



**K  
R  
4**

# Söderkullan kaavarunko Planstomme för Söderkulla

Selostus  
Beskrivning

16.4.2026

# Sisällysluettelo

<b>1.</b>	<b>TYÖN TAUSTAT</b>	<b>6</b>
1.1	Lähtökohdat ja tavoitteet	6
1.2	Työryhmä	7
1.3	Kaavarungon suhde alueiden käytön suunnittelujärjestelmään	8
1.4	Keskeiset työtä ohjaavat suunnitelmat ja ohjelmat	9
<b>2.</b>	<b>KAAVARUNGON TOTEUTUSPROSESSI</b>	<b>11</b>
2.1	Osallistaminen	11
2.1.1	Lähtötietotyöpaja	11
2.1.2	Karttaverkkokysely asukkaille ja sidosryhmille	11
2.1.3	Sipoon yleiskaavan 2050 asukaskyselyn tulokset	18
2.1.4	Vuorovaikutustilaisuus 1: Skenaariovaihtoehdot	19
2.1.5	Päättäjien iltakoulu 1: Skenaariovaihtoehdot	23
2.1.6	Yhteistyökokous kunnan asiantuntijoille	25
2.1.7	Vuorovaikutustilaisuus 2: Kaavarunkoehdotuksen esittely	26
2.2	Selvitykset ja kaavarungon laatimisen vaiheet	27
<b>3.</b>	<b>LÄHTÖKOHDAT</b>	<b>30</b>
3.1	Suunnittelualueen sijainti	30
3.2	Kaavatilanne	33
3.2.1	Maakuntakaava	33
3.2.2	Yleiskaava	36
3.2.3	Asemakaava	44
3.3	Väestö ja väestökehitys	46
3.4	Maanomistusolosuhteet	49
3.5	Rakennuskanta ja taajamarakenne	51
3.6	Työpaikat	54
3.7	Palveluverkko	57
3.7.1	Kaupan palveluverkko	57
3.7.2	Sivistysvaliokunnan alaiset palvelut	65
3.8	Liikenne ja liikkuminen	68
3.8.1	Tie- ja katuverkko	68
3.8.2	Liikennemäärät	71
3.8.3	Kävely ja pyöräily	76
3.8.4	Joukkoliikenne	77
3.8.5	Liikenneturvallisuuksustilanne	80
3.9	Maisema ja kulttuuriympäristö	83
3.10	Luontoarvot ja ekologiset yhteydet	88
3.10.1	Arvokkaat luontokohteet	89
3.10.2	Huomionarvoinen lajisto	90
3.11	Viherverkosto	94
3.12	Kunnallistekninen verkosto	96
3.13	Rakentamisen reunaehdot	98
3.13.1	Maaperä, rakennettavuus	98
3.13.2	Pohjavesi	100
3.13.3	Melu ja värinä	101
3.13.4	Pilaantuneet maa-alueet	103

<b>4.</b>	<b>KEHITTÄMISTARPEET JA TAVOITTEET</b>	<b>105</b>
4.1	Kunnan tavoitteet	105
4.1.1	Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö	108
4.1.2	Liikenne ja liikkuminen	109
4.1.3	Palvelut ja elinkeinot	110
4.1.4	Viherverkosto	111
4.2	Osallisten tavoitteet	112
4.3	Trendit	113
<b>5.</b>	<b>SKENAARIOT</b>	<b>117</b>
5.1	Vaihtoehtojen muodostamisperiaatteet	117
5.2	Vaihtoehtojen kuvaus	118
5.2.1	Skenaario 1	118
5.2.2	Skenaario 2	122
5.3	Vaihtoehtojen vaikutukset	124
5.3.1	Yhdyskuntarakenne	125
5.3.2	Liikenne ja liikkuminen	129
5.3.3	Palvelut ja elinkeinot	132
5.3.4	Viherverkosto	135
5.4	Skenaarioiden liikennemallitarkastelut	140
5.4.1	Kulutusajakaumat (nykytila, skenaariot)	140
5.4.2	Autoliikenteen kokonaissuorite	141
5.4.3	Vaihtoehtojen väliset erot	143
5.5	Skenaarioiden yhdistelmä	144
<b>6.</b>	<b>SÖDERKULLAN KAAVARUNGON RATKAISU</b>	<b>146</b>
6.1	Kaavarungon keskeinen sisältö ja esitystapa	146
6.2	Maankäyttö	148
6.3	Liikenneverkko	152
6.4	Viherverkko	154
6.5	Kaavaratkaisu osa-alueittain	156
<b>7.</b>	<b>KAAVARUNGON TOTEUTTAMISEN VAIKUTUKSET</b>	<b>164</b>
7.1	Kasvuun varautuminen	164
7.2	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja palveluverkkoon	166
7.3	Vaikutukset liikenteeseen	168
7.4	Vaikutukset viheralueverkostoon ja luonnonympäristöön	172

## Liitteet

- Liite 1. Asukaskyselyn tulokset
- Liite 2. Skenaarioiden vaikutusten arviointi
- Liite 3. Kestävä yhdyskuntarakenne
- Liite 4. Väylien tyyppipoikkileikkaukset
- Liite 5. Söderkullan viheralue suunnitelma
- Liite 6. Söderkullan kaavarunko, liikenneselvitys

# Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>BAKGRUND</b>	<b>6</b>
1.1	Utgångspunkter och mål	6
1.2	Arbetsgruppen	7
1.3	Planstommens förhållande till planeringssystemet	8
1.4	Viktiga planer och program som styr arbetet	9
<b>2.</b>	<b>PROCESSEN FÖR FRAMTAGANDET AV PLANSTOMMEN</b>	<b>11</b>
2.1	Deltagande	11
2.1.1	Workshop om utgångsdata	11
2.1.2	Kartenkät på webben för invånare och intressenter	11
2.1.3	Resultat från invånarenkäten i anslutning till Generalplan för Sibbo 2050	18
2.1.4	Möte för växelverkan 1: Alternativa scenarier	19
2.1.5	Aftonskola för beslutsfattare 1: Alternativa scenarier	23
2.1.6	Samarbetsmöte för kommunens sakkunniga	25
2.1.7	Möte för växelverkan 2: Presentation av förslaget till planstomme	26
2.2	Utredningar och skeden i utarbetandet av planstommen	27
<b>3.</b>	<b>UTGÅNGSPUNKTER</b>	<b>30</b>
3.1	Planeringsområdets läge	30
3.2	Planläggningsituation	33
3.2.1	Landskapsplan	33
3.2.2	Generalplan	36
3.2.3	Detaljplan	44
3.3	Befolkning och befolkningsutveckling	46
3.4	Markägoförhållanden	49
3.5	Byggnadsbeståndet och tätortsstrukturen	51
3.6	Arbetsplatser	54
3.7	Servicenätet	57
3.7.1	Det kommersiella servicenätet	57
3.7.2	Bildningsutskottets tjänster	65
3.8	Trafik och mobilitet	68
3.8.1	Väg- och gatunät	68
3.8.2	Trafikmängder	71
3.8.3	Gång och cykling	76
3.8.4	Kollektivtrafik	77
3.8.5	Trafiksäkerheten	80
3.9	Landskap och kulturmiljö	83
3.10	Naturvärden och ekologiska förbindelser	88
3.10.1	Värdefulla naturobjekt	88
3.10.2	Anmärkningsvärda arter	89
3.11	Grönnätet	90
3.12	Det kommunaltekniska nätet	96
3.13	Ramvillkor för byggandet	98
3.13.1	Jordmån, byggbarhet	98
3.13.2	Grundvatten	100
3.13.3	Buller och vibration	101
3.13.4	Förorenad mark	103

<b>4.</b>	<b>UTVECKLINGSBEHOV OCH MÅL</b>	<b>105</b>
4.1	Mål som ställts av kommunen	105
4.1.1	Samhällsstruktur och markanvändning	108
4.1.2	Trafik och mobilitet	109
4.1.3	Service och näringar	110
4.1.4	Grönnätet	111
4.2	Intressenternas mål	112
4.3	Trender	113
<b>5.</b>	<b>SCENARIER</b>	<b>117</b>
5.1	Principer för att skapa alternativ	117
5.2	Beskrivning av alternativen	118
5.2.1	Scenario 1	118
5.2.2	Scenario 2	122
5.3	Alternativens konsekvenser	124
5.3.1	Samhällsstruktur	125
5.3.2	Trafik och mobilitet	129
5.3.3	Service och näringar	132
5.3.4	Grönnätet	135
5.4	Granskning av trafikmodellerna	140
5.4.1	Fördelning av färd sätt (nuläge, scenarier)	140
5.4.2	Totalprestationen inom biltrafiken	141
5.4.3	Skillnader mellan alternativen	143
5.5	Sammanställning av scenarierna	144
<b>6.</b>	<b>PLANERINGSLÖSNINGEN I PLANSTOMMEN FÖR SÖDERKULLA</b>	<b>146</b>
6.1	Planstommens centrala innehåll och framställningssätt	146
6.2	Markanvändning	148
6.3	Trafiknätet	152
6.4	Grönnätet	154
6.5	Lösningen i olika delområden	156
<b>7.</b>	<b>KONSEKVENSER AV PLANSTOMMENS GENOMFÖRANDE</b>	<b>164</b>
7.1	Beredskap för tillväxt	164
7.2	Konsekvenser för samhällsstrukturen och servicenätet	166
7.3	Konsekvenser för trafiken	168
7.4	Konsekvenser för grönnätet och naturmiljön	172

## Bilagor

Bilaga 1. Resultat från invånarenkäten

Bilaga 2. Bedömning av olika scenariers konsekvenser

Bilaga 3. Hållbar samhällsstruktur

Bilaga 4. Typtvärsektioner av farleder

Bilaga 5. Plan för grönområden

Bilaga 6. Söderkulla planstomme, trafikutredning

# 1 Työn taustat Bakrund

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 Eriksnäsän osayleiskaavat. Sibbesborgin osayleiskaava on ollut laadinnassa vuodesta 2012 alkaen. Sibbesborgin osayleiskaavaluonnos oli nähtävillä 12.1.–4.3.2015 välisenä aikana. Eriksnäsän osayleiskaava on ollut laadinnassa 2010 alkaen. Eriksnäsän korjattu osayleiskaavaehdotus oli nähtävillä 12.1.–4.3.2015.

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

Söderkullan kaavarungon tavoitteena on muodostaa osayleiskaavan kaltainen, asemakaavoitusta ohjaava kokonaiskuva Söderkullan ja Eriksnäsän alueen maankäytön tulevaisuudesta. Kaavarungossa esitetään tärkeimmät taajaman rakenteen kehittymisen

## 1.1 Utgångspunkter och mål

Enligt Generalplan för Sibbo 2025 ska Söderkullaområdet utvecklas kraftigt. Sibbesborgs och Eriksnäs delgeneralplaner har varit under arbete i området. En delgeneralplan för Sibbesborg började utarbetas 2012. Utkastet till delgeneralplan för Sibbesborg var framlagt 12.1–4.3.2015. En delgeneralplan för Eriksnäs började utarbetas 2010. Det korrigerade förslaget till delgeneralplan för Eriksnäs var framlagt 12.1–4.3.2015.

År 2023 beslöt kommunen fortsätta planeringen av Sibbesborg och Eriksnäs i form av en planstomme i stället för delgeneralplanering.

Syftet med planstommen för Söderkulla är att skapa en delgeneralpanelik helhetsbild som styr detaljplaneringen av den framtida markanvändningen i Söderkulla och Eriksnäs. I planstommen visas de viktigaste principerna för utvecklingen av tätortsstrukturen,

periaatteet, kuten tulevat kasvualueet, liikenneverkko ja alueen virkistysalueverkosto. Kaavarungon tavoitevuosi on 2040.

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

Suunnittelualueen pinta-ala on n. 18 neliökilometriä.

