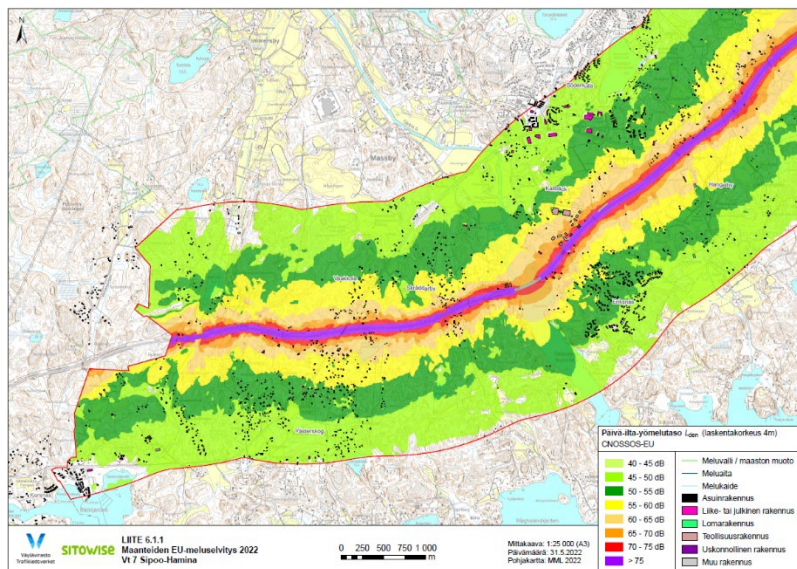


Kuva 3.47. Valtatie 7 kaavarunkoalueella. Kuva © Henna Malinen.

Tieliikenteen aiheuttamaa melutasoa on tutkittu alueelta tehdyssä Sipoon Gumbostrand – Västerskogin, Sibbesborgin ja Eriksnäsän osayleiskaavojen meluselvityksessä vuonna 2018 (WSP). Meluselvityksessä alueelta huomioitiin melulähteinä Porvoon moottoritie (vt 7), Uusi Porvoontie, Massbyntie, Söderkullantie, Eriksnäsintie ja Kalkkirannantie. Tieliikenteen melu on seurausta ajoneuvojen moottoriäänistä sekä renkaan tien tienpinnan kosketusäänestä.

Maanteiden EU-meluselvityksessä 2022 on arvioitu maantieverkon pääväylien liikenteen aiheuttamalle ympäristömelulle altistumista. Selvityksessä on laadittu meluvyöhykekartat ja

arvioitu melulle altistuvien asukkaiden määrät meluvyöhykkeillä (Kuva 3.48). Selvitys kattaa direktiivin tarkoittamat maantiet, joilla liikennemäärä on vähintään 3 miljoonaa ajoneuvoa vuodessa. Kuvassa yllä on vilkasliikenteinen tie suunnittelualueella (Kuva 3.47).

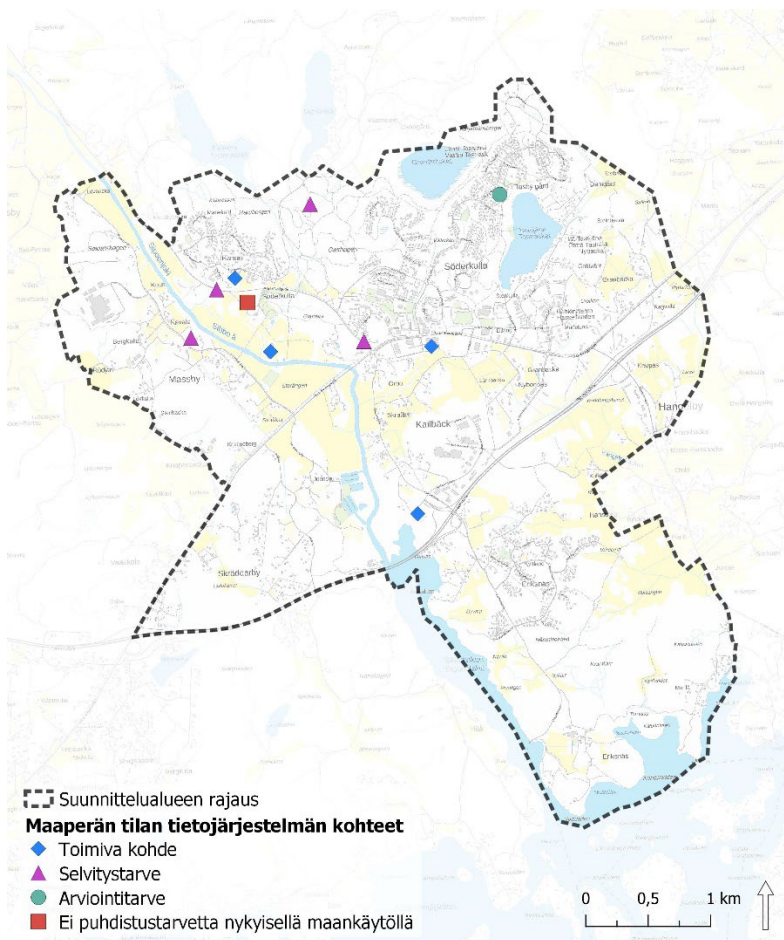


Kuva 3.48. Ote maanteiden EU-meluselvityksen 2022 liitteestä 6.1.1. Kartassa on esitetty Vt7 päivä-iltayömelutaso Söderkullan kohdalta.

3.13.4 Pilaantuneet maa-alueet

Suunnittelualueella on Suomen ympäristökeskuksen ja ELY-keskusten maaperän tilan tietojärjestelmän mukaisia kohteita yhteensä 13 kappaletta (6/2024), joista kolmella kohteella ei ole kuitenkaan todettu olevan puhdistustarvetta (Kuva 3.49).

Kaikki kohteet sijaitsevat Porvoonväylän pohjoispuolella ja suurin osa kohteista Uuden Porvoontien pohjoispuolella. Kohteista neljässä harjoitetaan toimintaa, josta voi aiheutua maaperän pilaantumista. Neljässä kohteessa maaperää mahdollisesti pilaava toiminta on loppunut, eikä maaperän tilasta ole tutkimustietoja, minkä takia näillä kohteilla on todettu olevan selvitystarve. Taasjärven luoteispuolella sijaitsevassa kohteessa maaperää mahdollisesti pilaava toiminta on loppunut. Kohteen maaperässä on todettu haitta-aineita siinä määrin, että maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve on arvioitava. Söderkullan kartanon alueella olevassa kohteessa maaperää mahdollisesti pilaava toiminta on loppunut ja maaperä on puhdistettu päätöksen mukaisesti tai maaperässä ei ole arvioitu olevan puhdistustarvetta. Kohteessa ei ole puhdistustarvetta nykyisellä maankäytöllä, mutta alueella on kynnysarvopitoisuuden tai taustapitoisuuden ylittäviä haitta-ainepitoisuuksia.



Kuva 3.49. Maaperän tilan tietojärjestelmän kohteet suunnittelualueella (taustakartta © Maanmittauslaitos 5/2024, maaperän tilan tietojärjestelmän kohteet © SYKE:n karpalo-karttapalvelu 5/2024, kohteiden lajiluokkatiedot © kohderaportit, Uudenmaan ELY-keskus 4.6.2024).

4. Kehittämistarpeet ja tavoitteet

4.1 Kunnan tavoitteet



Kuva 4.1. Näkymä Söderkullan keskustasta Uusi Porvoontielle. Kuva © Henna Malinen.

Kaavarunkotyön lähtökohdaksi on laadittu suunnitteluperiaatteet, jotka on hyväksytty maankäyttöjaostossa 15.5.2024.

Taulukko 4.1. Söderkullan kaavarungon mitoitusväestö sekä alueen keskeytettyjen osayleiskaavojen kasvutavoitteet.

	Nykytilanne *	Uudet	Kokonaismäärä **
Söderkullan kaavarunkoalue	Asukkaat: 5 900	Asukkaat: 6 600 - 9 100	Asukkaat (2040): 12 500 - 15 000
	Työpaikat: 1 550	Työpaikat: 2 200 - 2 950	Työpaikat (2040): 3 750 - 4 500

Alueen keskeytettyjen osayleiskaavojen kasvutavoitteet

Sibbesborgin alue	Asukkaat: 5 581	Asukkaat: 19 000	Asukkaat (2035): 24 000
	Työpaikat: 1 548	Työpaikat: 2 650	Työpaikat (2035): 3 550
Eriksnäsän alue	Asukkaat: 251	Asukkaat: 11 000-13 000	Asukkaat (????): 11 000-13 000
	Työpaikat: 16	Työpaikat: 1 000	Työpaikat (????): 1 000

* Väestö- ja työpaikkatiedot on vuoden 2023 ruututietokannasta (väestötiedot 31.12.2022, työpaikkatiedot 31.12.2021).

** Väestön ja työpaikkojen määrä, jota käytetään kaavarungon ja siihen liittyvien liikennemallien mitoitusperusteena mallinnusvuodelle 2040. Laskennallisella mitoituksella varmistetaan liikenteen sujuvuus ja asemakaavoituksen joustavuus.

Mitoitusväestössä on kuntastrategian mukaisesti oletettu, että yritysten määrä ja työpaikkaomavaraisuus kasvavat kunnassa. Työpaikkaomavaraisuus on Sipoossa tällä hetkellä alhainen, noin 65 %.

Mitoituksen perusteena käytetään 12 500–15 000 asukasta, mikä on riittävä väestöpohja joukkoliikenteen järjestämiseksi ja tuottaa oman vireän keskuksen kaupallisine ja julkisine palveluineen sekä työpaikkoineen. Erityisesti yksityisomisteisilla maa-alueilla asemakaavahankkeiden toteutuminen on epävarmaa, joten osa kasvualueista jää todennäköisesti toteutumatta kaavarungon aikajänteellä ja väestönkasvu on siten mitoitusväestöä maltillisempaa. Samalla varaudutaan asumisväljyyden kasvuun ja asuntokannan poistumaan.

Kaavarungossa esitetty mitoitusväestö on maltillinen verrattuna keskeytettyihin Sibbesborgin ja Eriksnäsän osayleiskaavoihin. Osayleiskaavoissa alueelle esitettiin enintään 37 000 asukasta ja 4550 työpaikkaa. Mitoitusväestö on maltillinen myös verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan 2025. Yleiskaavassa todetaan, että Söderkullan alueelle sijoittuu kolmas merkittävä taajamatoimintojen alue, jota pyritään voimakkaasti kehittämään. Uusien asukkaiden määrä vuoteen 2025 mennessä on arvioitu olevan n. 12 000.

Kuvassa yllä (Kuva 4.1) näkyy 2020-luvulla täydennysrakennettua Söderkullan keskustaa.

4.1.1 Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö



Kuva 4.2. Kuva viheralueelle näkyvistä kerrostaloista Söderkullassa. Kuva © Henna Malinen.

Aluerakenteessa Söderkullan alueen rooli osana pääkaupunkiseudun itäistä kasvukäytävää tulee vahvistumaan. Sipoon kaksi suurinta keskustaa, Nikkilä ja Söderkulla ovat tulevaisuudessakin asukasmäärältään samansuuruisia. Söderkullaan luodaan yksi selkeä ja vetovoimainen keskustaa, jonka ydin sijaitsee Söderkullan nykyisessä keskustassa.

Kokonaisrakenteen pääperiaatteena on luoda tiivis korttelirakenne ja katuverkko ydinalueilla ja jättää tärkeät luontoalueet yhtenäisinä rakentamisen ulkopuolelle. Sipoonjokilaaksossa rakentamisessa huomioidaan alueen erityispiirteet. Kaavarungossa luodaan edellytykset keskustatoimintojen laajentamiselle kohti Kallbäckin aluetta, mikä mahdollistaa alueiden kytkemisen nykyistä paremmin yhteen. Ratkaisu parantaa saavutettavuutta myös Eriksnäsiin.

Asuinalueilla painotetaan tehokasta rakennetta sekä asumismuotojen runsautta. Alueelle toivotaan keskustojen kerrostalojen ja reuna-alueiden pientalojen lisäksi pienkerrostaloja sekä townhouse- ja rivitaloja.

4.1.2 Liikenne ja liikkuminen



Kuva 4.3. Uuden Porvoontien liikenneympyrä. Kuva © Henna Malinen.

Kaavarunkotyössä varaudutaan maakuntakaavan mukaiseen raitiotieyhteyden kehittämiseen Östersundomin ja Söderkullan välillä. Joukkoliikennratkaisun tulee olla yhteneväinen Helsingin / Östersundomin kanssa.

Rakentamisen tiiveyden tulee mahdollistaa tehokkaan joukkoliikenteen järjestämisen aluksi runkolinjastolla (vähintään vuoteen 2035 asti). Ratkaisun tulee olla myöhemmin kehitettävissä raitiotieksi Östersundomin suuntaan. Huomattavaa on, että raitiotien toteutumisen edellytyksenä on myös Söderkullan ja Östersundomin välialueen kehittyminen.

Uusi Porvoontie ja muut alueen päätiet muutetaan viihtyisämmiksi ja katumaisemmiksi vähentäen samalla niiden este- ja muita haittavaikutuksia. Kaavarungossa kehitetään jalankulku- ja pyörävylien verkkoa ja parannetaan laatutasoa. Tärkeimmillä pääväylillä huomioidaan ajoneuvoliikenteen sujuvuus.

4.1.3 Palvelut ja elinkeinot



Kuva 4.4. Työpaikkarakennus Porvoonväylän varrella.

Alueen tärkeimmät julkiset ja kaupalliset palvelut sijoittuvat Söderkullassa pääkatujen varsille. Tiivis Porvoonväylään (E18) tukeutuva vyöhyke varataan elinkeinotoiminnalle. Logistisesti hyviä alueita hyödynnetään työpaikka- ja teollisuusalueina.

Eriksnäsän alue nojautuu palveluiden ja elinkeinojen näkökulmasta Söderkullan keskusta, jonne sijoittuvat kaupalliset ja julkiset palvelut. Eriksnäsän alueen elinkeinoelämä voi erikoistua palveluihin, jotka liittyvät saaristoon, veneilyyn, virkistykseen ja matkailuun. Kaavarungossa mahdollistetaan palvelujen kehittymistä rannikolle, vesistömatkailua ja joenvarren virkistyspalveluita.

4.1.4 Viherverkosto



Kuva 4.5. Vesistöt ovat keskeinen osa virkistysverkostoa. Kuva © Henna Malinen.