## 1.2 Työryhmä

Kaavarunkotyöhön ovat Sipoon kunnassa osallistuneet yhdyskuntajohtaja Eric Roselius, vs. kaavoituspäällikkö 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).

såsom framtida tillväxtområden, trafiknätet och nätverket av rekreationsområden. I planstommen är mållåret 2040.

Material från arbetet med delgeneralplanerna för Sibbesborg och Eriksnäs ger underlag för lösningen i planstommen. Lösningarna för markanvändningen kommer att uppdateras för att motsvara de nya målen. Vidare kommer beteckningarna för områdesreserveringarna att göras generellare för en flexibel utveckling och med beaktande av framtida behov.

Planeringsområdet omfattar ca 18 kvadratkilometer.

## 1.2 Arbetsgruppen

Följande företrädare för Sibbo kommun har medverkat i framtagandet av planstommen: samhällsdirektör Eric Roselius, tf. planläggningschef Dennis Söderholm, planläggare Henna Malinen, planläggare Pieta Kupiainen (till 3/2024), generalplanläggare Mika Norppa, trafikplanerare Emeliina Kortensniemi, planläggare Niina Tiittanen, planläggare Jaakko Heikkilä, planläggare Kiara Pashley, planläggningsexpert Nele Korhonen samt kommunteknisk chef Sami Palmu.

Vid Ramboll Finland har projektchef Jarkko Kukkola (stadsplanering, planläggning), planerare Laura Jalonen (planläggning, geografisk information), planerare Else Luotinen (stadsplanering, layout, illustrationer), sakkunnig Katariina Peltola (landskap, rekreation och grönnätverk), sakkunnig Jukka Räsänen (mobilitet och transport), sakkunnig Teemu Tontti (mobilitet och transport), sakkunnig Valtteri Vuorio (mobilitet och transport), planerare Topi Jormalainen (trafikplanering), sakkunnig Sami Ruotsalainen (närings-, handel och service), Juho Renvall (växlerverkan och delaktiggörande), planerare Sofia Savikuja (arkitektur), sakkunnig och kvalitetssäkrare Iris Broman samt vice projektchef Sasu Alasentie (stadsplanering, arkitektur) deltagit i arbetet.

### 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 yleiskaavataso ja asemakaavoituksen väliin. Kaavarunkotyössä pyritään samanaikaisesti hahmottamaan Söderkullan laajempaa maankäyttöä ja tunnistamaan mahdolliset kaavamuutostarpeet asemakaavatasolla.

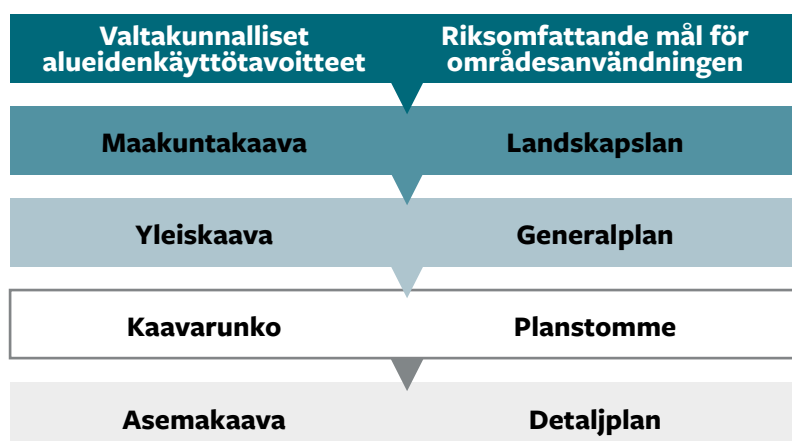
Söderkullan kaavarungolla ei ole oikeusvaikutuksia ja se on prosessina oikeusvaikutteista kaavaa kevyempi. Kaavarungon ratkaisut ovat suuntaa antavia ja tavoitteellisia. Tavoitteena on muodostaa yleispiirteinen ja joustava kokonaisratkaisu, minkä jälkeen suunnittelua voidaan jatkaa erillisissä tarkemman tason suunnitteluprosesseissa, vuorovaikutuksessa alueen maanomistajien ja muiden osallisten kanssa. Tarkemman tason suunnittelussa laaditaan myös riittävät selvitykset sekä vaikutusten arvioinnit.

### 1.3 Planstommens förhållande till planeringssystemet för områdesanvändning

Systemet för planering av områdesanvändningen enligt lagen om områdesanvändning (§ 4) omfattar fyra nivåer: riksomfattande mål för områdesanvändningen (RMO), landskapsplan, generalplan och detaljplan. Varje nivå i planeringssystemet har en egen uppgift. Den grundläggande tanken är att en plans styrande verkan och exakthet preciseras när man går från en högre till en lägre plannivå.

Planstommen för Söderkulla placerar sig mellan generalplanenivå och detaljplanenivå och kompletterar således planhierarkin. I arbetet med planstommen strävar man samtidigt efter att ta fram en bild av markanvändningen i Söderkulla som helhet och sätta fingret på eventuella behov av detaljplaneändringar.

Planstommen för Söderkulla har inga rättsverkningar och utarbetandet av den är en förenklad process jämfört med en plan med rättsverkningar. Lösningarna i planstommen är riktgivande och målinriktade. Målet är att skapa en övergripande och flexibel helhetslösning, varefter planeringen kan fortsätta i separata planeringsprocesser på en mer detaljerad nivå, i växelverkan med markägarna och andra intressenter i området. Vid den mer detaljerade planeringen utarbetas också tillräckliga utredningar, inventeringar och konsekvensbedömningar.



## 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 **Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava - Östersundomin alue**.

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 Eriksnäsän osayleiskaavoja** sekä niiden liitteitä soveltuvien osien. Sibbesborgin osayleiskaavasta kaavarunkotyön pohjana käytetään vuosina 2019–2020 työstettyä alustavaa osayleiskaavaehdotusta ja Eriksnäsän 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. Sipoon haluaa strategian mukaan kehittyä kahden taajamakeskus-

## 1.4 Viktiga planer och program som styr arbetet

Arbetet med planstommen styrs av olika planer och program. Dessutom finns det flera utredningar och annat utgångsmaterial som är viktiga för arbetet.

På landskapsnivå styrs arbetet med planstommen av gällande landskapsplaner, dvs. **etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen** och **etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet**.

**Generalplan för Sibbo 2025**, som täcker hela kommunen, har styrt arbetet med planstommen till den del planlösningarna har varit aktuella.

**Generalplan för Sibbo 2050**, som också omfattar hela kommunen, började utarbetas i slutet av 2022. Materialet för generalplanen (bl.a. strukturmodell-syntesen) samt de utredningar som ska göras inför generalplanen (bl.a. om landskapet och naturen) är centralt utgångsmaterial för planstommen för Söderkulla.

För planstommen används i tillämpliga delar **generalplanerna för Sibbesborg och Eriksnäs** som var under arbete tidigare men som avbrutits samt de bilagor som hörde samman med planerna. Som underlag för planstommen används det preliminära förslaget till delgeneralplan för Sibbesborg som utarbetades åren 2019–2020 och det korrigerade planförslaget för Eriksnäs från år 2015.

Syftet med **Sibbo kommuns strategi 2022–2025** har varit att visa vägen för kommunens utveckling under den senaste fullmäktigeperioden med utgångspunkt i nuläget och i den större framtida utvecklingsbilden. I Sibbo strategi 2022–2025 fastställs bl.a. ett årligt tillväxtmål på 500 personer, där hälften av det bostadsbyggande som möjliggörs av tillväxten genomförs som småhus. Enligt strategin vill Sibbo utvecklas från en kommun med två tätortscen-

tan 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

trum till en kommun med tre tätortscentrum (Söderkulla–Nickby–Tallmo). Ett centralt mål i strategin är att bygga en gång- och cykelled mellan Nickby och Söderkulla. Som mål har också fastställts bl.a. att en interaktiv planstomme för Söderkulla, snabba bussförbindelser från Söderkulla mot väst samt en buss hållplats och anslutningsparkering vid motorvägen i Söderkulla.

**Sibbo kommuns planlägningsprogram** är ett handlingsprogram på medellång sikt för markanvändningen i Sibbo. I planlägningsprogrammet ges riktlinjer för insatsområdena och de viktigaste uppgifterna inom planeringen och planläggningen under de närmaste årligen åren. Planstommen för Söderkulla togs med i Sibbo planlägningsprogram 2021 och inleddes i slutet av 2023 i enlighet med planlägningsprogrammet 2023–2025.

Annat viktigt material är bland annat:

- Gällande detaljplaner
- Granskning av trafiken i Söderkulla (Sitowise 2021)
- Sibbo kommuns servicenätsplan om tjänster som lyder under bildningsutskottet, utkast 28.11.2023
- Utredning om det kommersiella servicenätet i Sibbo (WSP 2021)
- Områdesvisa dagvattenplaner i Sibbo: Söderkulla, Ramboll 2024
- Målsatt nätverk för cykling, utkast 18.7.2025
- Målsatt nätverk för biltrafik, utkast 22.5.2025

# 2 Kaavarungon toteutusprosessi Processen för framtagandet av planstommen

Kuva © Röni-Kuva Oy



## 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.

### 2.1.2 Karttaverkkokysely asukkaille ja sidosryhmille

Kaavarunkotyön alussa toteutettiin asukaskysely suomeksi ja ruotsiksi Maptionnaire-karttakyselytyökalun avulla ja siitä tiedotettiin Sipoon kunnan nettisivuilla sekä Sipoon kunnan sosiaalisen median alustoilla (Facebook ja Instagram). Asukaskyselyyn oli mahdollista vastata 26.4.-19.5.2024 välisenä aikana.

## 2.1 Deltagande

### 2.1.1 Workshop om utgångsdata

I början av arbetet hölls en workshop om utgångsdata med kommunens styrgrupp. Arbetet utfördes med hjälp av Mural-plattformen på distans. På workshopen behandlade man planeringsprinciperna för planstommen och dimensioneringen av befolkningen. Med hjälp av kartor granskade man den nuvarande situationen i fråga om generalplaneringen och bedömde planernas aktualitet.

### 2.1.2 Kartenkät på webben invånare och intressenter

I början av planarbetet genomfördes en invånarenkät på finska och svenska med hjälp av kartverket Maptionnaire. Information om enkäten publicerades på Sibbo kommuns webbplats och plattformar i sociala medier (Facebook och Instagram). Invånaren-

Asukaskyselyyn saatiin 384 vastausta. Vastaajat jättivät yhteensä lähes 1500 paikkamerkintää tärkeiksi kokemistaan kohteista ja kehittämistarpeista kaavarunkoalueella. Asukaskysely koostui kolmesta osasta:

- taustatietoja vastaajasta,
- näkemyksiä Söderkullan nykytilanteesta ja
- näkemyksiä Söderkullan tulevaisuudesta.

Asukaskyselyn avulla pyrittiin saamaan kaavarunkotyön avuksi näkemyksiä alueella asuvilta, työskenteleviltä, yrittäviltä, opiskelevilta ja vierailivilta. Asukaskyselyn tulokset löytyvät yhteenvedona liitteestä 1.

Asukaskyselyn vastaajista suurin osa (noin 90 %) oli Söderkullan kaavarunkoalueen asukkaita. Vastaajista 90 % oli 25–64-vuotiaita. Yli puolet vastaajista kertoi asuvansa omakotitalossa ja 43 % vastaajien kotitaloudessa asuu alaikäisiä.

Vastaajia pyydettiin kiteyttämään yhdellä sanalla, minkälaisena he kokevat Söderkullan nykyisin (Kuva 2.1). Kyselyn vastaajat kuvailivat Söderkullaa useimmin seuraavasti: Kasvava ja kehittyvä alue, luonnonläheinen ja –kaunis ympäristö, rauhallinen ja mukava asuinpaikka, levoton (häiriöt), keskeneräinen (esim. rakennusprojektit ja palvelut), monimuotoinen ympäristö ja asukasrakenne, sekava (esim. epäselvä kaupunkisuunnittelu /-rakenne) sekä kotoisa ja lapsiperheystävällinen.

käten kunde besvaras under tiden 26.4–19.5.2024. På enkäten inkom 384 svar. På kartorna markerade svarandena nästan 1 500 platser som de upplever som viktiga eller som behöver förbättras. Invånarenkäten bestod av tre delar:

- bakgrundsinformation om den som svarade,
- synpunkter på nuläget i Söderkulla och
- synpunkter på framtiden i Söderkulla.

Syftet med enkäten var att få fram synpunkter av personer som bor, arbetar, driver företag, studerar eller besöker området som stöd för arbetet med planstommen. Resultaten av invånarenkäten finns sammanfattade i bilaga 1.

Största delen av dem som svarade (ca 90 %) bor inom Söderkulla planstommeområde. 90 % av dem som svarade företrädde åldersgruppen 25–64 år. Över hälften uppgav att de bor i egna hemshus och 43 % av svaren företrädde hushåll med minderåriga.

Svarandena ombads att sammanfatta med ett enda ord hur de upplever Söderkulla i dag (Figur 2.1). I svaren beskrev Söderkulla oftast med följande ord: Ett växande område under utveckling, en naturnära och vacker miljö, en lugn och bekväm bostadsort, rastlös (störningar), ofullbordad (t.ex. byggnadsprojekt och tjänster), mångsidig miljö och boendestruktur, förvirrande (t.ex. oklar stadsplanering /-struktur) samt hemtrevlig och barnfamiljsvänlig.



**Kuva 2.1. Asukaskyselyn kiteytys sanapilvenä Söderkullasta nykyisin.**

**Figur 2.1. Invånarundersökningen sammanfattad i ett ordmoln som beskriver Söderkulla i dag.**

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 liikennetyhdet 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).

Som de fem viktigaste faktorerna som gör att man bor eller har verksamhet i just Söderkulla valde svarandena följande:

- Natur, landskap och miljö (74 % av svaren),
- Personlig historia och släktförhållanden (35 % av svaren),
- Lämpligt utbud av bostäder och bostadsområdet (34 % av svaren),
- Smidiga trafikförbindelser till arbetsplats eller skola (28 % av svaren) samt
- Möjligheter till rekreation (26 % av svaren).

Svarandena fick utvärdera Söderkulla i nuläget och i framtiden med hjälp av par av påståenden. Svarandena betonade att det är önskvärt att man i planeringen av framtiden ska satsa mer särskilt på incitament och tjänster för hållbar mobilitet, en förstklassig miljö, tydlighet och regelbundenhet samt ta fasta på behovet av eget utrymme, lugn och ro (Figur 2.2.).



● Vastausten keskiarvo, millaisena Söderkulla arvioidaan **nykyisin**  
Medeltalet i svaren om hur man värderar Söderkulla **i dag**

● Vastausten keskiarvo, minkälainen Söderkullan tulisi olla **tulevaisuudessa**  
Medeltalet i svaren om hur Söderkulla borde vara **i framtiden**

**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),
- Merellisyyden 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, kyläidylli sekä palveluiden kehittyminen (Kuva 2.3).

**Figur 2.2. Viktningen i svaren om den önskade planeringen av framtiden i förhållande till nuläget.**

Som huvudteman för utvecklingen i regionen valde svarandena följande:

- Värnande om värdefull natur, kulturmiljö och landskap (65 % av svaren),
- Rekreations- och grönområden och -tjänster (55 % av svaren),
- Utnyttjande av närheten till havet (52 % av svaren),
- Naturens mångfald (44 % av svaren) samt
- Motions- och rekreatiomsområden och -tjänster (43 % av svaren).

I sammanfattningen av drömmarnas framtida Söderkulla betonades samma teman, men också lugn och säkerhet, social gemenskap, landsbygd, byidyll och förbättrad service (Figur 2.3).



**Kuva 2.3. Vastaajien kiteytys sanapilvellä unelmien tulevaisuuden Söderkullasta.**

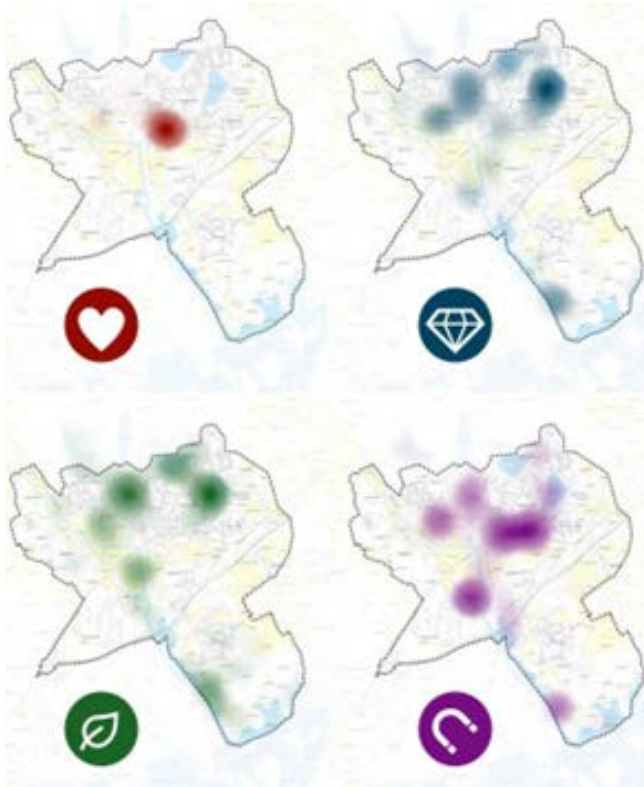
Ensimmäisellä karttatehtävällä osallistujia pyydettiin osoittamaan kartalle tai kertomaan vapaamuotoisesti avoimeen tekstikenttään niin kohteita tai paikkoja, jotka kokevat tärkeiksi ja joita toivovat vaalittavan kaavarunkoalueella (Kuva 2.4 ja Kuva 2.5). Tärkeinä ja vaalittavina nostettiin muun muassa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

**Figur 2.3. Svarandens sammanfattning av drömmarnas framtida Söderkulla i ett ordmoln.**

I den första kartuppgiften ombads deltagarna att på kartan eller fritt formulerat i ett textfältet ange objekt eller platser som de anser vara viktiga och som de önskar skall vårdas inom planområdet (Figur 2.4. och Figur 2.5.). Som viktiga faktorer att värna om nämndes bland annat följande teman:

- Bevarandet av natur- och kulturhistoriska värden,
- Värnandet om skogsområden, naturstigar och friluftsleder,
- Skyddandet av sjöar och vattendrag i naturligt tillstånd och skyddade från byggande (havsstränder och sjöar).
- Gles, småhusdominerad byggnation samt
- Ett tryggt och familjevänligt område.



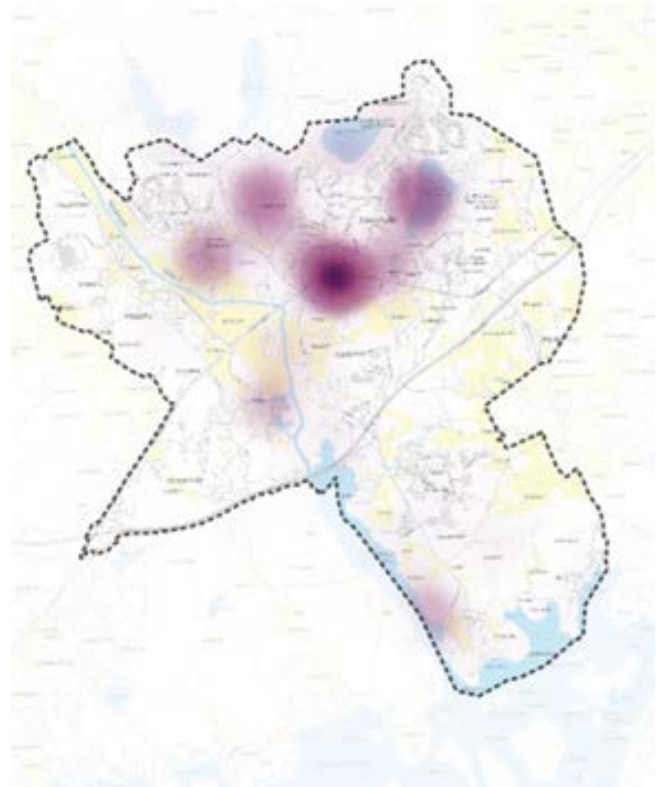
**Kuva 2.4.** Vastaajien karttamerkintöjen sijoittuminen alueen tärkeistä ja vaalittavista paikoista neljässä eri teemassa (sydän eli keskeinen paikka, helmi eli tärkeä paikka, arvokas ympäristökohde ja vetovoimatekijä).

**Figur 2.4.** Viktiga platser som bör värnas om, enligt kartmarkeringarna i svaren. Platserna gällde fyra olika teman: hjärta (central plats), pärla (viktig plats), viktig miljöobjekt och attraktionsfaktor).

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.

Kehittämistarpeiden ja -potentiaaloin 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



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

**Figur 2.5.** Kartmarkeringar av viktiga platser som bör värnas om när alla fyra teman räknats samman.

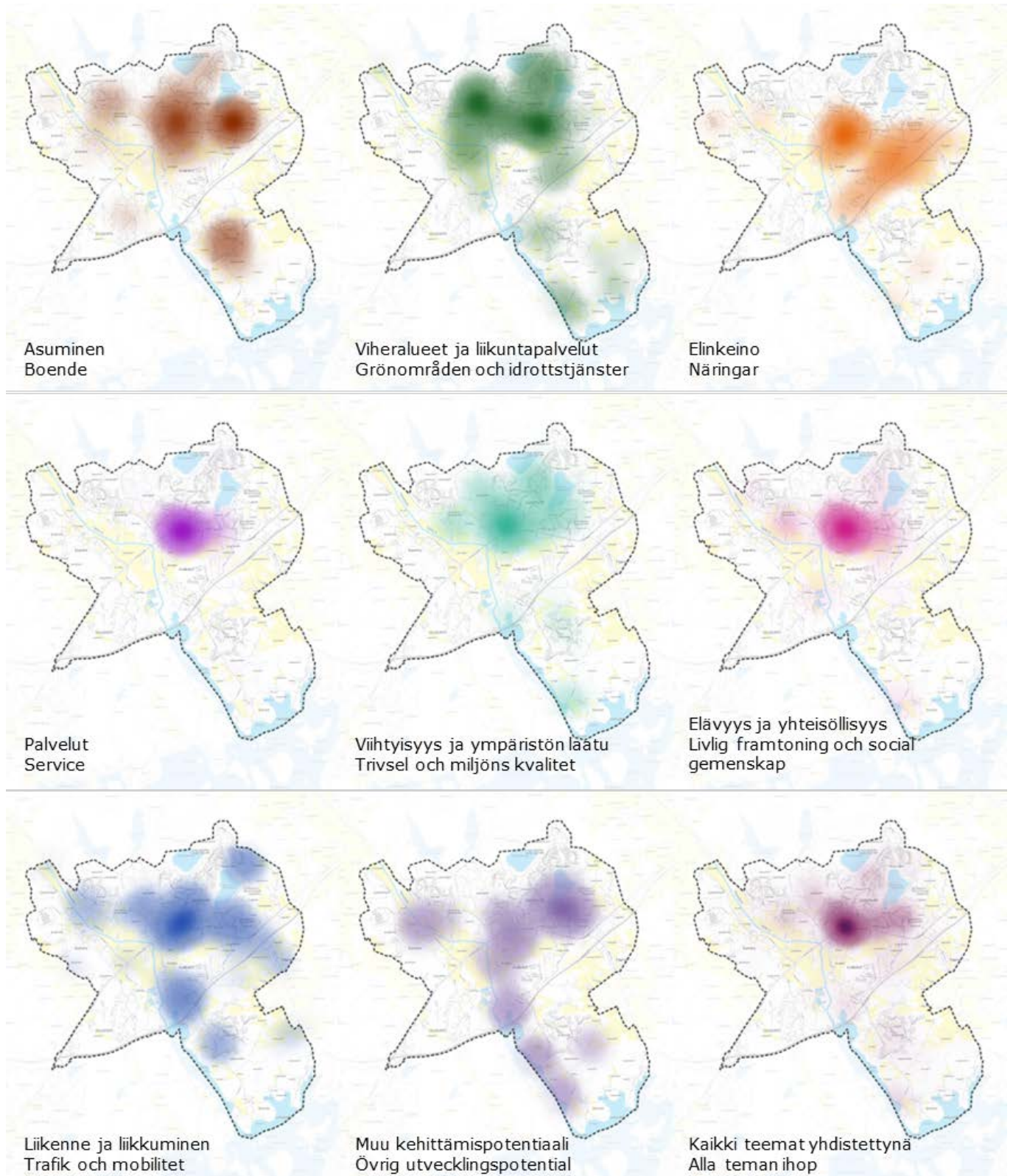
I den andra kartuppgiften kunde man markera på en karta eller fritt berätta om platser som har behov av eller potential för förbättringar (Figur 2.6.). De svarande gjorde sammanlagt 496 kartmarkeringar som fördelade sig på åtta teman.