Viheralueet ja luonto tunnustetaan Sipoon voimavarana ja vetovoimatekijänä, mikä näkyy myös taajamien maankäytössä. Taajamissa asumisen yhteydessä on myös lähiluontoa ja virkistysalueita.

Kaavaprosessissa tuodaan suunnittelun pohjaksi kestävyys ja suunnitteluratkaisulla tuetaan luonnon monimuotoisuutta ja ilmastonmuutokseen sopeutumista.

Sipoonjokilaakso ja siihen kytkeytyvät sini- ja viherverkostot muodostavat keskeisen virkistysverkoston rungon. Alueen vesistöä on nähtävillä yllä olevassa kuvassa (Kuva 4.5) Keskeisin ja yhtenäisin virkistysalue on osoitettu Söderkullan keskustan luoteis- ja pohjoispuolelle. Alueen virkistysyhteyksiä kehitetään toimiviksi ja viihtyisiksi.

Kaavarungon suunnittelussa huomioidaan kulttuurimaisema. Erityistä huomiota kiinnitetään valtakunnallisesti merkittävään RKY-alueeseen ”Sibbesborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema”.

Alueen suunnittelussa pyritään mahdollistamaan rantojen monipuolinen julkinen käyttö ja lähelle rantaa sijoittuva taajamarakenne. Eriksnäsän etelärannat jätetään pääosin rakentamisen ulkopuolelle ja niitä kehitetään virkistys-, kulttuurihistorian ja hevostoiminnan näkökulmasta. Eriksnäsissä herkkä maisema edellyttää korttelirakenteen ja viheralueiden hienovaraista ja hyvin suunniteltua suhdetta Sipoonlahden arvokkaaseen maisematilaan.

4.2 Osallisten tavoitteet

Asukaskyselyn perusteella:

- Alueella asumisen ja toimimisen kannalta luonto, maisema ja ympäristö koettiin selkeästi tärkeimpänä tekijänä
- Tavoiteltavana muutoksena painotettiin erityisesti kestäväään liikkumiseen kannustavuutta, ympäristön laadukkuutta, rauhallisuuden lisäämistä ja maaseutumaisuuden korostamista.
- Alueen tärkeimpinä kehitysteemoina pidettiin mm. luontoa, maisemaa, virkistys- ja harrastusmahdollisuuksia, merellisyyttä sekä luonnon monimuotoisuutta
- Unelmien Söderkullassa korostuivat rauhallisuus ja turvallisuus, yhteisöllisyys, maaseutumaisuus, kyläidylli sekä palveluiden kehittyminen
- Keskusta painottui selkeästi tärkeiden ja vaalittavien paikkojen karttamerkinnoissä. Myös Taasjärvi, Galthagen, Söderkullan kartano, Joensuun tila ja Eriksnäsins uimaranta korostuivat
- Kehittämistarvetta ja potentiaalia nähtiin keskustassa, Eriksnäsissä, Pähkinälehdossa, ulkoilualueilla ja reiteillä sekä mm. jokivarren ja merenrannan hyödyntämisen kannalta

4.3 Trendit

Kaavarungon laatimisen pohjaksi toteutettiin trenditarkastelu, joka auttaa ohjaamaan pitkälle tulevaisuuteen kurottavan kaavarungon suuntaa. Tarkastelu toteutettiin analysoimalla työpöytätyöskentelynä keskeisiä skenaario- ja trendiraportteja teemoista, jotka vaikuttavat yhdyskuntasuunnitteluun, pienten kaupunkien kehitykseen sekä elämäntapavalintoihin.

Söderkullan näkökulmasta keskeisimmät trendit ja ilmiöt on kuvattu seuraavassa kuvassa (Kuva 4.6):



Kuva 4.6. Söderkullan näkökulmasta keskeisimmät trendit ja ilmiöt

Pikkukaupunkien kohdalla vetovoimatekijöinä korostuvat etätyöskentely, arjen helppous, lähiluonto, työn ja vapaa-ajan tasapaino sekä yhteisöllisyys. Erityisesti viehättävää vanhempaa rakennuskantaa omaavat kohteet, joita voidaan kunnostaa tai muuntaa erilaisiin käyttötarkoituksiin, ovat houkuttelevia. Myös paikat, joissa on uudempaa rakennusperintöä kilpailukyysisin kustannuksin, hyvä saavutettavuus ja pienimittakaavaisuus, vetävät luovaa luokkaa puoleensa ja synnyttävät paikkakunnasta ilmiön (esim. Karjaa, HS 3.6.2024).

Elämäntyylien osalta korostuu muutos ennustettavasta tyypillisestä elämänpolusta kohti yksilöllisiä valintoja ja elämänvaiheita. Suurissa kaupungeissa viihtyvät erityisesti nuoret, nuoret aikuiset ja ikääntyneet, kun taas lapsiperheet hakeutuvat suurimpien kaupunkien ja kaupunkikeskustojen ulkopuolelle. Toisaalta myös muutosta tapahtuu, Helsingin kantakaupunki houkuttelee lapsiperheitä entistä enemmän. Lisäksi on viitteitä siitä, että ns. luovat luokat, eli keskellä työuraa olevat, korkeakoulutetut, hakeutuvat identiteetiltään kiinnostaviin pienempiin keskuksiin. Paikkakunnan tunnistettava identiteetti ja maine ovat tärkeitä muuttajille, jotka haluavat vahvistaa omaa elämäntapaansa entisinä kaupunkilaisina, etsien muutakin kuin nk. Nurmijärvi-ilmiötä. Vahvaan identiteettiin perustuvia kohteita on Suomessa muodostunut esimerkiksi paikan historiasta kumpuavista tarinoista ja mielenkiintoisesta rakennetusta ympäristöstä, jonka käyttötarkoitukset ovat muuttuneet kulttuuri-, työskentely- ja asuinkäyttöön, kuten ruukkikylissä (mm. Mathildedal, Fiskars, Billnäs, Strömfors).

Sosiaalinen koheesio ja yhteisöllisyys ovat kantavia voimia trendeissä, kuten lapsi- ja perhepositiivisuus sekä tasapaino yksityisyyden ja yhteisöllisyyden välillä. Merkityksellinen tekeminen, kuten oman ruuan kasvattaminen tai yhteisön hyväksi työskentely, ovat erityisen tärkeitä arvoja nuorille aikuisille ja työikäisille.

Planetaariset rajat määrittelevät toisaalta reunaehdoja rakennetun ympäristön ratkaisuille ja toisaalta heijastuvat yhä useamman elämäntapavalintoihin, kuten kestävyteen, merkityksellisyyteen, asuinmukavuuteen (esim. suurten kaupunkien lämpösaarekeilmiöt) sekä lähiluonnon ja sen vaalimisen merkitykseen. Ilmastonmuutoksen myötä kaupungit muuttuvat, esimerkiksi kuumuuden lisääntyessä. Pienemmät kaupungit ja erityisesti kylät voivat hyötyä "coolification" -ilmiöstä, jossa rakentaminen ja tiiviys ratkaisevat, miten mahdollisuudet hyödynnetään.

Kuvassa alla (Kuva 4.7) on esimerkkejä trendeihin vastaavista konsepteista.



Kuva 4.7. Esimerkkejä trendeihin vastaavista konsepteista: 1) Faelledby Kööpenhaminassa, kestävä kaupunginosa, jossa on panostettu mittakaavaan, luonnon ja kaupunkitilan sulautumiseen ja yhteisöllisyyteen. ReGen Village -konsepti, joka tuottaa kylän edellyttämät resurssit osana infraa ja yhteisön toimintaa.

5. Skenaariot



Kuva 5.1. Rakennettuja kortteleita Söderkullassa.

5.1 Vaihtoehtojen muodostamisperiaatteet

Söderkullan tavoiteltavasta kehityksestä laadittiin kaksi erilaista maankäytön, viheralueverkoston ja liikenteen skenaariota. Skenaarioissa keskityttiin isoihin periaatekysymyksiin ja ratkaistaviin asioihin.

Tavoitteena oli muodostaa vaihtoehdot, joista molemmat mahdollistavat merkittävän asukas- ja työpaikkamäärän lisäyksen Söderkullaan ja siten vahvistavat sen asemaa Sipoon tärkeänä asutus- ja työpaikkakeskuksena. Molemmissa skenaarioissa on käytetty samoja kasvulukuja, jotta skenaariot ovat keskenään vertailukelpoisia. Molemmissa vaihtoehdoissa Söderkullan keskustaa vahvistetaan osoittamalla keskustaan ja sen välittömään läheisyyteen noin 4500–5000 uutta asukasta ja 1500 uutta työpaikkaa. Söderkullan keskusta lähialueineen tiivistyy väestö- ja työpaikkakasvun myötä merkittävästi. Kaavarunkoalueella väestön määrä yli kaksinkertaistuu ja työpaikkojen määrä kolminkertaistuu.

Keskittämällä molemmissa skenaarioissa asutusta Söderkullan keskustaan tuetaan sen palvelujen säilyttämistä ja kehittämistä. Keskustassa sijaitsevien peruskoulujen ja erilaisten palvelujen ympärille muodostuu helposti käveltävää ja viihtyisää ympäristöä, jonka toiminnot ovat hyvin saavutettavissa keskeisimmiltä asuinalueilta ja tukevat sujuvaa arkea (ns. vartin kaupunki).

Skenaarioista pyrittiin luomaan erilaisia, jolloin niiden välisiä eroja olisi helpompi vertailla vaikutusten arvioinnissa ja vuorovaikutustilaisuuksissa. **Skenaariossa 1** kasvun painopiste on Uuden Porvoontien ympäristössä ja moottoritien pohjoispuolisilla alueilla. Nykyinen joukkoliikenteen runkoyhteys sekä tuleva raitiotie tai runkoyhteys sijoittuvat Uuden Porvoontien varteen. Keskusta-aluetta laajennetaan kohti Pähkinälehtoa ja Eriksnäsän aluetta kehitetään maltillisesti. **Skenaariossa 2** kasvun painopiste on Söderkullan keskiosassa uuden runkoreitin varrella sekä Eriksnäsissä. Keskusta-aluetta laajennetaan etelään kohti Kallbäckin työpaikka- aluetta. Eriksnäs kytkeytyy Kallbäckin kautta tiiviimmin Söderkullan keskustan rakenteeseen.

Ensimmäisessä vaiheessa maankäyttö kehittyy nykyisten ja uusien joukkoliikenteen runkolinjojen varrella etenkin keskustassa sekä Uudella Porvoontiellä ja Tasbyntiellä. Bussijärjestelmän joustavuus mahdollistaa Söderkullan kehittämisen vaiheittain tarpeiden mukaan.

Porvoonväylän varren työpaikka- ja teollisuusalueet laajenevat ensimmäisessä vaiheessa itään sekä Porvoonväylän eteläpuolelle. Alueiden saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee ensimmäisessä vaiheessa jonkin verran.

Söderkullan keskusta kasvaa runko- ja liityntäbussien solmukohtana, jota tukevat myös Porvoon ja Helsingin välinen bussitarjonta. Taasjärven linja korvataan runkobussilla, joka toimii myös Söderkullan uutena runkolinjana ja tarjoaa hyvää palvelutasoa Helsingin suuntaan.

Pyöräily-yhteyksien jatkuvuutta parannetaan ensimmäisessä vaiheessa Eriksnäs- ja Nikkilän suuntiin. Autoliikenteeseen kohdistuvat toimenpiteet keskittyvät liittymien sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseen.

Toisessa vaiheessa skenaario mahdollistaa Söderkullan keskustan ja palveluiden vahvan kehittymisen. Söderkullan keskusta vahvistuu merkittävästi joukkoliikenteen solmukohtana. Joukkoliikenteen runkoyhteys Uuden Porvoontien käytävässä yhdistää kaukoliikenteen bussi- ja runkobussiyhteydet.

Muille alueille mahdollistetaan sujuva liityntä runkoyhteyteen Massby-Taasjärvi-Eriksnäs-liityntälinjalla, jolla on mahdollista tarjota huomattavasti nykyistä tiheämpi vuoroväli. Osalle matkustajista yhteys Helsingin suuntaan vaatii kuitenkin vaihdon.

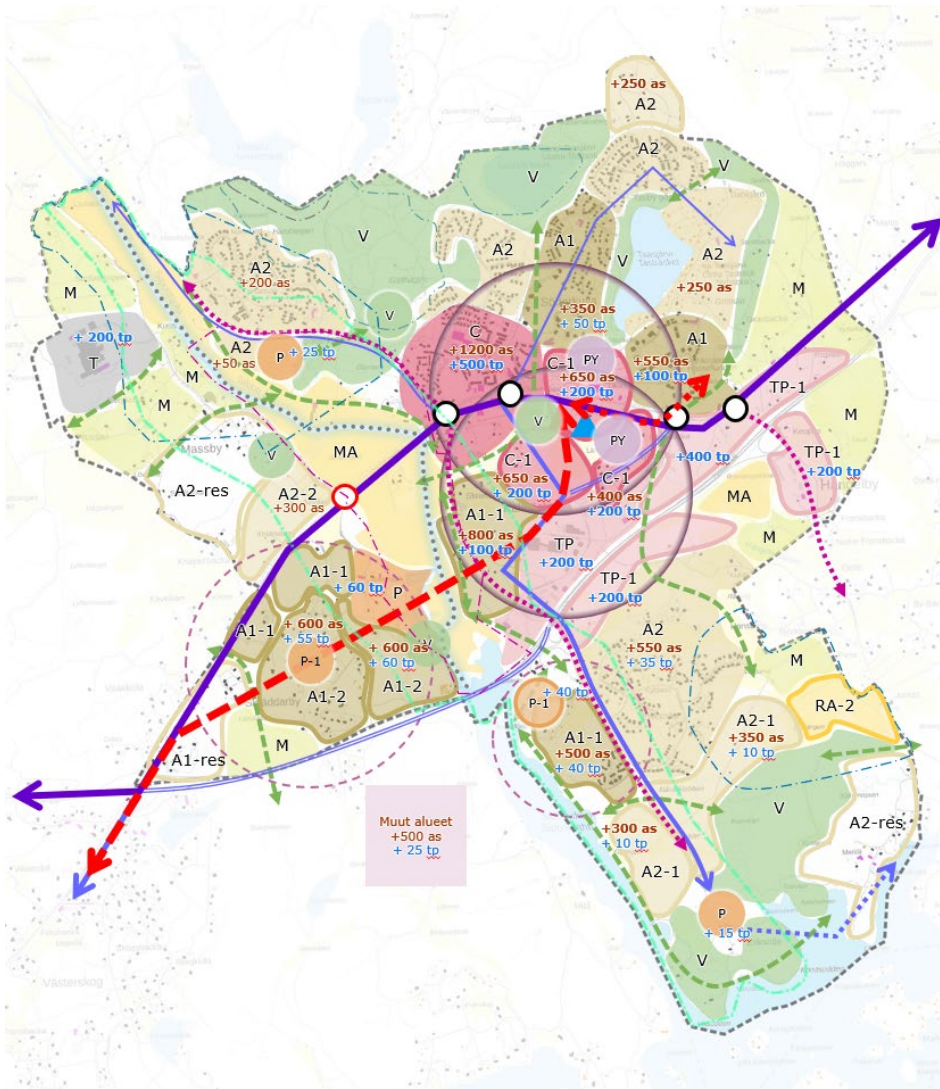
Skenaariossa on varauduttu raitiotiehen toisessa vaiheessa. Raitiotien toteutuminen Söderkullaan vaatisi käytännössä koko Helsingin suunnan liikennekäytävän kehittämistä siten, että joukkoliikenteen kysyntä tekisi raitiotieliikenteestä kannattavaa. Mikäli raitiotie toteutuisi, mahdollistaisi se Uuden Porvoontien pysäkkiympäristöjen ja Söderkullan keskustan pohjoispuolisten alueiden merkittävän kehittämisen.