Bland annat följande platser framhövdes i svaren om utvecklingsbehov och -potential:

- Söderkulla centrum: Ökad trivsel, social gemenskap och grönska samt mångsidigare service
- Eriksnäs: Utveckling av bostadsområdet och servicen i det, samt utveckling av stranden
- Hassellunden: Utveckling av området för att förhindra att den ogynnsamma trenden fortsätter
- Friluftsområden och -leder: Ökad mångsidig åretsruntanvändning (t.ex. belysning för fotgängare), motionsutrustning, utnyttjande av området

- Ulkoilualueet ja -reitit: Ympärivuotisen monipuolisen käytön lisääminen (esim. jalankulku ja valaistus), kuntoilulaitteet, jokivarren ja merenrannan hyödyntäminen

längs ån och havsstranden



**Kuva 2.6. Vastaajien karttamerkitöjen sijoittuminen alueen kehittämistarpeista ja -potentiaaleista.**

**Figur 2.6. Kartmarkeringar om områdets utvecklingsbehov och -potential.**

### 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

### 2.1.3 Resultat från invånarenkäten i anslutning till Generalplan för Sibbo 2050

I strukturmodellsskedet inför Sibbo generalplan 2050 ordnades mångahanda möjligheter att delta. Man kunde bedöma strukturmodellens utkast genom att besvara en webbenkät, skicka sina åsikter till kommunens registratur eller delta i invånarmöten och pop-up-rundturer. I den områdesvisa sammanfattningen lyftes följande faktorer fram i fråga om Söderkulla:

- Svararna vill ha balanserad och måttlig tillväxt i Söderkulla. Man funderar mest på tillväxtens placering: Hur fördela tillväxten och utvecklingen mellan byarna och centrumen så att balans uppnås.
- Enligt vissa är "innehållet" viktigare än strukturen: servicen och arkitekturen i området.
- I Söderkulla är man positivt inställd till utveckling av turismen och servicen.
- I Söderkulla ses också närheten till skärgården som en attraktionsfaktor. Utmärkande för Söderkulla är också den urbana strukturen, som påverkas av närheten till Helsingfors.
- Det är viktigt att utveckla kollektivtrafikförbindelserna särskilt i riktningen mot Helsingfors, men också inom kommunen.
- En förbindelse för lättrafik mellan Nickby och Söderkulla får understöd. Hållbara färd sätt anses minska bilberoendet.
- I Söderkulla tycker äldre personer att trygga promenadstråk till grönområden och service är viktiga.
- I Söderkulla framhålls möjligheten till social gemenskap och ett betydelsefullt liv, utvecklingen av kultur- och fritidsverksamheten och vikten av mötesplatser.
- Naturen och grönområdena är viktiga och invånarna är oroliga för att de minskar.

sijoittumista ei pidetä sopivana asumisen läheisyyteen ja niiden toivotaan sijoittuvan etelämais, 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.

- Industriområdena anses vara viktiga men deras placering i strukturmodellens utkastens oroar invånarna i Söderkulla. Invånarna anser att det inte är lämpligt att placera utrymmeskrävande industri i närheten av boende och de önskar att de placeras längre söderut, nära motorvägen.

## 2.1.4 Möte för växelverkan 1: Alternativa scenarier

Under arbetet hölls två möten. På det första presenterades och behandlades två alternativa scenarier som underlag för arbetet med planstommen. På mötet bearbetades scenarierna i form av workshopar vid fyra temadiskar där deltagarna kunde bekanta sig med materialet och diskutera med planerarna:

- Boende och arkitektur
- Grönnet och rekreation
- Trafik och mobilitet
- Service och näringar

Mötet hölls 7.11.2024 i skolcentrumet Miili. Omkring 20 personer deltog i workshoparna. Nedan följer kommentarer om scenarierna och sammanfattningar av arbetet vid temadiskarna:

### Kommentarer till scenario 1:

- På det hela taget betraktades scenario 1 mer meningsfullt: Mer inspirerande, bättre då det är en fortsättning på den nuvarande utvecklingslinjen.
- Det ansågs förnuftigt att bygga längs Nya Borgåvägen och de goda kollektivtrafikförbindelserna, och stomförbindelsen för kollektivtrafiken skulle bli kvar på den bekanta rutten.
- Södra delen av centrum borde utvecklas för boende.
- Närheten till Nya Borgåvägen också en fördel med hänsyn till service och boende, och ger tydlig stadga även för framtiden.
- Tillgodoser väl behoven av att utveckla kollektivtrafiken i och med förbindelserna till Nickby och kring Tasträsket.

### **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 tunnustettu selkeitä näkemyksiä keskinäisestä paremmuudesta.
- Idän A2-res/M-alue (Uuden Porvoontien pohjoispuoli) toivottiin enemmän asumiselle ohjauksiksi keskeisen sijaintinsa vuoksi.
- Nostettiin esiin maanomistusolosuhteiden haasteet keskustan eteläpuolisen alueen ja Eriksnäsin 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. postimerkkিতontteja).
- Keskusta-alueen viihtyisyyden kehittäminen ko-

### **Kommentarer till scenario 2:**

- Att stomlinjen för kollektivtrafiken går längs en ny sträckning kan göra förbindelserna till området mångsidigare, men å andra sidan medför tre filer i östlig-västlig riktning miljölägenheter och barriäreffekter.
- Förbindelsen till Eriksnäs tillgodoser väl behoven att utveckla kollektivtrafiken.
- Utnyttjar bättre områdena längs motorvägen med hänsyn till arbetsplatserna (större antal arbetstillfällen).
- Eriksnäs är ett attraktivt bostadsområde och detta har beaktats här bättre än i det andra scenariot. Man föreslog att man skulle bygga ännu djärvare, särskilt på strandområdet.

### **Synpunkter avseende båda scenarierna:**

- Båda scenarierna ansågs vara möjliga, t.ex. när det gäller grönnätet kunde man inte säga att någondera skulle ha varit bättre än det andra.
- Man hoppades att A2-res/M-området i öster (norr sidan av Nya Borgåvägen) ska styras mer mot boende på grund av det centrala läget.
- De utmaningar som markägandeförhållandena medför för utvecklingen av området söder om centrum och Eriksnäs lyftas fram i synpunkterna.
- Att använda strandområden för rekreation understöddes.
- Trafikregleringen och -säkerheten bör inte förbättras på bekostnad av landskapet och miljön.
- I närheten av Borgåleden bör det reserveras tillräckligt med områden för arbetsplatser och industri.

### **Kommentarer om planeringsprinciperna vid temadiskussionen för boende och arkitektur:**

- I allmänhet hoppades man att områdena ska kompletteringsbyggas snarare än att nya områden ska byggas, å andra sidan lades önskemål fram om rätt så stora tomter (alltså inga tomter av frimärkesstorlek).

- rostui, 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 asunkoot, laadukas arkkitehtuuri, vaihtoehtot pientaloasumiselle.

### **Viherverkoston ja virkistyksen 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

- Att förbättra trivseln i centrum ansågs viktigt, t.ex. en plats där invånarna kan samla.
- Det verkade som om man vill bevara byn samt respektera de vackra och värdefulla kulturmiljöerna, bl.a. genom iståndsättning av befintliga miljöer och strikta krav på byggandet.
- Man önskade attraktivare och mångsidigare centumbostäder, t.ex. boendemöjligheter för äldre personer, tillräckligt stora bostäder, arkitektur av hög kvalitet, alternativ till småhusboende.

### **Kommentarer om planeringsprinciperna vid temadiskan för grönnät och rekreation:**

- Närliggande natur betraktades som en viktig och n av de mest betydande attraktionsfaktorerna i området.
- Man önskade att befintliga närbelägna grönområden och friluftsleder bevaras, särskilt i de norra delarna av planområdet och bl.a. i omgivningen kring Hassellunden.
- Man hoppades på bättre kvalitet på friluftslederna, såsom belysning, promenadleder parallellt med skidspåren och bänkar på vackra ställen i landskapet.
- Förstklassig grönanläggning är viktigt.
- Bristen på gång- och cykelvägar längs Eriksnäs-vägen och Kalkstrandsvägen försämrar tillgängligheten till grönområdena söder om Borgåvägen.
- Fler rekreativmöjligheter önskades vid Sibbo å, som en strandpromenad, skidspår eller en småbåtshamn.
- Det är viktigt att bevara landskapet vid Sibbo å.

### **Kommentarer om planeringsprinciperna vid temadiskan för trafik och mobilitet:**

- Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken ansågs fungera, men å andra sidan ansågs utvecklingen av kollektivtrafiken vara en förutsättning för att man skulle kunna uppnå det invånarantal och det antal arbetsplatser som

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.

framförts.

- Att ta hänsyn till gång- och cykling, särskilt i centrum. Man ansåg att det var viktigt att bevara de nuvarande underfarterna. Vidare nämndes vinterunderhållet av de viktigaste gångvägarna.
- Utveckling av anslutningsparkeringen i omedelbar närhet av kollektivtrafikens stomlinjer.
- Nätverket av kollektivtrafiklinjer är till fördel för mobiliteten bland barn.
- Det ansågs viktigt att förbättra förbindelserna för gång- och cykeltrafik i området.
- Trafiksäkerheten och de ökande trafikvolymerna i centrum väckte oro.

### **Kommentarer om planeringsprinciperna vid temadiskan för service och näringar:**

- Den nuvarande servicen ansågs fungera och man var allmänt nöjd med den, t.ex. skolområdet är mångsidigt.
- I kärnan av centrum saknas ett tydligt torgområde och man hoppades också på andra platser där såväl ungdomar (som behöver något att göra) som vuxna kan umgås och tillbringa sin fritid (caféer, restauranger).
- Man ansåg att herrgårdsområdet var viktigt och hoppades att området ska utvecklas och funktionerna i området diversifieras.
- Joensuu gård betraktades som en viktig rekreationsplats, och man uppskattade att dess betydelse för den lokala befolkningen kommer att öka i framtiden, om fler bostäder byggs i närheten av gården.
- Motorvägen som passerar intill skulle också göra det möjligt för aktörer av typen Motonet och järnhandel att etablera sig i arbetsplatsområdet.
- I framtiden bör man beakta möjligheten att kombinera boende och företagande.