Pyöräily-yhteyksien laatutasoa parannetaan pääyhteyksillä, minkä lisäksi verkkoa kehitetään myös Porvoon suuntaan. Autoliikenteen sujuvuutta lisääviä toimenpiteitä kohdistuu erityisesti Uuden Porvoontien liittymiin.

5.2.2 Skenaario 2

Skenaariossa 2 (Kuva 5.3) kasvun painopiste on Söderkullan keskiosassa uuden joukkoliikenteen runkoreitin varressa sekä Eriksnäsissä. Raitiotienä tai bussin runkoyhteytenä toteutettava uusi joukkoliikenteen runkoreitti sijoittuu Uuden Porvoontien ja Porvoonväylän väliin, joka on nykyisin harvaan asuttua aluetta. Nykyinen joukkoliikenteen runkoyhteys palvelee Uuden Porvoontien varren alueita.

Yhdyskuntarakenne tiivistyy Eriksnäsintien varressa ja Eriksnäs kytkeytyy Kallbäckin kautta tiiviimmin Söderkullan keskustan rakenteeseen. Myös Sipoonlahden rantoja hyödynnetään aiempaa voimakkaammin rakentamiseen.



Kuva 5.3. Skenario 2.

Ensimmäisessä vaiheessa maankäyttö kehittyy nykyisten ja uusien runkolinjojen varressa Uuden Porvoontien, Eriksnäsintien ja Porvoonväylän ympäristössä sekä Taasjärven itäosassa. Uudet runkobussit Taasjärveltä ja Eriksnäsistä mahdollistavat joukkoliikenneyhteyden Helsingin suuntaan. Bussijärjestelmän joustavuus mahdollistaa Söderkullan kehittämisen painottamisen ja vaihteistamisen tarpeiden mukaisesti.

Porvoonväylän varren työpaikka- ja teollisuusalueet laajenevat ensimmäisessä vaiheessa itään ja Porvoonväylän eteläpuolelle. Alueiden saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee ensimmäisessä vaiheessa.

Söderkullan keskusta kehittyy runko- ja liityntäbussien solmukohtana. Kallbäckiin puolestaan kehittyy uusi alakeskus runkobussien solmukohtana. Sipoonlahden rantaan Porvoonväylän eteläpuolelle kehittyy uusi palvelujen kohdealue.

Toisessa vaiheessa Söderkullan keskusta vahvistuu joukkoliikenteen runkolinjojen solmukohdassa ja laajenee Uuden Porvoontien eteläpuoliselle alueelle. Söderkullan keskustan ja Eriksnäsintien keskuksen väliin Kallbäckin alueelle muodostuu uusi alakeskus.

Maankäyttö kehitty erityisesti uuden raitiotien runkoyhteyden pysäkkiympäristöihin tukeutuen, jossa on paljon suunnittelupotentiaalia ja rakentamatonta aluetta. Raitiotien runkoyhteys sijoittuu Uuden Porvoontien ja moottoritien väliin. Runkoyhteys parantaa merkittävästi Porvoonväylän varren työpaikka- ja teollisuusalueiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Eriksnäsistä ja Taasjärveltä olisi mahdollista liittyä bussiyhteydellä Kallbäckin ja Söderkullan ratikkapysäkeille. Raitiotien toteutuminen Söderkullaan vaatisi käytännössä koko Helsingin suunnan liikennekäytävän kehittämistä siten, että joukkoliikenteen kysyntä tekisi raitiotieliikenteestä kannattava.

5.3 Vaihtoehtojen vaikutukset

Taulukossa alla (Taulukko 5.1) on esitetty skenaarioiden vaikutusten arviointi yhdyskuntarakenteen, liikenteen ja liikkumisen, palveluiden ja elinkeinojen sekä viherverkoston osalta. Vaikutusten arviointi on esitetty kokonaisuudessaan liitteessä 2.

Taulukko 5.1. Vaihtoehtojen vaikutusten arviointi

YHDYSKUNTARAKENNE		
Suunnitteluperiaatteet	Skenaario 1	Skenaario 2
Aluerakenteessa Söderkullan alueen rooli osana Helsingin seudun itäistä kasvukäytävää vahvistuu. Nikkilä ja Söderkulla ovat asukasmääriltään samansuuruisia jatkossakin.	Molemmissa vaihtoehtoissa Söderkullan rooli vahvistuu osana Helsingin seudun itäistä kasvukäytävää asukasmäärän ja työpaikkamäärän merkittävän lisäyksen myötä. Molempien skenaarioiden kasvuluvut ovat samat. Vuoden 2030 jälkeen väestönkasvua on suunnattu merkittävästi Söderkullaan, jonka kasvu nopeutuu jakson loppua kohden . Nikkilä ja Söderkulla ovat asukasmääriltään samansuuruisia jatkossakin.	
Alueelle luodaan yksi selkeä ja vetovoimainen keskusta nykyisen Söderkullan keskustan ja moottoritien väliin, jonka ydin sijaitsee Söderkullan nykyisessä keskustassa.	Molemmissa vaihtoehtoissa Söderkullan keskustaa vahvistetaan osoittamalla keskustaan ja sen välittömään läheisyyteen (C ja A1-alueet) noin 4500–5000 uutta asukasta ja 1500 uutta työpaikkaa. Skenaariossa 1 keskusta-alueita laajennetaan kohti Pähkinälehtoa ja skenaariossa 2 etelään kohti Kallbäckin työpaikka-alueita.	
Keskusta-alueella panostetaan viihtyisään kävely-ympäristöön. Asuinalueilla painotetaan tehokasta rakennetta sekä asumismuotojen runsautta. Alueelle toivotaan keskustojen kerrostalojen ja reuna-alueiden pientalojen lisäksi pienkerrostaloja sekä townhouse- ja rivitaloja.	Keskittämällä molemmissa skenaarioissa asutusta Söderkullan keskustaan tuetaan sen palvelujen säilyttämistä ja kehittämistä . Keskustassa sijaitsevien peruskoulujen ja erilaisten palvelujen ympärille muodostuu helposti käveltävää ja viihtyisää ympäristöä, jonka toiminnot ovat hyvin saavutettavissa keskeisimmiltä asuinalueilta ja tukevat sujuvaa arkea (ns. vartin kaupunki). Kummatkin skenaariot mahdollistavat monipuoliset asumismuodot.	
Kokonaisrakenteen pääperiaatteena on luoda tiivis korttelirakenne ja katuverkko ydinalueilla ja jättää tärkeät luontoalueet rakentamisen ulkopuolelle yhtenäisinä.	Söderkullan keskusta lähialueineen tiivistyy väestö- ja työpaikkakasvun myötä merkittävästi. Kaavarunkoalueella väestön määrä kaksinkertaistuu ja työpaikkojen määrä kolminkertaistuu. Valtaosa kasvusta on osoitettu siten, että yhdyskuntarakennetta tiivistetään . Kasvu on painottunut tiedossa olevien tärkeiden luontoalueiden ulkopuolelle, mutta kummassakin vaihtoehdossa on esitetty kasvua myös nykyisille metsä- ja peltoalueille. Täydentäviä luontoselvityksiä laaditaan tarkemman suunnittelun yhteydessä.	
Mitoitusväestönä koko alueella on 12 500–15 000 asukasta, mikä on riittävä väestöpohja hyvän	Skenaario on mitoitusväestön mukainen. Erityisesti Söderkullan keskusta vahvistuu joukkoliikenteen solmukohtana. Palveluiden kehittymiselle on parhaat edellytykset Söderkullan keskustassa.	

palvelutaso tarjoavan joukkoliikenteen järjestämiseksi ja tuottaa oman vireän keskuksen kaupallisine ja julkisine palveluineen sekä työpaikkoineen.	Kasvun painopiste on Uuden Porvoontien ympäristössä ja pohjoisilla alueilla. Nykyinen joukkoliikenteen runkoyhteys ja tuleva raitiotie tai runkoyhteys sijoittuvat Uuden Porvoontien varteen. Tiivistä asumista voidaan sijoittaa Uuden Porvoontien varteen jo rakentamisen ensimmäisessä vaiheessa, koska joukkoliikenne palvelee nykytilassa hyvin ja yhteydet monipuolistuvat ja tihenyvät tulevaisuudessa. Myös Massbyn, Taasjärven ja Eriksnäsän suuntaan tarjotaan nykyistä tiheämpää joukkoliikennettä.	Kasvun painopiste on Söderkullan keskiosassa uuden runkoreitin varrella sekä Eriksnäsissä. Uusi raitiotie tai runkoyhteys sijoittuu Uuden Porvoontien ja moottoritien väliin harvaan rakennetulle alueelle. Nykyinen joukkoliikenteen runkoyhteys sijaitsee eri alueella Uuden Porvoontien varrella. Vaiheiden 1 ja 2 joukkoliikenne ja rakentaminen eivät tue toisiaan parhaalla mahdollisella tavalla. Kasvun avaaminen useaan suuntaan (Kallbäck, Skräddarby, Eriksnäs) samanaikaisesti saattaa johtaa alueiden toteutumiseen vaillinaisesti ja hajauttaa yhdyskuntarakennetta etenkin, jos kasvu on odotettua hitaampaa.
Tavoitteena on, että Eriksnäs ei ole tulevaisuudessa irrallinen satelliittikunnanosa Söderkullasta vaan muodostaa jatkuvan taajamarakenteen. Eriksnäsän painotusta siirretään rantaa kohti, ja rantoja avataan paremmin kaikkien kuntalaisten käyttöön.	Uutta rakentamista on osoitettu Sipoonlahden rannalle ja työpaikka-alueen läheisyyteen. Uusi rakentaminen ei ole kuitenkaan riittävää, jotta joukkoliikenneyhteyksiä voitaisiin kehittää merkittävästi. Eriksnäsän asema yhdyskuntarakenteessa on nykyisen kaltainen. Sipoonlahden rantoja hyödynnetään jonkin verran rakentamiseen.	Yhdyskuntarakenne tiivistyy Eriksnäsintien varrella ja Eriksnäs kytkeytyy Kallbäckin kautta tiiviimmin Söderkullan keskustan rakenteeseen. Sipoonlahden rantoja hyödynnetään aikaisempaa voimakkaammin rakentamiseen.
Sipoon jokilaaksossa rakentamisessa huomioidaan alueen erityispiirteet.	Sipoon jokilaakso säilyy pääosin rakentamattomana molemmissa vaihtoehtoissa. Jokilaaksoon sijoittuu merkittävästi nykyistä asumista ja alueelle on osoitettu myös uutta rakentamista yhdyskuntarakennetta täydentäen.	

LIIKENNE JA LIIKKUMINEN		
Suunnitteluperiaatteet	Skenaario 1	Skenaario 2
Työssä varaudutaan maakuntakaavan mukaiseen raitiotieyhteyden kehittämiseen Östersundomin ja Söderkullan välillä. Joukkoliikennetarkaisun tulee olla yhteneväinen Helsingin / Östersundomin ratkaisun kanssa.	Skenaario ei estä maakuntakaavan mukaisen raitiotieyhteyden kehittämistä. Asukasmäärä ei todennäköisesti kuitenkaan ole riittävä Söderkullassa kannattavaa raitiovaunuyhteyttä varten. Raitiovaunun kehittäminen vaatisi Östersundomin lisäksi myös Östersundomin ja Söderkullan välialueen kehittämistä. Bussiliikenteen palvelutasoa voidaan parantaa vuoromääriä tihentämällä ja ottamalla käyttöön uusia linjoja. Joukkoliikenteen palvelutason parantaminen ja maankäytön tiivistäminen vähentää henkilöauton kulkutapaosuutta alueella. Palvelut ja työpaikat on sijoitettu lähtökohtaisesti asumisen läheisyyteen, mikä vähentää tarvetta matkustaa pois alueelta näiden tarpeiden täyttämiseksi. Nämä tekijät vähentävät uuden maankäytön tuottamaa kuormaa nykyisille ja suunnitelluille väylille.	

	Raitiotien pysäkkien sijoittaminen Uuden Porvoontien varteen sekä Söderkullan keskustaan palvelee paremmin alueen nykyistä maankäyttöä, tukee vaihteista kehittämistä ja parantaa joukkoliikenneyhteyksiä erityisesti Taasjärven ja Nikkilän suuntiin.	Raitioteiden pysäkkien sijoittaminen Uuden Porvoontien ja Porvoonväylän väliin sekä Söderkullan keskustan eteläpuolelle palvelee paremmin uuden maankäytön kehittämisen tarpeita ja parantaa joukkoliikenneyhteyksiä erityisesti Eriksnäsin suuntaan.
Rakentamisen tiiveys tulee olemaan sellainen, että se mahdollistaa tehokkaan joukkoliikenteen järjestämisen, aluksi runkolinjastolla (vähintään vuoteen 2035 asti), joka on myöhemmin kehitettävissä raitiotieksi Östersundomin suuntaan	Söderkullan keskustan rooli vaihtotermiinaalina on suurempi. Söderkullan keskustaan tukeutuva bussilinjasto on toteutettavissa tehokkaasti. Jakamalla linjojen päätepysäkit kehittyville alueille saadaan koko kaavarunkoalueelle hyvä palvelutaso.	Söderkullan keskustan rooli vaihtotermiinaalina kasvaa. Jakamalla linjojen päätepysäkit kehittyville alueille saadaan koko kaavarunkoalueelle hyvä palvelutaso , joskin Söderkullaan ei synny yhtä selkeää joukkoliikennekäytävää.
Kehitetään jalankulku- ja pyöräilyliikenneverkkoa ja parannetaan laatutasoa.	Jalankulku- ja pyöräilyverkon kehittäminen tapahtuu luontevasti, kun uusia alueita rakennetaan, ja kun vilkkaimpia yhteysvälejä parannetaan. Kummassakin skenaariossa parannetaan ja täydennetään Nikkilän ja Eriksnäsin suuntien yhteyksiä, ja skenaariossa 2 myös Kalkkirannantien varren yhteyttä.	
Uusi Porvoontie ja muut päätiet muutetaan viihtyisämmiksi ja katumaisemmiksi vähentäen niiden este- ja muita haittavaikutuksia.	Uuden Porvoontien liikennemäärät tulevat kasvamaan nykyisestä merkittävästi. Estevaikutuksen pienentäminen vaatii esimerkiksi eritasoristeämisiä, liikennevaloja tai nopeusrajoitusten alentamista.	Uuden Porvoontien liikennemäärät tulevat kasvamaan nykyisestä jonkin verran, mutta uuden maankäytön painottuminen enemmän Eriksnäsiin ja uusi kokoojakatu Uuden Porvoontien rinnalla ottaa osan liikenteen kasvusta rinnakkaisille väylille. Estevaikutukset kasvavat, kun aluetta halkoo kolme merkittävää itä-länsi-suuntaista väylää. Estevaikutuksen pienentäminen vaatii esimerkiksi eritasoristeämisiä, liikennevaloja tai nopeusrajoitusten alentamista.
Huomioidaan ajoneuvoliikenteen sujuvuus tärkeimmillä pääväylillä	Ajoneuvoliikenteen sujuvuus varmistetaan tarvittaessa erityisesti kehittämällä Uuden Porvoontien liittymiä ja Porvoonväylän ylittäviä yhteyksiä.	Ajoneuvoliikenteen sujuvuutta parannetaan kehittämällä Uuden Porvoontien liittymiä ja Porvoonväylän ylittäviä yhteyksiä.

PALVELUT JA ELINKEINOT

Suunnitteluperiaatteet	Skenaario 1	Skenaario 2
Alueen tärkeimmät julkiset ja kaupalliset palvelut sijoittuvat Söderkullassa pääkatujen varsille	Nykyinen joukkoliikenteen runkoyhteys ja tuleva raitiotie tai runkoyhteys sijoittuvat Uuden Porvoontien varteen, mikä tukee palvelujen ja työvoimavaltaiten työpaikkojen sijoittumista vahvan	Nykyinen runkoyhteys Uuden Porvoontien varrella ja tuleva raitiotie tai runkoyhteys sijaitsevat eri alueilla, mikä mahdollistaa palvelujen ja työvoimavaltaiten työpaikkojen sijoittumisen alueellisesti tasapainoisemmin Söderkullan

	joukkoliikennekäytävän vaikutuspiiriin.	alueelle. Skenaario ei tue palvelujen keskittämistä yhtä voimakkaasti kuin skenaario 1.
	Palveluita voidaan sijoittaa jo ensimmäisessä vaiheessa Uuden Porvoontien varteen, koska joukkoliikenne palvelee nykytilassa hyvin ja yhteydet monipuolistuvat ja tihenevät tulevaisuudessa.	Kasvun avaaminen useaan suuntaan (Kallbäck, Skräddarby, Eriksnäs) samanaikaisesti saattaa johtaa alueiden toteutumiseen vaillinaisesti, mikä vaikeuttaa myös palveluiden kehittämistä.
	Keskittämällä molemmissa skenaarioissa asutusta Söderkullan keskustaan tuetaan sen palvelujen säilyttämistä ja kehittämistä. Keskustassa sijaitsevien peruskoulujen ja erilaisten palvelujen ympärille muodostuu helposti käveltävää ja viihtyisää ympäristöä, jonka toiminnot ovat hyvin saavutettavissa keskeisimmiltä asuinalueilta ja tukevat sujuvaa arkea (ns. vartin kaupunki).	
	Skenaariossa 1 keskustatoiminnot sijoittuvat hieman laajemmalle alueelle, kahteen toisiinsa kytkeytyvälle alueelle, jotka tukeutuvat vahvaan joukkoliikenteeseen.	Skenaariossa 2 keskustatoiminnot sijoittuvat lähes kokonaan vartin säteelle nykyisestä ydinkeskustasta, johon muodostuu myös vahva joukkoliikenteen solmukohta.
	Söderkullan lisäksi lähipalveluja on etenkin Skräddarbyssä ja Taasjärvellä. Skenaario 2 tukee palveluiden kehittämistä Eriksnäsissä. Molemmissa skenaariossa on osoitettu uutta rakentamista hyvien joukkoliikennedyhteyksien varaan ko. alueille, mikä tukee lähipalvelujen säilymistä ja kehittämistä.	
Tiivis Porvoonväylään (E18) tukeutuva vyöhyke varataan elinkeinotoiminnalle. Logistisesti hyviä alueita hyödynnetään työpaikka- ja teollisuusalueina.	Porvoonväylään tukeutuva vyöhyke on varattu kummassakin skenaariossa elinkeinotoiminnalle. Alue on saavutettavissa keskustan kautta kulkevilla paikallisbusseilla.	
	Kallbäckin laaja työpaikkavyöhyke sijoittuu kauemmaksi Pähkinälehdon suuntaan laajenevasta keskusta-alueesta ja joukkoliikennesolmusta. Työpaikka-alue soveltuu skenaariota 2 paremmin tilaa vievään elinkeinotoimintaan lähellä moottoritiekäytävää.	Skenaariossa 2 Söderkullan keskusta-alue laajenee kiinni Kallbäckin laajaan työpaikkavyöhykkeeseen. Hyvät joukkoliikennedytydet (joukkoliikenteen solmukohta) tukee palvelu- ja työvoimavaltaisten työpaikkojen syntymistä etenkin Kallbäckin keskustaa lähinnä sijaitseville, hyvin saavutettaville alueille.
Eriksnäsin alue nojautuu palveluiden ja elinkeinojen näkökulmasta Söderkullan keskustaan, jonne sijoittuvat kaupalliset ja julkiset peruspalvelut. Lisäksi alueen elinkeinoelämä voi erikoistua palveluihin, jotka liittyvät saaristoon, veneilyyn, virkistykseen ja matkailuun.	Eriksnäsin alue nojautuu palveluiden ja elinkeinojen näkökulmasta kummassakin vaihtoehdossa Söderkullan keskustaan.	
	Eriksnäsin asukasmäärän kasvu ei tue merkittävästi palveluiden tai joukkoliikenteen kehittämistä. Eriksnäsiin voi kehittyä silti saaristoon, veneilyyn, virkistykseen ja matkailuun liittyviä palveluita, jotka houkuttelevat käyttäjiä laajemmalla alueella.	Eriksnäsiin on osoitettu enemmän kasvua ja paremmat joukkoliikennedytydet. Eriksnäsin ranta-alueelle moottoritien eteläpuolelle on osoitettu uusi palvelujen kohdealue. Skenaario tukee paremmin (lähi)palveluiden kehittämistä Eriksnäsiin.

	Ranta-alueita jää laajemmin rakentamisen ulkopuolelle.	
Mahdollistetaan palvelujen kehittymistä rannikolle, vesistömatkailua ja joenvarren virkistyspalveluita.	Asukasmäärän kasvu ja paremmat joukkoliikenneyhteydet tukevat vesistömatkailua ja joenvarren virkistyspalveluiden kehittämistä erityisesti Söderkullan kartanon ja Uuden Porvoontien läheisyydessä.	Asukasmäärän kasvu ja paremmat joukkoliikenneyhteydet tukevat palveluiden kehittymistä erityisesti rannikolla ja Joensuun tilan läheisyydessä.

VIHERVERKOSTO

Suunnitteluperiaatteet	Skenaario 1	Skenaario 2
Viheralueet ja luonto tunnustetaan Sipoon voimavarana ja vetovoimatekijänä, mikä näkyy myös taajamien maankäytössä. Taajamissa asumisen yhteydessä lähiluontoa ja virkistysalueita	Yhdyskuntarakenne on suunniteltu verkostomaisesti siten, että lähiluonto ja virkistysalueet ovat hyvin saavutettavissa asuinalueilta. Sipoonjoen varrelle ja merenrannalle on suunniteltu viher- ja virkistysyhteydet, jotka tukevat viheralueiden vetovoimaisuutta ja toteuttavat maakuntakaavan viheryhteystarvetta.	
		Skenaario 2 esitetty Eriksnäsin viheryhteys on paikoin kapeampi kuin skenaario 1 esitetty ratkaisu viheryhteyden toteuttamiseen.
Kaavaprosessissa tuodaan kestävyys suunnittelun pohjaksi, ja suunnitteluratkaisuilla tuetaan luonnon monimuotoisuutta ja ilmastonmuutokseen sopeutumista.	Yhdyskuntarakenne on suunniteltu kestävästi Söderkullan keskustaan painottuvaksi ja joukkoliikenteen runkoyhteyteen tukeutuvaksi, mikä mahdollistaa laajojen viheralueiden säilyttämisen. Verkostomainen sini-viherrakenne mahdollistaa ekosysteempipalveluiden tarjonnan ja kytkeytymisen, luonnon monimuotoisuuden turvaamisen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen. Söderkullan keskustan luoteis- ja pohjoispuolella oleva yhtenäinen laaja virkistysalue palvelee erityisesti Söderkullan keskustaajaman virkistystarpeita sekä tukee alueen ilmastokestävyyttä ja alueen luonnon monimuotoisuuden vaalimista. Laajojen viheralueiden lisäksi lähiviheralueet ja pihat suositellaan jatkossa suunniteltavan ilmastokestävästi vehreiksi ja monimuotoisiksi, luontopohjaisia hulevesien hallintaratkaisuja suosiviksi.	
Sipoonjokilaakso ja siihen kytkeytyvät sini- ja viherverkostot muodostavat keskeisen virkistysverkoston rungon. Keskeisin ja yhtenäinen virkistysalue on osoitettu Söderkullan keskustan luoteis- ja pohjoispuolelle. Alueen virkistysyhteyksiä kehitetään toimiviksi ja viihtyisiksi	Sipoonjokilaakson sini-viherrakenne toimii kaavarunkoalueen virkistysverkoston runkona mahdollistaen kulttuurimaisema-arvojen vaalimisen ja myös ekologisten yhteyksien toimivuuden avoimessa maisemassa viihtyvien lajien osalta. Verkostomaisen rakenteen ansiosta myös muu viherrakenne kytkeytyy Sipoonjokilaaksoon ja kytkeytyy laajempaan ekologiseen verkostoon.	
	Eriksnäsiin suunniteltu lisärakentaminen pienentäisi Eriksnäsin alueen luonnon monimuotoisuutta ja hiilinieluja sekä lisäisi viheralueiden käyttöpainetta. Virkistysreitistön kulun ohjaamisen kautta kulutuspainetta voitaisiin kuitenkin keskittää ja siten lieventää vaikutuksia.	
		Skenaarion myötä maa- ja metsätalousvaltaiset alueet vähenisivät Eriksnäsin alueella.

Kulttuurimaisema huomioidaan suunnittelussa. Erityistä huomiota kiinnitetään valtakunnallisesti merkittävään RKY-alueeseen "Sibbesborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema"	Valtakunnallisesti arvokkaat Sibbesborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema-alueet on säilytetty kaavarungossa pääosin nykyisellään. Reuna-alueille suunniteltu täydennysrakentaminen tulee sovittaa alueen kulttuurihistoriallisiin ja maisemallisiin arvoihin. Maakuntakaavassa määritellyn kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta merkittävällä alueella suunniteltu täydennysrakentaminen tulee sovittaa maisema- ja kulttuuriympäristöarvoihin. Kaavarunkoon on esitetty päällekkäismerkintä kulttuuriympäristö- ja maisema-arvojen huomioinnista.	
	Sipoonjokilaakson reunan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristöalueen (RKY) laidalle on suunniteltu täydennysrakentamista, joka paikoin muodostaa uuden reunavyöhykkeen maisema-alueelle. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota rakentamisalueiden reunavyöhykkeen suunnitteluun ja maisemaan rajautumiseen. Rakentamisalueiden vaikutusta maisema-alueeseen voisi lieventää esimerkiksi kerroksellisesti istutetulla kasvillisuusvyöhykkeellä, myös rakentamisen korkeus, värimaailma ja muotokieli tulisi sovittaa maisemakuvaan ja kulttuuriympäristöarvoihin.	
Alueen suunnittelussa on tavoitteena mahdollistaa rantojen monipuolinen julkinen käyttö ja lähelle rantaa sijoittuva taajamarakenne. Eriksnäsin etelärannat jätetään pääosin rakentamisen ulkopuolelle ja niitä kehitetään virkistys-, kulttuurihistorian ja hevostoiminnan näkökulmasta	Taajamarakenne on suunniteltu siten, että rantojen monipuolinen julkinen käyttö on mahdollista. Eriksnäsin rannat on jätetty pääosin rakentamatta ja rantaan on osoitettu virkistysyhteys. Rantoja kehitetään virkistys-, kulttuurihistorian ja hevostoiminnan näkökulmasta.	Eriksnäsin merenrannan kaakkoiskulmaan on suunniteltu A2-asuntoalueen reservialue, joka yksityistää rantaa ja siirtäisi sen kautta kulkevat ekologiset yhteydet pohjoisemmaksi.
Eriksnäsisä herkkä maisema edellyttää korttelirakenteen ja viheralueiden hienovaraista ja hyvin suunniteltua suhdetta Sipoonlahden arvokkaaseen maisematilaan	Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota uudisrakentamisen sovittamiseen Eriksnäsin herkkään maisema- ja kulttuuriympäristöalueeseen. Sipoonlahden alueelle on osoitettu uutta rakentamista kummassakin skenaariossa. Skenaariossa 2 rakentaminen on paikoin voimakkaampaa. Rannan suuntaisesti on osoitettu viher- ja virkistysyhteystarve.	