## 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 elinkeinojen sekä viherverkoston 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 käsitellyt 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 esitelty keskeiset tilaisuudessa tunnistetut periaatteet jat-

## 2.1.5 Aftonskola för beslutsfattare 1: Alternativa scenarier

Den första aftonskolan för beslutsfattare genomfördes enligt en s.k. hybridmodell 8.11.2024. På plats i Festsalen deltog 14 personer och 3 personer deltog på distans. På evenemanget presenterades situationen beträffande planstommen och dess innehåll samt fördes en informell diskussion: Om planstommen ställdes och besvarades frågor med enkätverket Mentimeter. Presentationen av situationen beträffande planstommen och dess innehåll omfattade följande helheter:

- Utgångspunkter och mål
- Resultaten från den webbaserade kartenkäten som hade riktats till invånare och intressenter
- Presentation av beskrivningarna av scenarierna och skillnaderna mellan dem
- Sammanfattning av resultaten från det första invånarmötet
- De viktigaste konsekvenserna av scenarierna för samhällsstrukturen, trafik och mobilitet, service och näringar samt grönnätet

Syftet med evenemanget var att säkerställa att beslutsfattarnas olika perspektiv och intressen beaktas som en del av framtagandet av planstommen för Söderkulla även i utkastskedet och att tillsammans identifiera lösningar på frågor som eventuellt kan orsaka konflikter. Målet med diskussionen var att förbättra acceptansen bland beslutsfattarna av de val som görs i planstommen. Mentimeter-frågorna som behandlades på evenemanget handlade om värderingar och syftade till att identifiera preliminära prioriteringar och riktlinjer för den fortsatta planeringen. Beslutsfattarna hade möjlighet att fritt ställa frågor till planerarna samt framföra sina åsikter om utvecklingen av området. En sammanfattning av evenemanget sammanställdes som bakgrundsmaterial för arbetsgruppens fortsatta planering. Med beaktande av evenemangets karaktär (förberedande diskussion)

kosuunnittelun 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 kaavavaranto 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 päätepis- teelle ei tunnistettu selkeää näkemystä eri vaihtoehtojen välillä, mutta keskeisinä hyvän palveluta-

presenteras nedan de viktigaste principerna som fastställdes för kommande planeringsskeden:

- I centrum ska en utvidgning mot Kallbäck i söder prioriteras (scenario 1) i stället för mot öster (Hasselbacken, scenario 2). Utvecklingen av området i riktning mot Kallbäck ska basera på blandade funktioner.
- I de framtida invånarantalen i planområdet ska den ogenomförda planreserven för Söderkulla beaktas och behovet av ny planläggning för bostäder lyftas fram. Kompletteringsbyggandet är en motsägelsefylld fråga, eftersom Söderkulla präglas av rymligt boende och relativt stora tomter. Särskilt i nya bostadsområden bör man inte anvisa någon betydande nybyggnation utöver de befintliga planerna.
- Den äldre befolkningens andel i Söderkulla kommer enligt välfärdsområdets prognoser att öka betydligt jämfört med nuläget. Detta bör tas i beaktande i planeringen t.ex. när det gäller tillgängligheten till service.
- Med det målsatta invånarantalet 15 000 vore det svårt att skapa en gles och naturnära boendemiljö. Nya områdena kommer i princip att genomföras tätare, vilket innebär att förändringen i miljön inte kommer att bli lika betydande i de nuvarande bostadsområdena och att alternativet därför lättare vinner social acceptans.
- I fråga om grönområden får redan detaljplanerade områden genomföras, men annars ska grönområden i mån av möjlighet skapas från nybyggnation i t.ex. de norra delarna, i omgivningarna kring Molnträsket och Tasträsket, i landskapsområdet vid ådalen samt i strandområdena i Eriksnäs.
- Kollektivtrafikens stomförbindelse från Helsingfors baserar sig enligt scenario 1 på den befintliga Nya Borgåvägen, och inte på en ny terrängkorridor genom Skräddarby enligt scenario 2. När det gäller stomförbindelsens ändpunkt sågs inga

son 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

tydliga skillnader mellan alternativen, men linjer i riktning mot Borgå och Nickby betraktades som viktiga för en god servicenivå.

- Som en del av utvidgningen av stadskärnan behöver torgets läge och funktioner ses över. Det nuvarande torget ses vara på fel plats och det borde förläggas mer centralt nära servicen där människor rör sig.

### 2.1.6 Samarbetsmöte för kommunens sakkunniga

För sakkunniga inom kommunens förvaltningar hölls ett samarbetsmöte 20.3.2025 i Yk-huset och på distans. Sammanlagt 19 företrädare för kommunen var närvarande vid mötet.

Vid mötet presenterades situationen beträffande arbetet med planstommen och planstommens innehåll. Deltagarna kunde därefter kommentera den preliminära planstommekartan på plattformen Mural och under en informell diskussion. Syftet med mötet var att bredbasigt få kommentarer och målsättningar av sakkunniga från olika sektorer som stöd för planering av planläggningsarbetet.

Vid samarbetsmötet diskuterades bland annat följande frågor:

- Offentlig service (bl.a. skolor och daghem)
- Potentiella platser för badstränder
- Potentiella platser för gästbåtshamn/utveckling av befintliga gästbåtshamnar
- Naturskyddsområden
- Förorenad mark
- Cykelförbindelser
- Områden för anslutningsparkering
- Möjligheter till rekreation längs Sibbo å

## 2.1.7 Vuorovaikutustilaisuus 2: Kaavarunkoehdotuksen esittely

Työn toisessa vuorovaikutustilaisuudessa kaavarunkoehdotus esiteltiin asukkaille ja muille sidosryhmille. Tilaisuudessa kerättiin näkemyksiä ja palautetta kaavarungon 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 kommentaistoista.

- Huomioitu hyvin Söderkullan viheralueet ja maisema-alueet säilyttäen ne rakentamiselta, mm. Eriksnäsissä, jokirannassa ja pohjoisosissa.
- Söderkullantien kehittäminen seudullisena pyöräilyreitillä 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).

## 2.1.7 Möte för växelverkan 2: Presentation av förslaget till planstomme

Vid det andra mötet för växelverkan lades planförslaget fram för invånare och andra intressenter. Vid evenemanget samlades synpunkter och feedback för den fortsatta planeringen. Grönområdesplanen som håller att utarbetas presenterades och synpunkter på den samlades in. På mötet behandlades planförslaget i form av workshopar vid temadiskar där deltagarna kunde bekanta sig med materialet och diskutera med planerarna:

Mötet hölls 26.5.2025 i skolcentrumet Miili. Omkring 10 personer deltog i workshoparna. Nedan följer de anmärkningar som framfördes om förslaget till planstomme och en sammanfattning av kommentarerna.

- Söderkullas grönområden och landskapsområden har beaktats väl och bevarats från byggande, bl.a. i Eriksnäs, på åstranden och i norr.
- Att utveckla Söderkullavägen som ett regionalt cykelstråk är bra särskilt eftersom det förbättrar trafiksäkerheten. Önskemål framfördes också om en parallell friluftsled som skulle gå längs ån till Söderkulla.
- Behovet av en grön- och rekreationsförbindelse vid Sibbo å är positivt, man önskar en trevlig strandpromenad för rekreation.
- I förslaget önskar man fler ställen där man kan korsa Sibbo å för rekreationsändamål, vilket också skulle möjliggöra mer mångsidiga friluftsleder.
- Att anvisa området längs motorvägen som ett arbetsplatsområde är bra, men det gör inte Eriksnäs mindre isolerat från övriga Söderkulla, utan kan till och med stärka isoleringen.
- Området för anslutningsparkering i Hassellunden fungerar för närvarande men allteftersom antalet invånare ökar i framtiden skulle det behövas ett till längs 170-vägen, t.ex. i Massby eller väster om centrum – busslinjerna stannar inte vid anslutningen till Sibboviken (beteckningen för parkering.

- Asuntoalueisiin liittyviin merkintöihin toivotaan työnteon mahdollisuuksia ja edellytyksiä parantavaa kannustinta, esim. kerrosalan osuuden osoittaminen työpaikkatoiminnoille.
- Pähkinälehdossa on nykyisin pysäköintiongelma 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 kaavarungon laatimisen vaiheet

Söderkullan kaavarunkoa ryhdyttiin laatimaan Sipoon kunnanhallituksen 25.9.2023 hyväksymän kaavoitusohjelman perusteella. Kaavarunkotyö aloitettiin alkuvuodesta 2024 kaavarungon 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 ilta-koulussa.

Skenaarioista tehtiin yhdistelmäratkaisu, jonka pohjalta työstettiin kaavarunkoehdotus. Kaavarunkoehdotusta työstettiin yhteisesti Sipoon viranhaltijoiden yhteistyökokouksessa ja 2. asukastyöpajassa. Yhteensoituskokouksia 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.

är meningslös i nuläget).

- I beteckningarna för bostadsområdena önskar man att det ska vara möjligt att arbeta och att det ska anvisas incitament som förbättrar förutsättningarna för arbete, t.ex. att en del av våningstytan anvisas för arbetsplatsfunktioner.
- Det råder för närvarande brist på parkeringsplatser i Hassellunden –man hoppas att fler parkeringsplatser ska anvisas och tas i beaktande även vid planläggning och planering av framtida områden.
- Antalet besökare på badstranden i Tasträsk är stort och områdets kapacitet räcker inte längre till t.ex. under vackra sommandagar –området bör utvidgas eller en andra badplats anvisas på stranden av träsket.

## 2.2 Utredningar och skeden i utarbetandet av planstommen

Planstommen för Söderkulla började utarbetas med utgångspunkt i planlägningsprogrammet som godkändes av Sibbo kommunstyrelse 25.9.2023. I början av 2024 utarbetas planeringsprinciper för planstommen, samlades behövliga utgångsdata och genomfördes en invånarenkät.

Före förslaget till planstomme utarbetades två alternativ till eftersträvd utveckling i Söderkulla med avseende på markanvändning, trafik och grönområden. Scenarierna behandlades gemensamt vid det första invånarmötet och den första aftonskolan.

Av scenarierna bildades en kombination som utgjorde underlag för förslaget till planstomme. Förslaget till planstomme behandlades gemensamt vid samarbetsmötet för tjänsteinnehavarna i Sibbo och vid det andra invånarmötet. Samordningsmöten anordnades också med grönområdesplaneringen. Grönområdesplanen utarbetades parallellt med planstommen.

Työssä hyödynnetään olemassa olevia selvityksiä, joista olennaisimpia ovat Sibbesborgin ja Eriksnäsin keskeytettyjen osayleiskaavojen selvitykset soveltuvien osin sekä vireillä olevan Sipoon yleiskaavan 2050 selvitykset. Työn aikana laadittiin kestävä yhdyskuntarakenne-analyysi (liite 3, Ramboll), viheraluesuunnitelma (Liite 5, WSP) sekä liikenneselvitys (Liite 6, Ramboll).

Kaavarunkoehdotus asetettiin nähtävillä 18.12.2025–30.1.2026 väliseksi ajaksi. Lupa- ja valvontaviraston sekä Elinvoimakeskuksen lausunnoille annettiin pyynnöstä lisäaikaa 9.2. asti. Kaavarungosta saatiin 13 lausuntoa ja 15 muistutusta. Lausunnoissa nostettiin esiin muun muassa seuraavia asioita:

- Vaikutuksia tulisi kuvata liikenneselvityksessä yksityiskohtaisemmin E18 ja mt 170 osalta.
- Huomioitava Sipoonlahden asema raskaan liikenteen palvelualueena.
- Osa laajennusalueista ei selkeästi tukeudu olevaan yhdyskuntarakenteeseen.
- Tulisi minimoida uusien luonnonalueiden käyttöönotto.
- Luonnonsuojelu ja luonnon arvostus tulisi huomioida paremmin kaavarungon laatimisessa.
- Arkeologisten kohteiden osalta on tullut muutoksia.
- Vastustettiin viher- ja virkistysyhteyksiä yksityisille pelloille ja pihoihin.
- Toivottiin uimarantoja, rantareittejä sekä parempia liikkumisen yhteyksiä.
- Haluttiin vaalia Sipoonjokilaakson maisemia.
- Kallbäckin maatilojen alueen rakentamista ja tieyhteyttä vastustettiin.