5.4 Skenaarioiden liikennemallitarkastelut

Työn aikana vaihtoehtojen vaikutuksia alueen liikennejärjestelmään tarkasteltiin hyödyntäen HELMET-liikennemallia. Liikennemalliin kuvattiin nykyinen liikennejärjestelmä ja sen tuotos kalibroitiin vastaamaan tiedossa olleita liikennemäärätietoja. Skenaarioiden vaikutuksia arvioitiin tutkimalla liikennemallin tuottamia skenaarioiden kulkutapajakaumia, kulkutapojen kokonaissuoritteita sekä liikennemäärän kasvua verrattuna liikenneverkon välityskykyyn nähden. Jotta skenaarioiden erot saataisiin selkeästi näkyvin ennusteissa, kuvattiin lopputilanne olettaen, että Helsingin suunnan runkoyhteys on toteutettu raitiotielinjana.

Kulkutapajakaumat (nykytila, skenaariot)

Nykytilassa Söderkullan kulkutapajakauma on henkilöautoon painottuva. Henkilöauton kulkutapaosuus on korkeimmillaan Söderkullan pientaloalueilla ja pienimmillään Söderkullan keskustan palveluiden ympäristössä sekä Uuden Porvoontien joukkoliikennetarjonnan varressa.

Molemmat tutkitut skenaariot kasvattavat kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksia Söderkullan alueella. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus kasvoi erityisesti

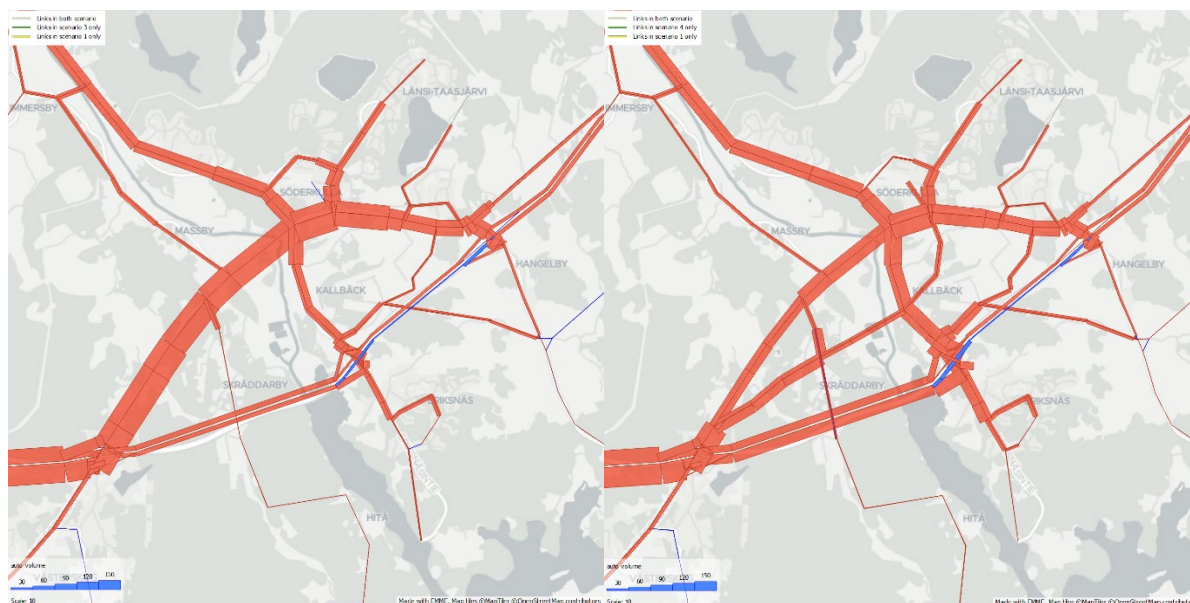
alueilla, joissa maankäyttö tiivistyi nykytilaan verrattuna. Esimerkiksi Söderkullan keskustan asukas- ja työpaikkalisäykset johtivat molemmissa skenaarioissa keskustan ja sitä ympäröivien alueiden kävelyn ja pyöräilyn lisääntymiseen.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvua havaittiin erityisesti vaiheessa 2 raitiotiepysäkkien välittömässä läheisyydessä sijaitsevilla alueilla. Raitiotien vaikutus joukkoliikenteen kulkutapaosuuteen alueella väheni nopeasti alueen etäisyyden kasvaessa lähimmästä raitiotiepysäkistä. Malliin kuvattujen liityntäbussilinjojen varressa joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvoi nykytilaan verrattuna, mutta ei niin vahvasti kuin raitiotiepysäkkien välittömässä läheisyydessä sijaitsevilla alueilla.

Autoliikenteen kokonaissuorite

Skenaario 2 tuotti enemmän henkilöautoliikennettä verrattuna skenaarioon 1. Skenaarion 1 mukainen kokonaisliikenteen kasvu kaikki kulkutavat yhteen laskettuna kuitenkin suurempaa kuin skenaariossa 2. Skenaariossa 1 kokonaisliikenteen kasvu muodostui enemmän joukkoliikenteestä, kävelystä ja pyöräilystä. Ero skenaarioiden välillä ei kuitenkaan ollut suuri.

Skenaarioiden henkilöautoliikenne jakautui verkolle eri painotuksilla uuden maankäytön sijoittumisen ja uusien väylien takia. Alla kuvassa (Kuva 5.4) on esitetty uuden henkilöautoliikenteen jakautuminen verkolle skenaarioissa 1 ja 2. Kuvissa on esitetty erotus nykytilan ja ennustetilanteen liikennemääristä, joten kuvissa näkyy liikennemäärien kasvu (ei kokonaisliikennemäärä).

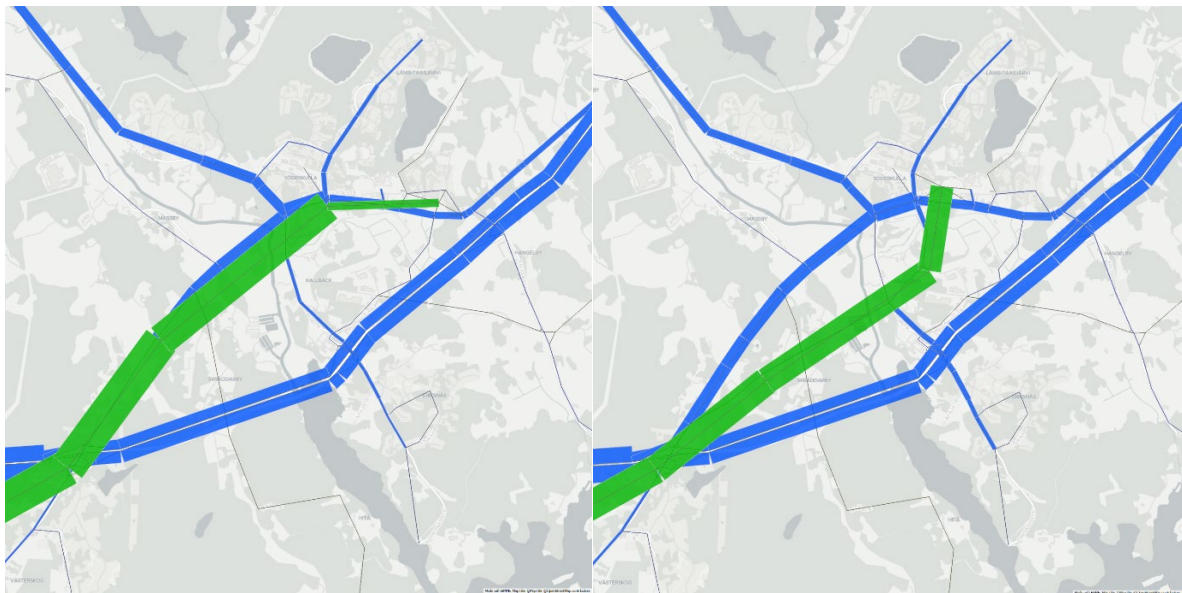


Kuva 5.4. Uuden maankäytön tuottaman henkilöautoliikenteen kohdistuminen liikenneverkolle skenaariossa 1 (vas.) ja skenaariossa 2 (oik.).

Skenaariossa 1 uusi henkilöautoliikenne keskittyy erityisesti Uudelle Porvoontielle. Liikenteen määrä kasvaa skenaariossa 1 myös Söderkullantiellä ja Eriksnäsintiellä, mutta ei yhtä paljon kuin skenaariossa 2. Skenaariossa 2 uuden maankäytön tuottama liikenne jakautuu tasaisemmin Uuden Porvoontien, Porvoonväylän sekä niiden välissä kulkevan uuden kokoajakadun välille.

Joukkoliikenteen käyttäjämäärien näkökulmasta katsottuna skenaario 1 oli vilkkaampi. Skenaariossa 1 raitiotielinjaa käytti 25 prosenttia enemmän matkustajia skenaarioon 2 verrattuna. Molemmissa skenaarioissa raitiotien matkustajamäärät jäivät noin kolmasosaan

Raide-Jokerin matkustajamääristä. Kuvassa alla (Kuva 5.5) on esitetty skenaarioiden joukkoliikenteen matkustajavirrat.



Kuva 5.5. Söderkullan alueen joukkoliikenteen käyttäjämäärät skenaariossa 1 (vas.) ja skenaariossa 2 (oik.).

Vaihtoehtojen väliset erot

Liikenteellisestä näkökulmasta suurin ero skenaarioiden välillä on uuden maankäytön sijoittuminen. Skenaariossa 1 uusi maankäyttö sijoittuu pääosin Uuden Porvoontien varteen, mikä keskittää liikenteen kasvun Uudelle Porvoontielle. Skenaariossa 2 maankäyttö on jakautunut myös muiden väylien varteen, mikä keventää Uuden Porvoontien liikennekuormaa ja mahdollistaa uuden liikenteen jakautumisen useammalle väylälle.

Joukkoliikenteen matkustajamäärien erot skenaarioiden välillä selittyvät osittain pysäkkien sijainneilla. Skenaariossa 1 pysäkit sijaitsevat lähempänä myös nykyistä maankäyttöä Uuden Porvoontien varressa. Skenaariossa 2 pysäkit sijaitsevat alueilla, joilla ei nykyisin ole maankäyttöä. Skenaariossa 1 pysäkkien sijainnit toimivat myös paremmin bussiin vaihtavien matkustajien näkökulmasta.

5.5 Vaihtoehtojen valinnan peruste

Ensimmäisen asukastilaisuuden ja iltakoulun evästysten jälkeen laadittiin ohjausryhmän kanssa yhteistyössä synteesi/yhdistelmäratkaisu kaavarunkoehdotuksen pohjaksi.

Synteesi pohjautuu skenaarioon 1, joka mahdollistaa paremmin yhdyskuntarakenteen laajentamisen vaiheittain kestäväällä tavalla huomioiden mm. maanomistus sekä nykyinen infraverkosto ja rakennetut alueet. Joukkoliikenteen runkoreitti tukeutuu skenaario 1 mukaisesti Uuteen Porvoontiehen eikä skenaariossa 2 esitettyyn uuteen maastokäytävään Skräddarbyn kautta. Skenaariossa 1 ratkaisu aiheuttaa vähemmän estevaikutuksia, kun alueelle ei toteuteta uusia itä-länsi-suuntaisia väyliä.

Tiivistä asumista voidaan sijoittaa Uuden Porvoontien varteen jo rakentamisen ensimmäisessä vaiheessa, koska joukkoliikenne palvelee nykytilassa hyvin ja yhteydet monipuolistuvat ja tihenevät tulevaisuudessa. Ratkaisu tukee palvelujen ja työvoimavaltaiten työpaikkojen sijoittumista vahvan joukkoliikennekäytävän vaikutuspiiriin. Eriksnäsin viherverkosto on esitetty

skenaarion 1 mukaisesti laajempaan. Vaihtoehto mahdollistaa paremmin liikkumisen ja virkistystien ranta-alueilla.

Synteesissä hyödynnettiin periaatteita myös skenaariosta 2. Keskustan priorisoitava laajenemissuunta on etelään Kallbäckin suuntaan Pähkinälehdon sijaan. Kallbäckä kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneena alueena asumisen sijaan. Kallbäckin työpaikka-alue sekä Eriksnäs kytkeytyvät tiiviimmin Söderkullan rakenteeseen. Ratkaisussa keskustatoiminnot sijoittuvat lähes kokonaan vartin säteelle nykyisestä ydinkeskustasta ja tukevat paremmin kestävästä liikkumista.

6. Söderkullan kaavarungon ratkaisu



Kuva 6.1. Eri aikakausien rakennuksia Söderkullan keskustassa.

6.1 Kaavarungon keskeinen sisältö ja esitystapa

Kaavarunko muodostaa osayleiskaavan kaltaisen ja asemakaavoitusta ohjaavan kokonaiskuvan Söderkullan ja Eriksnäs alueen maankäytön tulevaisuudesta. Söderkullan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa ylempiasteisten kaavojen ohella kuntastrategiaa. Kaavarungon ratkaisut ovat suuntaa antavia ja tavoitteellisia.

Kaavarungossa esitetään keskeiset maankäytölliset ja liikenteelliset periaatteet, joilla Söderkullasta kehittyy toiminnoiltaan monipuolinen sekä elävä ja elinvoimainen alue, joka tukeutuu rakenteeseen kestäväällä tavalla ja edistää kestävästä liikkumista. Periaatteena on luoda tiivis korttelirakenne ja katuverkko ydinalueilla ja jättää tärkeät luontoalueet rakentamisen ulkopuolelle. Kaavarungossa esitetään keskustatoimintojen ja asumisen alueet, työpaikkojen ja

palveluiden alueet, liikenneverkko ja alueen virkistysalueverkosto. Kartalla on esitetty myös ympäristön arvokohteita valtakunnallisista tietolähteistä ja maakuntakaavasta.

Liikenteen osalta kaavarunkokartalla on esitetty nykyinen tie- ja katuverkko sekä tarpeet uusille kokoojakaduille. Kaavarunkokartalta löytyvät myös merkittävät nykyiset ja uudet liittymät sekä liityntäpysäköintialueet. Joukkoliikenteen osalta kaavarunkokartalla on esitetty joukkoliikenteen runkoyhteys, kehitettävä joukkoliikenteen runkoyhteys, toisessa vaiheessa toteutettava raitiotien tai joukkoliikenteen runkoyhteys, muut merkittävät bussiyhteydet sekä palvelu- ja liityntälinjat. Pyöräilyverkko on kuvattu kaavarunkokarttaan seudullisten pääpyöräilyreittien, pääpyöräilyreittien ja aluepyöräilyreittien sekä niiden kehitystarpeiden osalta. Kaavarunkokarttaan on merkitty myös kehitettävä vesistöyhteys.

Kaavarungon asukasmitoitus perustuu kunnanhallituksen hyväksymään mitoitusväestöön. Mitoituksen perusteena käytetään 12 500–15 000 asukasta, mikä on riittävä väestöpohja joukkoliikenteen järjestämiseksi ja tuottaa oman vireän keskuksen kaupallisine ja julkisine palveluineen sekä työpaikkoineen. Kaavarunkokartalla on esitetty keskimääräinen aluetehokkuus asumisen alueiden osalta.

Maankäytön muutosta kuvaavat merkinnät on luokiteltu seuraavasti:

- Pienin toimenpitein kehitettävät / täydennysrakennettavat alueet
- Uudet ja olennaisesti muuttuvat alueet

Alueet on jaoteltu rakentamisen vaiheen mukaan seuraavasti:

- 1. vaiheen laajenemisaalue
- 2. vaiheen laajenemisaalue
- Reservialue

6.2 Maankäyttö

Suunnittelualueella on voimassa Sipoon yleiskaava 2025, jossa Söderkullaan on osoitettu keskustatoimintojen alue ja laajoja taajamatoimintojen alueita. Kaavarungossa esitetyt alueet tarkentavat pääosin yleiskaavan taajama- ja keskustatoimintojen alueita.

Keskustatoimintojen aluetta on tarkennettu toteutuneen kehityksen sekä kaavarunkotyön tavoitteiden mukaisesti. Esitetyt alueet ovat pääosin merkittävästi yleiskaavassa osoitettuja suppeampia erityisesti pohjoisilla metsäalueilla. Eriksnäsin eteläosassa aluevarauksia on osoitettu yleiskaavan 2025 selvitysalueelle, johon on tarkoitus laatia osayleiskaava ja asemakaava. Uudet alueet, jotka on osoitettu yleiskaavan taajamatoimintojen alueen ulkopuolelle, on osoitettu voimassa olevien asemakaavojen mukaisesti tai ne sijoittuvat nykyisen rakenteen yhteyteen. Joensuun tilan kohdalla kaavarunko noudattaa alueelle laadittua asemakaavaa. Osalla kaavarungon RA-2 alueesta on voimassa asemakaava, jossa on osoitettu asuntovaunualue (RV-1/s/pv3). Jotkut reservialueista sijoittuvat hieman taajama-alueiden ulkopuolelle Sipoonjokilaaksossa ja Eriksnäissä.

Kaavarungossa luodaan edellytykset keskustatoimintojen laajentamiselle kohti Kallbäckin aluetta, mikä mahdollistaa alueiden kytkemisen nykyistä paremmin yhteen. Alueet kytkeytyvät kestävästi yhteen siten, että merkittävä osa suunnittelualueen kasvusta sijoittuu 15 minuutin kävelysäteelle nykyisestä keskustasta ($r = 750$ m). Keskustatoimintojen aluetta on vaiheistettu pohjois-eteläsuunnassa siten, että Uuden Porvoontien lähialuetta kehitetään ensin. Keskustan alueelle on suunnitteilla elävä joukkoliikenteeseen tukeutuva alue yhteensä noin 8 000 asukkaalle ja 1 800 työpaikalle. Keskustan alueella tavoitteena on, että suuremmat rakennusmassat sijoitetaan lähelle Uutta Porvoontietä ja alueella säilytettäisiin vahva viher- ja virkistysverkosto.

Kaavarunkoratkaisun mitoitusväestönä on käytetty 12 500–15 000 asukasta.

Kaavarunkoratkaisun mukainen keskimääräinen aluetehokkuus C-alueilla on 0.37, A-1-alueilla 0.22 ja A2-alueilla 0.09. Lähtökohtaisesti tavoitteena on kuitenkin toteuttaa alueet tiiviinä / tehokkaina, jolloin luonnon ja ympäristön alueita voidaan säilyttää. Pienin toimenpitein kehitettävillä, pääosin rakennetuilla alueilla tehokkuus on lähtökohtaisesti hieman pienempi, kun uusilla ja olennaisesti muuttuvilla alueilla.

Kaavarungossa on vaiheistettu toteutusta. Siinä on esitetty pienin toimenpitein kehitettävät / täydennysrakennettavat alueet, 1. ja 2. vaiheen laajenemisalueet sekä reservialueet.

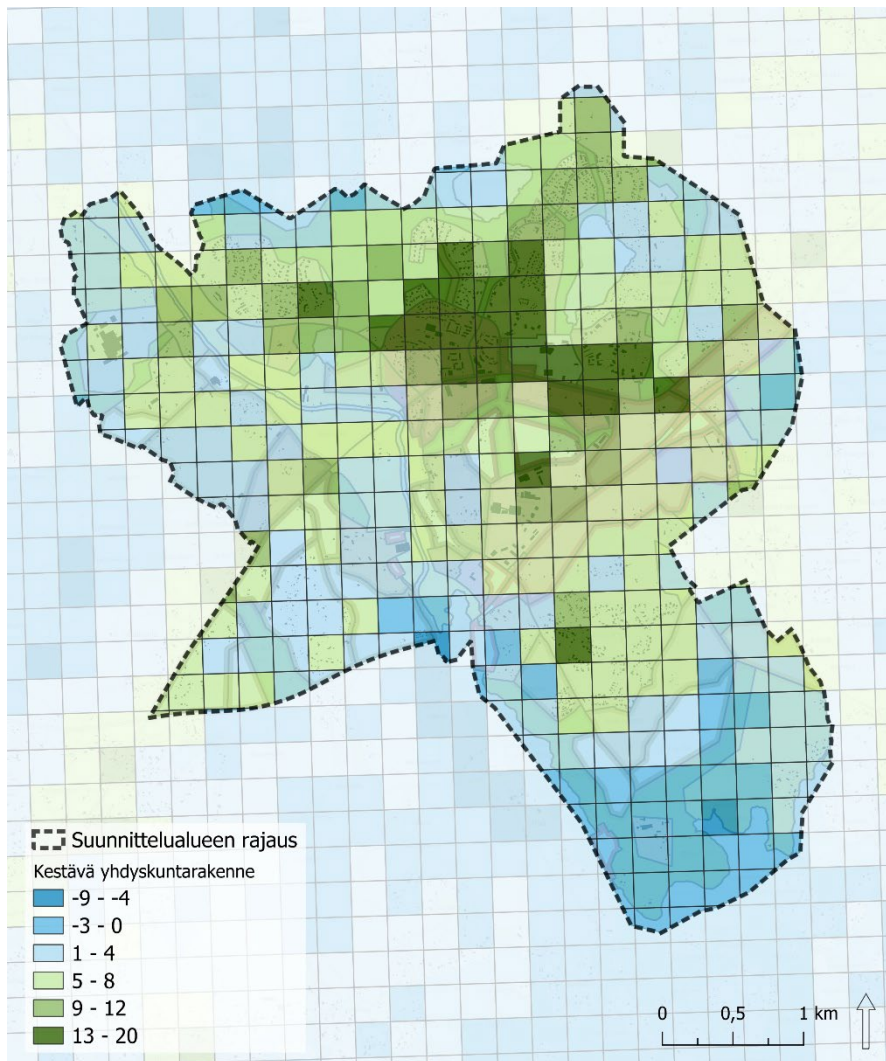
- **Pienin toimenpitein kehitettävänä alueina** on osoitettu pääosin rakennetut alueet ja asemakaavoitetut alueet. Näitä alueita on mm. keskustassa, Taasjärven ympärillä, Eriksnäsin ja Massbyn pohjoisosissa, Hansaksen alueella sekä Kallbäckin ja Massbyn työpaikka-alueella.
- **Ensimmäisen vaiheen laajennusalueet** sijoittuvat hyvin saavutettaville alueille nykyisen yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Näitä alueita on osoitettu mm. Uuden Porvoontien ja moottoritien sekä Söderkullantien / Eriksnäsin tien läheisyyteen.
- **Toisen vaiheen laajennusalueet** kytkeytyvät 1. vaiheen laajennusalueisiin ja mahdollistavat yhdyskuntarakenteen kestäväen laajentamisen 1. vaiheen jälkeen. Näitä alueita on esitetty Granbackan alueille sekä Eriksnäsiin.
- **Reservialueiksi** on esitetty alueita, jotka on tarkoitus toteuttaa kaavarungon tavoitevuoden 2040 jälkeen.

Merkinnällä maaseutuasumisen alue on osoitettu maa- ja metsätalousvaltaisia alueita, joissa on olemassa olevaa rakennuskantaa. Vähäinen lisärakentaminen tulee toteuttaa maaseutumaiseen ympäristöön soveltuen. Alueita on osoitettu Soldatskogenin ja Hangelbyn alueille sekä Eriksnäsin eteläiselle ranta-alueelle.

Keskusta-alueiden ulkopuolella ensisijaisina asumisen laajentamisen alueina nähdään Massby ja osin Kallbäck ja Eriksnäsin pohjoiset alueet. Uudet alueet pyritään lähtökohtaisesti toteuttamaan rakennettuja alueita tiiviimpinä. Kaavarunkoratkaisussa pyritään kuitenkin huomioimaan Söderkullalle omaleimainen asumisen väljyys ja suurehko tontit. Tavoitteena on, että ympäristön muutos ei ole yhtä merkittävä nykyisillä asuinalueilla. Uudehkoille rakennetuille asuinalueilla ei ole tavoitteena osoittaa merkittävää uutta rakentamista nykyisen kaavavarannon lisäksi.

Jokilaakson maisema-aluetta kehitetään varovaisesti huomioiden kulttuuriympäristön arvot ja virkistysmahdollisuudet. Ranta-alueita otetaan laajemmin virkistyskäyttöön ja virkistysmahdollisuuksia kehitetään. Liityntäpysäköintialueita on esitetty moottoritien liittymien kohdalle sekä Uuden Porvoontien pohjoispuolelle Miilin alueen kohdalle, jossa on jo nykyiselläänkin liityntäpysäköintiä.

Yhdyskuntarakenteen kestävyysanalyysillä tutkittiin rakennetta kokonaisuutena ja eri näkökulmista (Kuva 6.2, liite 3). Tarkasteluun on valittu keskeisimpiä kestävyysvaikuttavia tekijöitä, esim. suhde asutuksen ja työpaikkojen painopistealueisiin, palveluiden läheisyys ja monipuolisuus, maanomistus, rakennettavuus sekä arvokohteet ja ympäristöhäiriöt. Suunnittelualue arvotettiin muuttujien perusteella paremmin ja heikommin rakentamiseen soveltuviksi vyöhykkeiksi. Lopputulos koostettiin erilaisiksi koontikartoiksi. Analyysi tukee tulkintaa siitä, miten rakentamista tulisi vaiheistaa ja mitkä alueet tulisi ensisijaisesti toteuttaa.



Kuva 6.2. Koontikartta, joka esittää yhdyskuntarakenteen kestävyyskokonaispistemäärän. Pistemäärä on laskettu 18 erillisteemasta. Kartan taustalla on esitetty kaavarungon aluevaraukset sekä olemassa olevat rakennukset (rakennukset © Maanmittauslaitos 4/2024).

6.3 Liikenneverkko

Kaavarungon autoliikenteen verkko tukeutuu pitkälti samoihin pääväyliin nykyisen liikenneverkon kanssa. Kaavarungossa tärkeimmät autoliikenteen reitit ovat yhä Porvoonväylä, Uusi Porvoontie ja Söderkullantie. Kaavarungossa ei esitetä uusia pääväyliä ja paikallisella tasolla katuverkkoa kehitetään maltillisesti. Katuverkko kehittyy lähinnä uusien ja merkittävästi kasvavien alueiden osalta esimerkiksi keskustassa (mm. rinnakkaiskatu Uuden Porvoontien eteläpuolelle ydinkeskustan alueella) ja Porvoonväylän varressa. Autoliikenteen toimivuuden näkökulmasta tärkeintä on varmistaa Uuden Porvoontien liittymien toimivuus myös kaavarungon tuoman lisääntyneen liikennemäärän jälkeen.

Joukkoliikenne perustuu runkoyhteyteen Helsingin ja Porvoon suuntaan sekä hyviin yhteyksiin kohti Nikkilää. Keskustan ympäristö on palveltavissa hyvällä tasolla jakamalla pääyhteyksien päätepysäkit eri kohteisiin kaavarungon alueella sekä täydentämällä kokonaisuutta runkolinjoille johtavilla liittytälinoilla. Keskustaan muodostuu useita linjoja yhdistävä vaihtopiste.

Kaavarungossa jalankulun ja pyöräliikenteen verkko rakentuu itä-länsisuunnassa Uuden Porvoontien ja pohjois-eteläsuunnassa Söderkullantien varressa kulkevien seudullisten pääreittien sekä pohjois-eteläsuunnassa Eriksnäsintien varressa kulkevan pääpyöräilyreitit varaan. Näissä seudullisissa pääpyöräilyreiteissä ja pääpyöräilyreiteissä on tiettyjä täydennystarpeita. Paikalliset reitit rakentuvat pienempien katujen varsilla kulkeviin jalankulun ja pyöräliikenteen väyliin. Paikallinen verkko täydentyy uusien alueiden rakentuessa. Myös muut yhteystarpeet esimerkiksi Porvoonväylän yli toteutuvat osittain uusien asuin- ja työpaikka-alueiden liikenneverkkoja toteutettaessa.

Parhaillaan laadittavan Sipoon yleissuunnitteluohjeen yhteydessä on tehty tyyppipoikkileikkauksia erilaisista kaduista katuverkon suunnittelun tueksi. Tyyppipoikkileikkauksissa on esitetty esimerkkejä erilaisten väylien liikenneteknisestä mitoituksista ja tilantarpeesta. Tämän työn yhteydessä yleissuunnitteluohjeen poikkileikkauksia on täydennetty laatimalla poikkileikkaukset raitiotielle sekä joukkoliikennekaistoille (liite 4).

Tarkemmassa suunnittelussa ja asemakaavoja valmisteltaessa eri kaduille ja raiteille valitaan sopiva tyyppipoikkileikkaus väylän luonteen ja odotettavissa olevan liikennemäärän perusteella.

6.4 Viherverkko

Söderkullan viherverkostosta on laadittu kaavarunkotyön aikana erillinen viheraluesuunnitelma, joka valmistui syyskuussa 2025. Viheraluesuunnitelma on lisätty raportin liitteeksi (liite 5). Viheraluesuunnitelmassa viherverkoston suunnitteluperiaatteiden lähtökohtana on ollut kaavoituksen yhteydessä asetettujen tavoitteiden edistäminen sekä alueen nykyisten maisemakuvallisten ja kulttuurihistoriallisten arvojen sekä luontoarvojen vaaliminen. Suunnitelman tulokset on huomioitu kaavarungossa esittämällä tärkeimmät viherverkon yhteydet virkistysalueina sekä muut keskeiset viherverkon yhteydet viher- ja virkistysyhteystarpeina.