Palautteen johdosta tehtiin muun muassa seuraavia muutoksia:

- Kallbäckin A1-1 alue on siirretty reserviin.
- Täydennettiin vaikutuksia Porvoonväylän sujuvuuteen ja turvallisuuteen.
- Lisättiin Sipoonlahden raskaan liikenteen palve-

Utlåtanden av myndigheter begärs också om förslaget till planstomme och utlåtandena tas i beaktande i planeringen.

Enligt den preliminära tidtabellen kommer planstommen att vara klar under första hälften av 2026.

I arbetet utnyttjas befintliga utredningar. Till de viktigaste av dessa utredningar hör tillämpliga delar av de utredningar som gjordes inför de sedermera avbrutna delgeneralplanerna för Sibbesborg och Eriksnäs samt utredningarna inför den anhängiga generalplanen Sibbo generalplan 2050. Under arbetet utarbetades en analys av hållbar samhällsstruktur (bilaga 3, Ramboll), en grönområdesplan (bilaga 5, WSP) och en trafikutredning (bilaga 6, Ramboll).

Förslaget till planstomme lades fram offentligt för tiden 18.12.2025–30.1.2026. På begäran beviljades Tillstånds- och tillsynsverket och Livskraftscentralen förlängd tidsfrist till 9.2. för sina utlåtanden. Om planstommen inkom 13 utlåtanden och 15 anmärkningar. I utlåtandena lyftes bland annat följande frågor upp:

- Konsekvenserna bör beskrivas mer ingående i trafikutredningen när det gäller E18 och lv 170.
- Sibbovikens ställning som ett serviceområde för tung trafik bör tas i beaktande.
- En del av utvidgningsområdena stöder sig inte tydligt på den befintliga samhällsstrukturen.
- Ibrukttagande av nya naturområden borde minimeras.
- Naturskydd och värdesättande av naturen bör beaktas bättre vid utarbetandet av planstommen.
- Det har skett ändringar i fråga om de arkeologiska objekten.
- Motstånd mot grön- och rekreationsleder på privata åkrar och gårdsområden.
- Önskemål om simstränder, strandrutter och bättre mobilitetsförbindelser.

- lualueen kohdemerkintä.
- Täydennettiin luonnon ja liikenteen nykytilan kuvausta ja vaikutusten arviointia. Kuvattiin tarkemmin maakunnallisten inventointien kohteita selostuksessa.
  - Lisättiin luontoon liittyviä merkintöjä ja yleismääräys.
  - Ranta-alueelle on esitetty ekologinen runkoyhteystarve.
  - Museoviraston muinaisjäännösrekisteriin on tehty Söderkullan osalta päivityksiä maaliskuussa 2026 Sipoon arkeologisen inventoinnin pohjalta, minkä jälkeen kaavarunkoaineisto päivitettiin vastaamaan muinaisjäännösrekisteriä (aineisto ladattu 10.3.2026).
  - Tarkistettiin asemakaavoitetun alueen rajausta ja rakennetut reuna-alueet suhteessa suojelualuekokonaisuus (maakuntakaava) -merkintään.
  - Lisättiin Taasjärven itäpuolelle muu merkittävä bussiyhteys.

- Önskan att värna om landskapen längs Sibbo ådal.
  - Motstånd mot byggandet av området vid jordbruksföretagen i Kallbäck och vägförbindelsen.
- Mot bakgrund av dessa synpunkter gjordes bland annat följande ändringar:
- A1-1-området i Kallbäck har flyttats till reserven.
  - Konsekvenserna för smidigheten och säkerheten på Borgåleden kompletterades.
  - En målbeskrivning för serviceområdet för tung trafik vid Sibboviken lades till.
  - Beskrivningen av naturen och nuläget i trafiken och konsekvensbedömningen kompletterades i beskrivningen beskrevs objekten i inventeringar på landskapsnivå mer ingående.
  - Beteckningar och en allmän bestämmelse i anslutning till naturen lades till.
  - Ett behov av en ekologisk stomförbindelse lades till på strandområdet.
  - Museiverkets fornlämningsregister har uppdaterats i fråga om Söderkulla i mars 2026 utifrån en arkeologisk inventering i Sibbo. Därefter har planstommematerialet uppdaterats för att motsvara fornlämningsregistret (material laddades ner 10.3.2026).
  - Gränsen för det detaljplanerade området och de byggda kantområdena kontrollerades i förhållande till beteckningen för skyddsområdeshelheten (landskapsplanen).
  - En annan betydande bussförbindelse lades till på östra sidan av Tasträsk.

Kuva © Röni-Kuva Oy



## 3.1 Suunnittelalueen sijainti

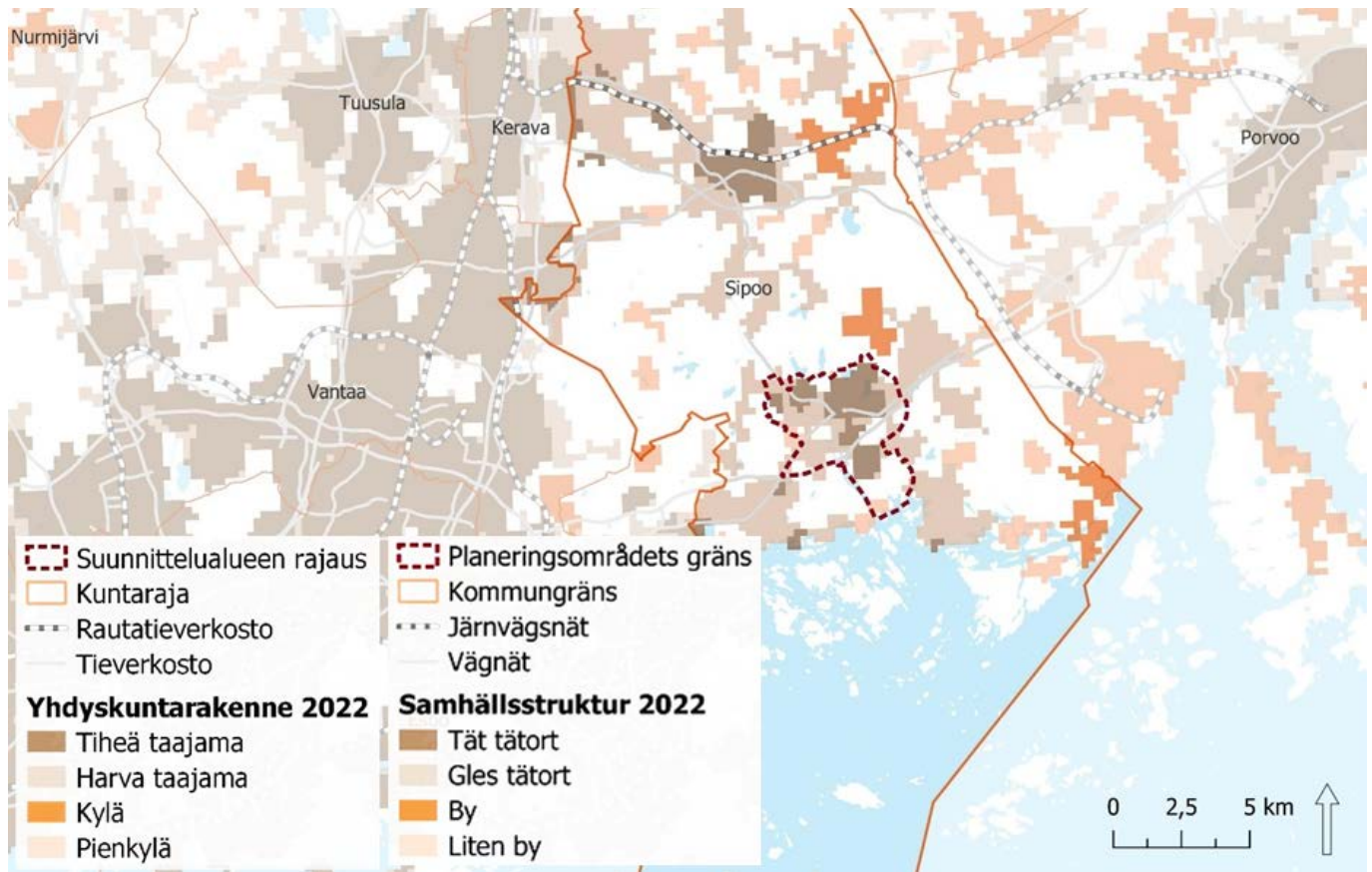
Suunnittelualue sijaitsee Sipoon eteläosassa, Porvoonväylän (vt 7) molemmin puolin. Suunnittelualueeseen kuuluu Söderkullan, Kallbäckin, Eriksnäs, Hangelbyn, Massbyn ja Skräddarbyn alueita. Yllä olevassa ilmakuvasa (Kuva 3.1) näkyy Söderkullan keskustaa.

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 3.1 Kuva 3.2).

## 3.1 Planeringsområdets läge

Planeringsområdet ligger i södra Sibbo, på båda sidorna om Borgåleden (rv 7). Planeringsområdet omfattar områden i Söderkulla, Kallbäck, Eriksnäs, Hangelby, Massby och Skräddarby. Ovanstående flygbild (Figur 3.1) visar centrum av Söderkulla.

Tätortscentrumet i Söderkulla omfattas av planeringsområdet och har blivit ett centrum för Södra Sibbo med goda trafikförbindelser. Avståndet från Söderkulla centrum till Nickby, som är kommunens egentliga centrum, är ca 10 kilometer. Till Helsingfors centrum är avståndet från planeringsområdet ca 30 km och till Borgå centrum ca 20 km. Planeringsområdets gräns visas på kartorna nedan (Figur 3.1 och Figur 3.2).

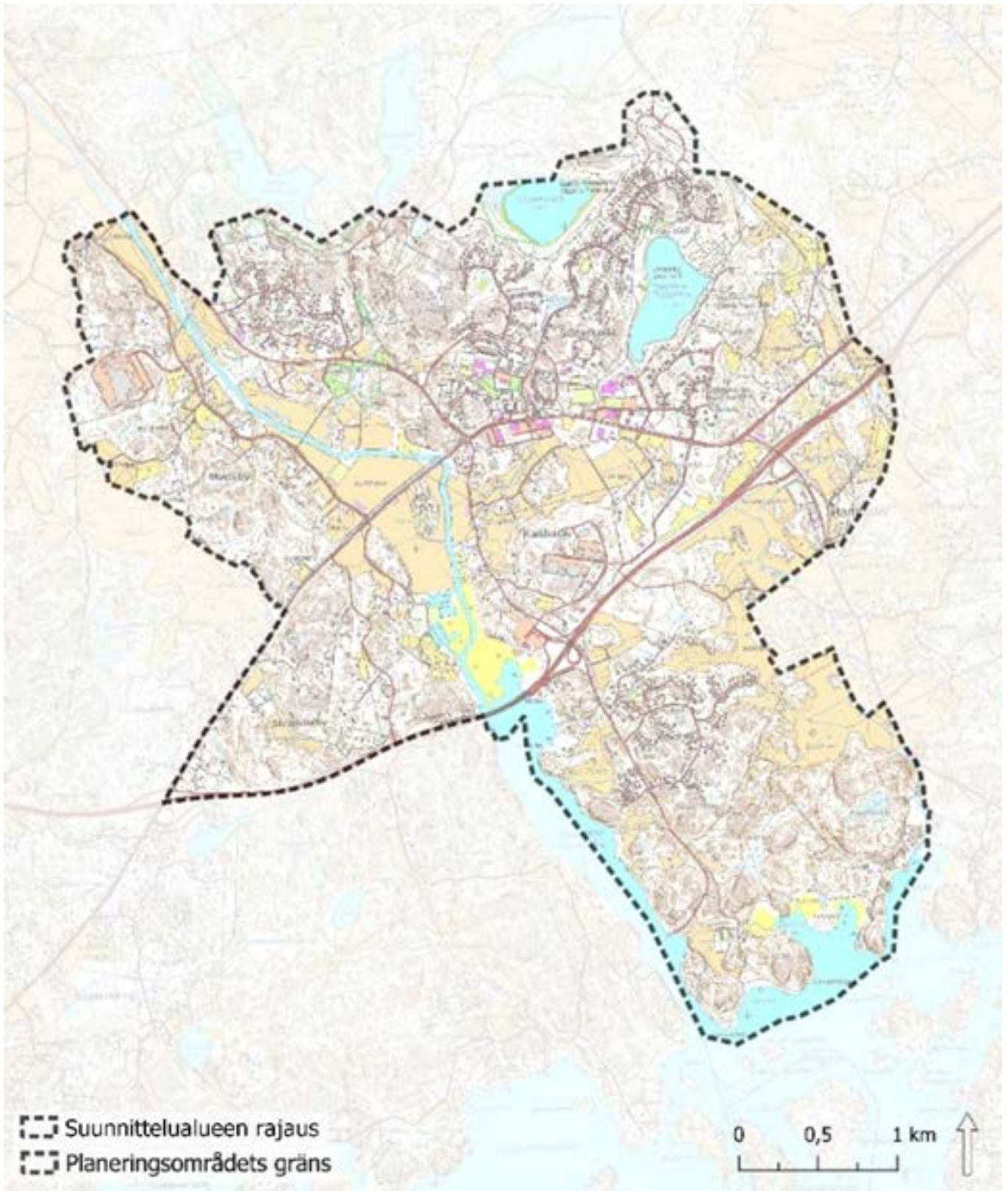


**Kuva 3.1. Suunnittelalueen sijainti Uudellamaalla (kuntajako, maastotietokanta © Maanmittauslaitos 4/2024, yhdyskuntarakenne © Suomen ympäristökeskus 4/2024).**

**Figur 3.1. Planeringsområdets läge i Nyland (kommunindelning, terrängdatabas © Lantmäteriverket 4/2024, samhällsstruktur © Finlands miljöcentral 4/2024).**

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

Planeringsområdets areal är cirka 1 860 hektar. Planeringsområdet gränsar i norr till södra sidan av Molnträsket och Möträsket, i väster ställvis till Sibboviken, Borgåleden, Nya Borgåvägen samt till åkrarna i Massby, i söder till Hangelbyviken, Bastuviken samt Mustalax och i öster ställvis till Kalkstrandsvägen.



**Kuva 3.2. Suunnittelalueen rajaus**  
(maastokartta © Maamittauslaitos 10/2024).

**Figur 3.2. Planeringsområdets gräns**  
(terrängkarta © Lantmäteriverket 11/2025).

## 3.2 Kaavatilanne

### 3.2.1 Maakuntakaava

Alueella on voimassa Helsingin seudun vaihe-  
maakuntakaava, joka kuuluu Uusimaa-kaava 2050  
- kaavakokonaisuuteen. Kaavakokonaisuus sai  
lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden pää-  
töksellä 13.3.2023. Suunnittelalueen länsipuolella  
on voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava  
- Östersundomin alue, joka on saanut lainvoiman  
korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä vuonna  
2021. Ote maakuntakaavayhdistelmästä on seuraava  
sivun kuvassa (Kuva 3.3).

**Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa** Söderkullan taajama on osoitettu keskustatoimintojen alue (keskus) -kohdemerkinnällä (punainen ympyrä). Söderkullan taajama-alueelle on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykemerkinä, joka jatkuu osin myös Porvoonväylän eteläpuolelle (ruskea pystyviivitus). 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. Suunnittelalueen eteläosaan on maakuntakaavassa osoitettu viheryhteystarvemerkintä Sipoonlahdelta Sipoon Boxin suoalueille (vihreä nuoli). Suunnittelalueelle on lisäksi osoitettu mm. pohjavesialueita (sininen pistekatkoviiva), kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeitä alueita (Sipoonjokilaakson kulttuurimaisema; sininen vaakaviivitus), suoje-lualueita (Pilvijärvi, Grundträsket; merensininen alue), voimajohto (Anttila-Vaarala 110kV) sekä runkovesi-johdon ohjeellinen linjaus (sininen katkoviiva, vj).

**Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa – Östersundomin alueella** suunnittelalueen länsiosaan on osoitettu mm. teollisuusalue (Arla Oy; harmaa

## 3.2 Planläggningsituation

### 3.2.1 Landskapsplan

Etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen, som är en del av Nylandsplanen 2050, är i kraft i området. Planhelheten vann laga kraft genom Högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023. På planeringsområdets västra sida gäller etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet, som vann laga kraft genom högsta förvaltningsdomstolens beslut år 2021. Ett utdrag ur sammanställningen av landskapsplanerna visas i figuren nedan (Figur 3.3).

**I etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen** har tätorten Söderkulla anvisats som ett område för centrumfunktioner (centrum) (röd boll). I Söderkulla tätortsområde har en utvecklingszon för tätortsfunk-tioner anvisats, och beteckningen fortsätter delvis även till södra sidan av Borgåleden (bruna vertikala sträck). Intill området för centrumfunktioner samt vid Neste Sibboviken har etapplandskapsplanen en objektsbeteckning för anslutningsparkering (blå triangel).

Borgåleden har anvisats som en väg med två kör-banor av betydelse på riksnivå och Nya Borgåvägen som en väg av betydelse på landskapsnivå. I södra delen av planeringsområdet anvisar etapplandskapsplanen ett behov av grönförbindelse från Sibboviken till myrområdena i Box (grön pil). I planområdet har dessutom anvisats bl.a. grundvattenområden (blå punktstreckad linje), områden som är viktiga med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden (kulturlandskapet i Sibbo ådal; blågröna vågräta linjer), skyddsområden (Molnträsket, Grundträsket; havsblått område), kraftledning (Andersböle-Fagersta 110kV) samt en riktgivande sträckning för huvudvattenledning (blå streckad linje, vj).

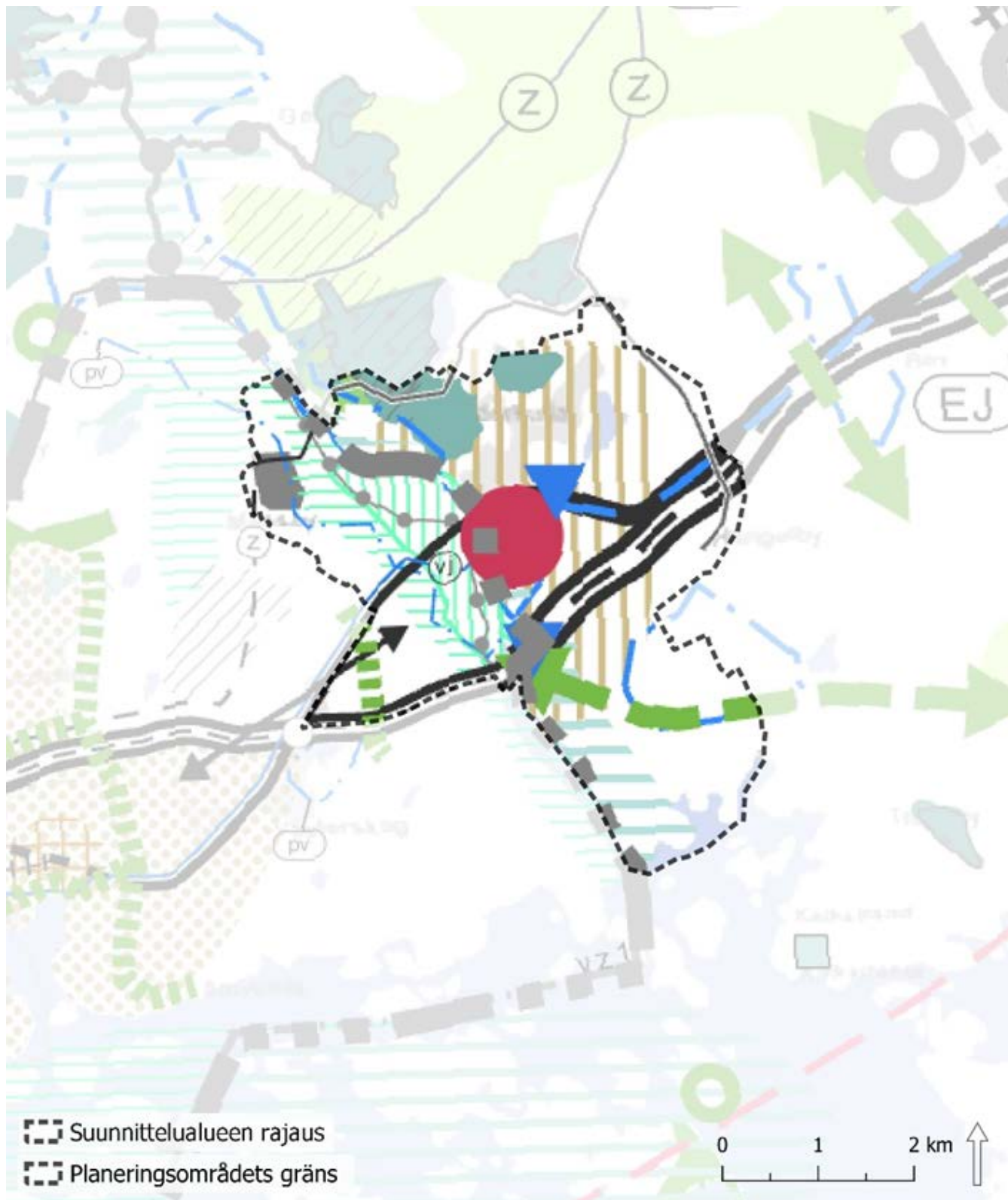
**I etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundomområdet** har i planeringsområdets västra del anvi-

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 pystyviitoitus), pohjavesialue (sininen katkoviiva), viherysteystarve Porvoonväylän ja Uuden Porvoontien poikki (vihreä paksu katkoviiva) sekä runkovesijohto (sininen viiva, vj). Porvoonväylä on osoitettu moottoriväylänä ja Uusi Porvoontie seututienä. 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 joukkoliikennyhteytenä. 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.

sats bl.a. ett industriområde (Arla Oy; grått område), en kulturmiljö av intresse på landskapsnivå (kulturlandskapet i Sibbo ådal; turkosa vågräta linjer), ett område som hör till eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000 (Sibbo å, grå linje med bollar), en byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009; den medeltida borgön Sibbesborg och odlingslandskapet kring Sibbo å; turkosa lodräta linjer), ett grundvattenområde (blå streckad linje), ett behov av grönförbindelse tvärs över Borgåleden och Nya Borgåvägen (grön tjocka streckad linje) samt en huvudvattenledning (blå linje, vj). Borgåleden har anvisats som en motorled och Nya Borgåvägen som en regional väg. Med beteckningen Behov av trafikförbindelse anvisas behov av trafikförbindelser inklusive färjetrafik, spår och helikopterförbindelser.