Kaavarungon viherverkon rungon muodostavat kaavarungon keskustatoimintojen alueen länsipuolelle sijoittuva avoimena säilyvä Sipoonjokilaakso, Söderkullan pohjoisosan metsäiset selänteet, Eriksnäsintien ranta-alueet sekä Söderkullan keskustaan Uuden Porvoontien eteläpuolelle osoitettu keskuspuisto. Näiden alueiden välillä on esitetty viher- ja virkistysyhteystarpeita. Ne yhdistävät isompia viheralueita toisiinsa ja muodostavat viheralueiden yhtenäisen verkoston, vaikka rakentamista ja asutusta tulee alueelle lisää. Kaavarungon yhdyskuntarakenne on suunniteltu verkostomaisesti siten, että lähiluonto ja virkistysalueet ovat hyvin saavutettavissa eri asuinalueilta. Söderkullassa on monipuoliset virkistyspalvelut liikuntapalveluineen jo nykyisellään, ja niitä vahvistetaan kaavarungossa tarpeellisilta osin.

Yhdyskuntarakenne on suunniteltu kestävästi Söderkullan keskustaan painottuvaksi ja joukkoliikenteen runkoyhteyteen tukeutuvaksi, mikä mahdollistaa laajojen viheralueiden säilyttämisen. Viheralueita säästetään uudelta rakentamiselta mahdollisuuksien mukaan suunnittelualueen pohjoisosissa, Pilvijärven ja Taasjärven ympäristöissä, jokilaakson maisema-alueella, Eriksnäsintien ranta-alueilla sekä keskustassa Uuden Porvoontien eteläpuolella. Luonnonsuojelualueet säilyvät nykyisellään eikä niihin osoiteta muutosta.

Arvokkaille maiseman ja kulttuuriympäristön alueille ei lähtökohtaisesti rakenneta tai rakentaminen toteutetaan maltillisesti asuntoalueena (A2) erityispiirteet ja arvot huomioiden. Nämä alueet on pääosin osoitettu voimassa olevissa kaavoissa. Sipoonjokilaakson reunan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristöalueen (RKY) laidalle on suunniteltu täydennysrakentamista. Reuna-alueet on osoitettu puistokatuna tai puustoisena kehitettävänä alueina, joka muodostaa reunavyöhykkeen valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle.

Kaavarungossa on huomioitu yleiskaavan 2025 sekä maakuntakaavan viheryhteystarpeet (esim. Sipoonlahti-Box).

Seuraavassa on esitetty kaavarunkoratkaisun pääpiirteet osa-alueittain (Kuva 6.3).



Keskusta-alueeseen kuuluvat keskustan ydinkorttelit sekä Taasjärven ja Grundträsketin lähialue.

- Nykyiset asukkaat n. 4 060, uudet asukkaat n. 3 855
- Nykyiset työpaikat n. 530, uudet työpaikat n. 1 260
- **Asukkaat yhteensä n. 7 915, työpaikat yhteensä n. 1 790**

Alueelle osoitetut virkistysalue, virkistysyhteydet ja virkistyspalveluiden kohdealue, toiminnallinen keskusaukio ja puistokatu luovat alueelle viihtyisää ja käveltävää keskustaympäristöä. Kaavarungossa on esitetty toiminnallinen keskusaukio nykyisen kiertoliittymän läheisyyteen. Tavoitteena on parantaa keskustan viihtyisyyttä ja elävöittää aluetta. Alueelle on osoitettu myös Taasjärven uimaranta.

Tavoitteena on tiivistää keskustaa palveluiden ympärille. Merkittävä osa alueen asukkaista, työpaikoista ja palveluista sijoittuu alle 15 minuutin kävelymatkan päähän keskustasta. Asukas- ja työpaikkamäärän kasvu luo edellytyksiä laajemmalle palvelutarjonnalle, joka palvelee eri käyttäjäryhmiä.

Keskustatoimintojen alueella täydennysrakentaminen perustuu Uuden Porvoontien pohjoispuolella pääosin olemassa olevien korttelialueiden tiivistämiseen ja eteläpuolella keskustakortteleiden laajenemiseen uudisrakentamisella. Uuden Porvoontien eteläpuolelle on osoitettu uusi rinnakkainen kokoojakatu, joka parantaa liikenteen sujuvuutta keskustassa. Asuntoalueilla kehittäminen tapahtuu pääasiassa täydennysrakentamalla, mutta alueella on muutama pienialainen uudisrakentamisen alue.

Kaavarungossa on esitetty kehitettävä joukkoliikenteen runkoyhteys keskusta-alueen läpi. Rakentamisen tiiveys mahdollistaa tehokkaan joukkoliikenteen järjestämisen aluksi runkolinjastolla (vähintään vuoteen 2035 asti). Kaavarungossa on varauduttu raitiotieyhteyden kehittämiseen Östersundomin ja Söderkullan välillä sekä sen jatkamiseen etelään kohti Kallbäckin työpaikka-alueita myöhemmin. Bussiyhteys keskustasta pohjoiseen Taasjärvelle on osoitettu muuna merkittävänä bussiyhteytenä.

Taasjärven itäpuolelle on osoitettu uusi kokoojakatu, jolloin Taasjärven ympäri muodostuu sujuva ajoyhteys. Keskustan läpi kulkevat Uusi Porvoontie ja Söderkullantie on osoitettu seudullisena pyöräilyn pääreittinä ja Eriksnäsintie pääpyöräilyreittinä ja eteläosa sen yhteystarpeena. Kaikki kolme katua on osoitettu myös osin puistokatuina. Pääkatuja kehitetään viihtyisämmiksi ja katumaisemmiksi vähentäen samalla niiden este- ja muita haittavaikutuksia. Keskusta-alueella parannetaan liikkumismahdollisuuksia erityisesti kestäväillä kulkumuodoilla.

Kallbäck

Kallbäckin alueeseen kuuluvat keskustatoimintojen reservialueet Uuden Porvoontien eteläpuolella, asuinalueet Sipoonjoen läheisyydessä sekä laajat työpaikka-alueet valtatie 7 läheisyydessä.

- Nykyiset asukkaat n. 80, uudet asukkaat n. 915
- Nykyiset työpaikat n. 340, uudet työpaikat n. 840
- **Asukkaat yhteensä n. 995, työpaikat yhteensä n. 1 180**

Kallbäckin asemaa vahvistetaan työpaikka-alueena. Kallbäck on pääosin uudisrakentamisen aluetta. Rakennettuja ja tiivistettäviä alueita on vain Hiekkämäentien läheisyydessä. Porvoonväylän läheisyyteen on osoitettu merkittävä osa työpaikkojen kasvusta ja alueesta muodostuu keskustan kanssa suunnittelualueen merkittävin työpaikkakeskittymä.

Kaavarungossa luodaan edellytykset keskustatoimintojen laajentamiselle kohti Kallbäckin aluetta, mikä mahdollistaa alueiden kytkemisen nykyistä paremmin sekä rakenteellisesti että toiminnallisesti yhteen. Kallbäckin keskustatoimintojen alueet ovat pidemmän tähtäimen reservialueita, jotka toteutetaan Uuden Porvoontien varren alueiden jälkeen.

Kaavarungossa on varauduttu raitiotieyhteyden kehittämiseen Östersundomin ja Söderkullan välillä sekä sen jatkamiseen etelään kohti Kallbäckin työpaikka-alueita. Alueelle on esitetty uusia katuyhteystarpeita keskustasta etelään ja itä-länsisuuntaisesti. Tavoitteena on muodostaa viihtyisiä ja kestävästä liikkumista tukeva katuverkosto.

Eriksnäsintien varteen on osoitettu ensimmäisessä vaiheessa kehitettävä uusi tiivis asuntoalue sekä uuden tiiviin asuntoalueen reservialue.

Eriksnäs

Eriksnäsin alueeseen kuuluvat Valtatien 7 eteläpuoliset alueet.

- Nykyiset asukkaat n. 815, uudet asukkaat n. 1 835
- Nykyiset työpaikat n. 40, uudet työpaikat n. 150
- **Asukkaat yhteensä n. 2 650, työpaikat yhteensä n. 190**

Eriksnäsin aluetta kehitetään maltillisesti pääosin asumiseen. Alue kytkeytyy entistä paremmin keskustaan kehittyvän Kallbäckin alueen sekä pääpyöräilyreitit ja palvelu-liityntälinjan kautta.

Rakentaminen perustuu pääosin nykyisten asuntoalueiden tiivistämiseen. Kalasääskentien pohjoispuolelle on osoitettu vaiheessa 1 kehitettävä asuntoalue ja Eriksnäsintien itäpuolelle nykyisen rakennuskannan eteläpuolelle vaiheessa 2 kehitettävä asuntoalue. Alueen itäosaan on osoitettu loma-asuntoalue (RA-2). Muut asumisen alueet on osoitettu reservialueina. Tavoitteena on kehittää ranta-alueita virkistyskäyttöön. Lisäksi alueelle on esitetty palveluiden alue, julkisten palvelujen ja hallinnon kohdealueita, virkistyspalveluiden kohdealue, kaksi venesatamaa ja kaksi uimarantaa.

Massby

Massbyn alueeseen kuuluvat Sipoonjoen länsipuoliset alueet Uuden Porvoontien pohjoispuolella.

- Nykyiset asukkaat n. 125, uudet asukkaat n. 1 645
- Nykyiset työpaikat n. 545, uudet työpaikat n. 525
- **Asukkaat yhteensä n. 1 770, työpaikat yhteensä n. 1 070**

Massbyn alue on esitetty pääosin uutena ja olennaisesti muuttuvana alueena lukuun ottamatta asemakaavoitettuja alueita. Tavoitteena on kehittää ensimmäisessä vaiheessa tiivistä asumista ja palveluita Uuden Porvoontien lähiympäristöön, mikä tukee joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Uuden Porvoontien viihtyisyyttä kehitetään ja kävelyn ja pyöräliikenteen edellytyksiä parannetaan. Tiivis rakentaminen on sijoitettu siten, että tuetaan raitiovaunun toimintaedellytyksiä myöhemmässä vaiheessa.

Massbyn kauimpana Uudesta Porvoontiestä sijaitsevia asuinalueita ei suunnitella käyttöönotettaviksi ennen taajamarakenteen keskeisten alueiden kehittymistä. Alueelle sijoittuu nykyisin merkittävä työpaikka-alue, jonka toimintaedellytyksiä tuetaan parantamalla yhteyksiä. Lähipalveluiden kehittämistä tuetaan osoittamalla alueelle tiivistä asumista. Alueelle on osoitettu julkisten palvelujen ja hallinnon kohdealue sekä virkistyspalveluiden kohdealue.

Skräddarby

Skräddarbyn alueeseen kuuluvat Sipoonjoen länsipuoliset alueet Uuden Porvoontien ja Valtatien 7 välissä.

- Nykyiset asukkaat n. 215, uudet asukkaat 0
- Nykyiset työpaikat n. 30, uudet työpaikat n. 25
- **Asukkaat yhteensä n. 215, työpaikat yhteensä n. 55**

Skräddarbyn alue on esitetty pääosin asumisen reservialueena. Tiivis rakentaminen on sijoitettu siten, että tuetaan raitiovaunun toimintaedellytyksiä myöhemmin tulevaisuudessa. Uuden Porvoontien viihtyisyyttä kehitetään ja kävelyn ja pyöräliikenteen edellytyksiä parannetaan.

Kauimpana Uudesta Porvoontiestä sijaitsevia asuinalueita (A2-res) ei suunnitella käyttöönotettaviksi ennen taajamarakenteen keskeisten alueiden kehittymistä. Alueelle sijoittuu merkittävä palvelualue (Joensuun tila, P), jonka kehittämisedellytyksiä tuetaan mm. lähialueen maankäytön tiivistämisellä sekä kehittämällä viher- ja virkistysverkostoa.

Hansas

Hansaksen alueeseen kuuluu Hansaksen alue Söderkullantien eteläpuolinen alue sen kohdalla.

- Nykyiset asukkaat n. 515, uudet asukkaat n. 260
- Nykyiset työpaikat n. 80, uudet työpaikat n. 25
- **Asukkaat yhteensä n. 775, työpaikat yhteensä n. 105**

Hansaksen täydennysrakentaminen perustuu pääosin olemassa olevien asuntoalueiden tiivistämiseen. Söderkullan kartanon länsipuolelle on osoitettu asemakaavoitettu asuntoalue (A2), joka ei ole vielä rakentunut. Sipoonjokilaakson ympäristöä kehitetään kulttuuriympäristön arvot huomioiden. Sipoonjokilaakson reuna-alueita kehitetään puustoisina. Kuntoportaiden ja hiihtostadionin läheisyyteen on osoitettu virkistyspalveluiden kohdealue.

Granbacka

Granbackan alueeseen kuuluu Granbacka ja Uuden Porvoontien eteläpuolinen alue sen kohdalla.

- Nykyiset asukkaat n. 65, uudet asukkaat 600
- Nykyiset työpaikat n. 10, uudet työpaikat n. 125
- **Asukkaat yhteensä n. 665, työpaikat yhteensä n. 135**

Granbackan alue Porvoonväylän pohjoispuolella on Massbyn lisäksi merkittävä toisen vaiheen asumisen laajenemisalue. Porvoonväylän eteläpuolinen alue on osoitettu ensimmäisen vaiheen työpaikka-alueena sekä työpaikkatoimintojen reservialueena. Porvoonväylän ja Uuden Porvoontien välinen alue on osoitettu toisen vaiheen työpaikka-alueena. Työpaikka-alue yhdistyy Kallbäckin alueeseen. Uuden Porvoontien yhteydessä kulkee joukkoliikenteen runkoyhteys.

7. Kaavarungon toteuttamisen vaikutukset

7.1 Kasvuun varautuminen



Kuva 7.1. Rakentuva Söderkulla.

Kaavarunko mahdollistaa aluevarausten osalta suunnitteluperiaatteiden mukaisen mitoitusväestön toteutumisen. Mitoitusväestö on 12 500–15 000 asukasta ja 3 750–4 500 työpaikkaa vuonna 2040. Mitoituksen perusteena on riittävä väestöpohja palvelutasoltaan nykyistä paremman joukkoliikenteen järjestämiseksi ja elävän keskuksen kehittäminen kaupallisine ja julkisine palveluineen sekä työpaikkoineen.

Kaavarunkoratkaisussa esitetyt aluevaraukset mahdollistavat hieman suuremman kasvun, kuin mitä on esitetty Sipoon väestösuunnitteessa 2024 ja Sipoon yleiskaavan rakennemallisynteesissä. Kaavarungossa esitetty mitoitusväestö on kuitenkin merkittävästi pienempi verrattuna keskeytettyihin Sibbesborgin ja Eriksnäsinsä osayleiskaavoihin ja yleiskaavaan 2025. Metro on osayleiskaavatoissa ollut tärkeä mitoittava tekijä, ja asemat lähialueineen ovat edellyttäneet tiiviin yhdyskuntarakenteen toteuttamista.

Kaavarunkotyön lähtökohtana on ollut, ettei metron jatkamiseen Majvikista Söderkullaan enää varauduta. Rakentamisen tiiveys mahdollistaa tehokkaan joukkoliikenteen järjestämisen aluksi runkolinjastolla (vähintään vuoteen 2035 asti). Se on myöhemmin kysynnän kasvaessa kehitettävissä raitiotieksi Östersundomin suuntaan.

Kaavarungossa varaudutaan pitkällä aikavälillä kasvuun reservialuein. Tavoitteena on varautua raitiotieyhteyden kehittämiseen Östersundomin ja Söderkullan välillä sekä muuhun mahdolliseen kasvuun. Reservialueiksi on esitetty alueita, jotka on tarkoitus toteuttaa kaavarungon tavoitevuoden 2040 jälkeen eikä niihin ole esitetty uusia asukkaita tai työpaikkoja.

7.2 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja palveluverkkoon



Kuva 7.2. Palveluiden keskittymä Söderkullan keskustassa.

Kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa Sipoon yleiskaavassa 2025 esitettyjä aluevarauksia. Kaavarungossa esitettävät uudis- ja täydennysrakentamisalueet sijoittuvat pääosin yleiskaavan taajamatoimintojen alueelle. Uudet alueet, jotka on osoitettu yleiskaavan taajamatoimintojen alueen ulkopuolelle, on osoitettu asemakaavoissa tai sijoittuvat nykyisen rakenteen yhteyteen.

Söderkullan rooli vahvistuu osana Helsingin seudun itäistä kasvukäytävää asukasmäärän ja työpaikkamäärän merkittävän lisäyksen myötä. Kaavarungossa lähtökohtana on, että merkittävä osa kasvusta sijoittuu 15-minuutin kävelyalueelle keskustasta, mikä tukee erilaisten toimintojen saavutettavuutta eri käyttäjäryhmien, kuten ikäihmisten ja lapsiperheiden, näkökulmasta. Keskustassa sijaitsevien palveluiden ympärille muodostuu helposti käveltävää ja vetovoimaista ympäristöä.

Keskustatoimintojen alue laajenee kohti Kallbäckin aluetta. Keskusta ja Kallbäckin työpaikka-alue kytkeytyvät jatkossa paremmin toisiinsa ja niiden väliin muodostuu uutta maankäyttöä hyvällä ja saavutettavalla sijainnilla. Alueelle muodostuu yksi selkeä ja vetovoimainen keskusta nykyisen Söderkullan keskustan ja moottoritien väliin, jonka ydin sijaitsee Söderkullan nykyisessä keskustassa.

Palveluiden kehittymiselle on parhaat edellytykset Söderkullan keskustassa. Söderkullan keskusta vahvistuu myös joukkoliikenteen solmukohtana. Palveluiden edellytykset paranevat myös Uuden Porvoontien läheisyydessä sekä Kallbäckin alueella, koska joukkoliikenne palvelee nykytilassa hyvin ja yhteydet monipuolistuvat ja tihenevät tulevaisuudessa. Alueen maankäyttöä voidaan kehittää voimakkaasti jo ensimmäisessä vaiheessa.

Uutta rakentamista on osoitettu Eriksnäsiin rakennetta täydentäen. Uusi rakentaminen ei ole riittävää, jotta joukkoliikennedyhteyksiä voitaisiin kehittää merkittävästi. Eriksnäs kytkeytyy tulevaisuudessa Kallbäckin kehittämisen kautta kiinteämmin Söderkullan keskustaan, mutta Eriksnäsin rooli alueella ei merkittävästi muutu.

Uudet ja olennaisesti muuttuvat alueet on osoitettu nykyisen yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Toteutusta on vaiheistettu siten, että eri vaiheiden laajentamisalueet tukeutuvat aina sen hetkiseen rakenteeseen. Toisin sanoen irrallisia alueita ei suunnitella käyttöönotettaviksi ennen taajamarakenteen keskeisten alueiden kehittymistä.

Vaikka uudet ja olennaisesti muuttuvat alueet on pyritty sijoittamaan luonnon ja maiseman arvoalueiden ulkopuolelle, vähentävät ne maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden pinta-alaa ja vaikuttavat maa- ja metsätalouden harjoittamiseen edellytyksiin.

7.3 Vaikutukset liikenteeseen



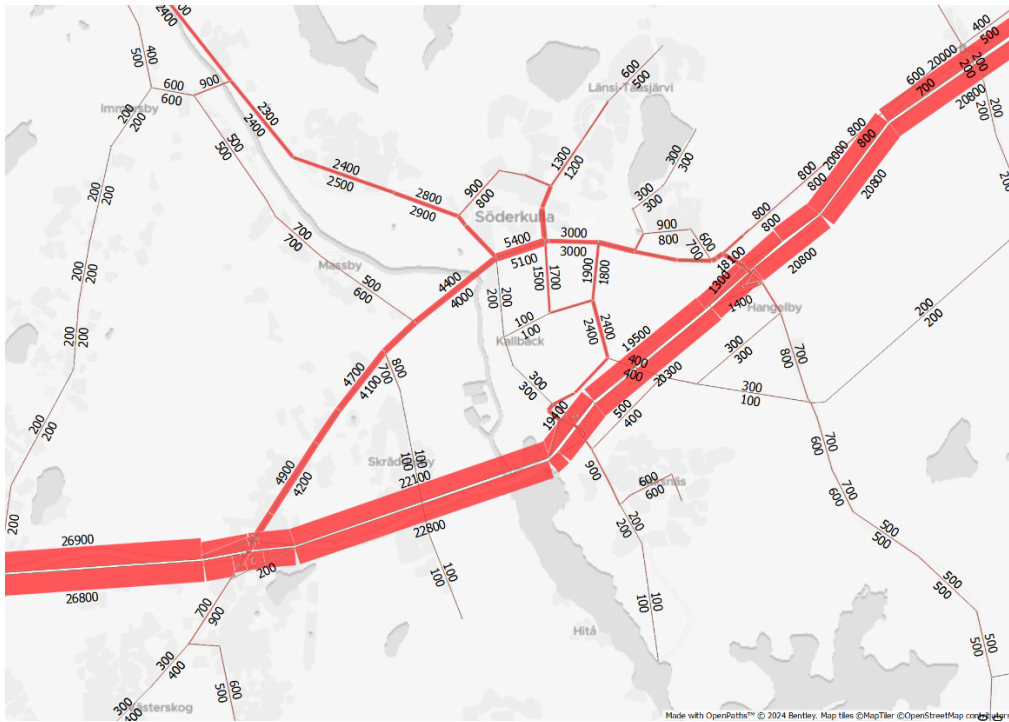
Kuva 7.3. Liikennettä Söderkullan keskustassa. Kuva © Henna Malinen.

Kaavarungon vaikutuksia alueen liikennejärjestelmään tarkasteltiin hyödyntäen Helsingin seudun HELMET-liikennemallia. Liikennemalliin kuvattiin kaavarungon mukainen maankäyttöennuste ja liikennemallin liikenneverkko kuvattiin autoliikenteen ja joukkoliikenteen osalta kaavarungon mukaiseksi. Liikennemallin tuottamissa tuloksissa kiinnitettiin erityisesti huomiota kulkutapajakaumiin, kulkutapojen kokonaissuoritteisiin sekä liikennemäärän kasvuun verrattuna liikenneverkon välityskykyyn.

Kaavarungon toteuttamisen vaikutukset liikenteeseen ovat monimuotoisia. Kaavarungossa esitetyt kävelyn ja pyöräliikenteen yhteyksien kehittämistoimet sekä keskustan vahvistuminen parantavat näiden kulkumuotojen olosuhteita. Suurin osa uudesta maankäytöstä sijoittuikin kaavarungossa pyöräily- tai kävelyetäisyydelle keskustasta ja sen palveluista, mikä tekee palveluiden saavuttamisen näillä kulkutavoilla vaivattomampaa. Kaavarungon mukaisen pääpyöräverkon puutteiden korjaaminen mahdollistaa myös pidempien etäisyyksien kulkemisen polkupyörällä.

Asukastiheyden kasvaminen ja samanaikainen palveluiden lisääntyminen rakenteen kannalta keskeisillä sijainneilla lyhentävät keskimääräisen matkan pituutta. Lyhyemmät etäisyydet asuinpaikkojen ja palveluiden välillä vähentävät henkilöauton tarvetta. Vaikka kaavarunko pienentää henkilöauton kulkutapaosuutta, kasvaa henkilöautoliikenteen kokonaismäärä Söderkullan ympäristössä lisääntyneen asukas- ja työpaikkamäärän takia.

Liikennemallin mukaan liikenteen kokonaismäärän kasvu on suurinta Helsingin suuntaan. Helsingin suunnan liikenne ohjautuu Porvoonväylälle pääosin Uuden Porvoontien kautta, mutta osa liikenteestä käyttää keskustan eteläpuolelle suunniteltuja uusia katuja ja Sipoonlahden eritasoliittymää. Helsingin suunnan lisäksi liikennemäärä kasvaa myös Nikkilän suuntaan. Kasvanut matkustaminen näkyy esimerkiksi Söderkullantien suurempana käyttönä.



Kuva 7.32. Vuorokausiliikennemäärät kaava-alueella kaavarunon mukaisilla järjestelyillä.

Liikennemallin perusteella kaava-alueen ruuhkaisuus ei kasva merkittävästi kaavarunon mukaisen liikenneverkon ja maankäytön seurauksena. Malli ennustaa lievää keskinopeuden alenemista Uudella Porvoontiellä Söderkullantien ja Amiraalintien kiertoliittymien ympäristössä. Kiertoliittymien läpi kulkeva liikennemäärä kasvaa, joten niiden toimivuuden varmistaminen on tärkeää.

Liikennemallin mukaan kaavarunon mukaisten muutosten seurauksena alueen henkilöauton kulkutapaosuus pienenee. Liikennemallissa Söderkullan nykyinen henkilöauton kulkutapajakauma on vahvasti henkilöautoon tukeutuva. Kaavarunon mukaiset parantuneet joukkoliikennetytydet ja kasvanut asukastiheys näkyvät sekä kasvaneina joukkoliikenteen käyttäjien osuutena että lisääntyneenä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksina. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa erityisesti joukkoliikenteen runkolinjojen pysäkkien läheisyydessä. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus kasvaa selkeimmin alueilla, joilla myös asukastiheys kasvaa.

7.4 Vaikutukset viheralueverkostoon



Kuva 7.4. Maisema Sibbesborgin muinaislinnan mäeltä. Kuva © Henna Malinen.

Kaavarungon toteuttaminen tuo Söderkullan alueelle merkittävästi lisää uutta rakentamista ja uusia asukkaita. Yhdyskuntarakenne on kuitenkin suunniteltu verkostomaisesti siten, että lähiluonto ja virkistysalueet ovat hyvin saavutettavissa asuinalueilta. Sipoonjoen varrelle ja merenrannalle on osoitettu viher- ja virkistysyhteydet, jotka tukevat viheralueiden vetovoimaisuutta ja toteuttavat maakuntakaavan mukaista viheryhteystarvetta.

Söderkullan maisemarakenteen perusrunko säilyy jatkossakin; kaavarunko turvaa Sipoonjokilaakson avoimen maisematilan, Sipoonjoen, pääosin pienipiirteiset metsäiset selänteet sekä Grundträsket-järven ja Taasjärven rakentamattomat rannat.

Söderkullan keskustaajaman maisemakuva on pienipiirteinen ja puoliavoin ja sinne sijoittuu jatkossakin tiivein rakentaminen. Sinne on esitetty uutta rakennettua puistoaluetta, joka kestäisi kasvavaa käyttöpainetta herkkää luonnonympäristöä paremmin. Keskustaajaman metsäiset selänteet palvelevat jatkossakin tärkeinä lähiluontoalueina.

Kaavarungon myötä Sipoonjokilaakson kulttuurimaisema-alueen reunoille muodostuu uusi kerros rakentamista, mikä tuo uuden ajallisen kerrostuman maisematilaan. Sipoon jokilaakson keskeinen maisematila säilyy kuitenkin avoimena ja rakentamattomana, mikä turvaa alueen tärkeimmät maisemakuvalliset arvot. Kaavarungossa määrätään toteuttamaan aluetta reunustavien korttelialueiden reunoille uutta kerroksellista ja kasvullista reunavyöhykettä, mikä lieventää uudisrakentamisen maisemavaikutuksia. Jatkosuunnittelussa tulee kuitenkin kiinnittää erityistä huomiota myös uudisrakentamisen sovittamiseen sekä Sipoonjokilaakson että Eriksnäsin herkkiin maisema- ja kulttuuriympäristöalueisiin.

Porvoonväylän ympäristöön suunniteltu työpaikka-alue muuttaa merkittävästi väyläympäristön maisemakuvaa rakennetummaksi ja vihreä miljöö muuttuu rakennetummaksi. Alueen maisemakuvallinen muutos on suuri, mutta toisaalta väyläympäristön maisemakuvalliset arvot eivät ole niin herkkiä kuin ympäröivillä kulttuuriympäristöalueilla.

Eriksnäsin alueella olevaa asuntoaluetta tiivistetään ja rakentamattomia alueita otetaan rakentamiskäyttöön, mikä vähentää luonnon ympäristön pinta-alaa. Eriksnäsin eteläosa säilyy kuitenkin pääosin rakentamattomana. Kaavarungon maankäytöllinen ratkaisu on suunniteltu siten, että rakentamattomat rannat säilyvät jatkossakin rakentamattomina ja yleisen virkistyskäytön mahdollistavina. Kaavarungossa on esitetty viher- ja virkistysyhteystarvemerkitöjä, joiden avulla turvataan vihervestoston jatkuvuus.