I områdets västra del finns en beteckning för ett behov av trafikförbindelse (svart pil) från Majvik i riktning mot Söderkulla. Enligt planeringsbestämmelsen ska en förbindelse i första hand planeras som en kollektivtrafikförbindelse. På västra sidan av planområdet har följande beteckning anvisats i Östersundomområdet: Beteckningen för trafikled (streckad linje) anvisar en riktgivande eller alternativ sträckning (bana). Med beteckningen anvisas alternativa sträckningar för trafikleder, när det i landskapsplanen finns flera genomförbara alternativ. Med beteckningen för riktgivande sträckning anvisas en trafikled, när trafikledens exakta placering inte ännu har avgjorts.



**Kuva 3.3. Ote Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä 13.3.2023 (© Uudenmaan liitto).**

**Figur 3.3. Utdrag ur den inofficiella sammantällningen av gällande landskapsplaner i Nyland 13.3.2023 (© Nylands förbund).**

	Keskustatoimintojen alue, keskus. Område för centrumfunktioner, centrum.
	Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke. Utvecklingszon för tätortsfunktioner.
	Teollisuusalue. Industriområde.
	Liityntäpysäköintialue. Område för anslutningsparkering.
	Viheryhteystarve. Behov av grönförbindelse.
	Pohjavesialue. Grundvattenområde.
	Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue. Område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden.
	Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009) Byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009)
	Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö. Kulturmiljö av intresse på landskapsnivå.
	Suojelualue. Skyddsområde.
	Natura 2000 -verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue. Områden som hör till eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000.
	Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie / Moottoriväylä. Väg med två körbanor av betydelse på riksnivå/Motorled.
	Maakunnallisesti merkittävä tie / Seututie. Väg av betydelse på landskapsnivå/Regional väg.
	Liikenteen yhteystarve. Behov av trafikförbindelse.
	Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehdoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen. En streckad linje avser en alternativ lösning eller en riktgivande sträckning.

**Kuva 3.4. Voimassa olevien maakuntakaavojen oleelliset kaavamerkinnot suunnittelualueella tai sen läheisyydessä.**

**Figur 3.4. De viktigaste planbeteckningarna enligt de gällande landskapsplanerna, inom eller i närheten av planeringsområdet.**

### 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 taajama-keskuksista Nikkilän ja Talman ohella. Yleiskaavaselostuksen mukaan Etelä-Sipoossa uutta rakentamista on painotettu aikaisempaa voimakkaammin nimen-

### 3.2.2 Generalplan

I området gäller **Sibbo generalplan 2025**, lagkraftvunnen genom högsta förvaltningsdomstolens beslut 23.12.2011 (Figur 3.5). I generalplanen har Söderkulla anvisats som ett område för centrumfunktioner (C) och Söderkulla utgör en av kommunens tätorter vid sidan av Nickby och Tallmo. Enligt generalplanebeskrivningen betonas nybyggandet starkare i Södra Sibbo än tidigare och uttryckligen i Söderkulla. I

omaan 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, Porvoonvylän 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 aikataulutus ja toteuttaminen sovitetaan Helsingin seudun yhteiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja ennen kuin selvitykset muuta osoittavat, tulee vanha Heli-linjaus pitää avoimena. Heli-radan linjausta ei tosin ole enää osoitettu voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa eikä sitä tulla myöskään osoittamaan vireillä olevassa Sipoon yleiskaavassa 2050.

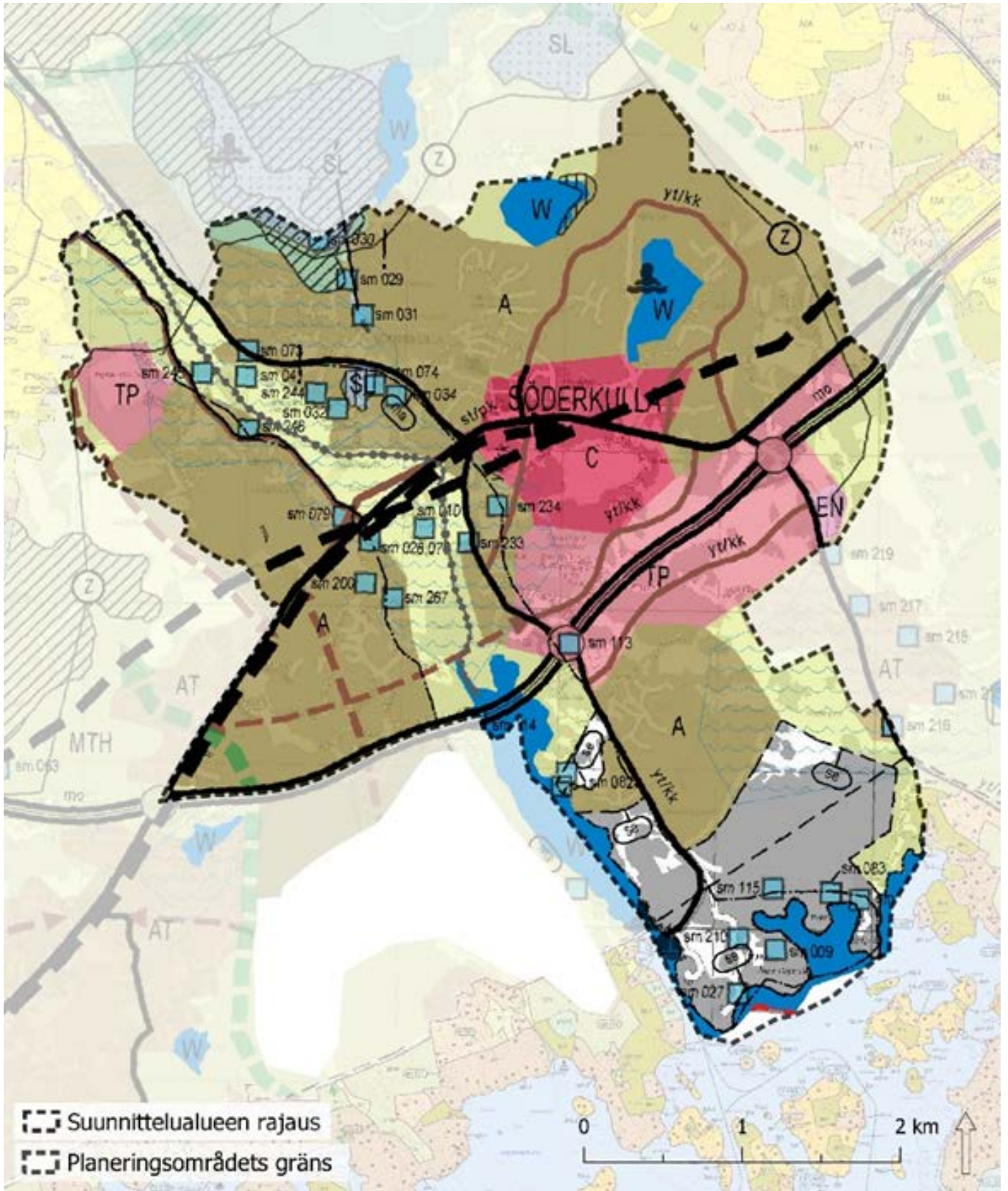
Yleiskaavassa suunnittelualueelle on lisäksi osoitettu mm. tärkeitä tai vedenhankintaan soveltuvia pohjavesialueita (sininen lainerasteri), useita muinaismuistokohteita (sm), maisemallisesti arvokas alue (ma), viheryhteystarve (vihreä nuoli), arvokas geologinen muodostuma (musta vinoviivoitettu alue),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

Eriksnäs har ett helt nytt tätortsområde planerats.

Områden för tätortsfunktioner (A) har anvisats i stor utsträckning kring centralorten Söderkulla och väster om Sibbo å samt delvis även i Eriksnäs. I generalplanen anvisas ett omfattande arbetsplats-, industri- och lagerområde (TP) i Sibboviken, på båda sidor om Borgåleden. Den sydligaste delen av Eriksnäs södra har i generalplanen anvisats som utredningsområde (se), där det enligt planbestämmelsen ska utarbetas en delgeneralplan och en detaljplan.



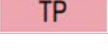
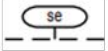








I generalplanen har man i Söderkullaområdet förberett sig för att på lång sikt dra fördel av eventuell persontågstrafik mellan Helsingfors och Borgå med stöd av planbeteckningen Korridor för utveckling av kollektivtrafiken/behov av kollektivtrafikförbindelse (svart pil). Enligt planbestämmelsen ska tidsschemat och förverkligandet samordnas med den regionala utredningen om trafiksystemen för Helsingforsregionen och tills utredningar påvisar annat ska den gamla Heli-dragningen hållas öppen. Den gällande etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen anvisar emellertid inte längre någon sträckning för Heli-banan och en sådan kommer inte heller att visas i den anhängiga generalplanen för Sibbo 2050.

I generalplanen har i planeringsområdet dessutom anvisats bland annat viktiga grundvattenområden eller grundvattenområden som lämpar sig för vattentäkt (blå vågrastrering), flera fornminnen (sm), ett landskapsmässigt värdefullt område (ma), ett behov av grönförbindelse (grön pil), en värdefull geologisk formation (svart snedstreckning), behov av vägtrafikförbindelser (brun pil) och ett område med miljövärdet som bör bevaras (svarta lodräta streck).



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

Figur 3.5. Generalplan för Sibbo 2025 är i kraft i området (generalplanesituation © Yleiskaavapalvelu, Finlands miljöcentral 11/2025).

	Keskustatoimintojen alue. Område för centrumfunktioner.
	Taajamatoimintojen alue. Område för tätortsfunktioner.
	Työpaikka-, teollisuus- ja varastoalue. Område för arbetsplatser, industri- och lagerverksamheter.
	Selvitysalue. Utredningsområde.
	Joukkoliikenteen kehittämiskäytävä/yhteystarve. Korridor för utveckling av kollektivtrafiken/behov av kollektivtrafikförbindelse.
	Tärkeä tai vedenhankintaan soveltuva pohjavesialue. Viktigt grundvattenområde eller grundvattenområde som lämpar sig för vattentäkt.
	Muinaismuistokohde. Fornminnesobjekt.
	Maisemallisesti arvokas alue. Landskapsmässigt värdefullt område.
	Viheryhteystarve. Behov av grönförbindelse.
	Arvokas geologinen muodostuma. Värdefull geologisk formation.
	Tieliikenteen yhteystarve. Behov av vägförbindelse.
	Alue, jolla on säilytettäviä ympäristöarvoja. Område med miljövärden som ska bevaras.

**Kuva 3.6. Sipoon yleiskaavan 2025 oleellimmat kaavamerkinnot suunnittelualueella tai sen läheisyydessä.**

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 3.7). Alustavan aikataulun mukaan yleiskaavaluonnos olisi tavoitteenä saada nähtäville vuoden 2026 aikana.

Rakennemallisynteesin mukaan kasvua ohjataan kestävästi ensisijaisille vyöhykkeille. Vuoden 2035 jälkeen väestönkasvua on rakennemallisynteesissä

**Figur 3.6. De viktigaste planbeteckningarna i Generalplan för Sibbo 2025, inom eller i närheten av planeringsområdet.**

I Sibbo håller man på att ta fram en **ny generalplan, Generalplan för Sibbo 2050**. Arbetet inleddes 15.12.2022. Utarbetandet av planstommen för Söderkulla pågår parallellt med arbetet med att revidera hela kommunens generalplan. Genom ett nära samarbete vill man säkerställa att Söderkullas planstomme och generalplanen stöder varandra och inte har några motsägelser.

Utkast till strukturmodeller för generalplanen var offentligt framlagda 15.6.–5.9.2023. Av utkasten till strukturmodeller tog man fram en strukturmodellensyntes. Den godkändes av kommunstyrelsen 29.4.2024 (Figur 3.7). Enligt den preliminära tidtabellen är avsikten att lägga fram ett utkast till generalplan under år 2026.

Enligt strukturmodellensyntesen styrs tillväxten på ett hållbart sätt till primära tillväxtzoner: Efter 2035

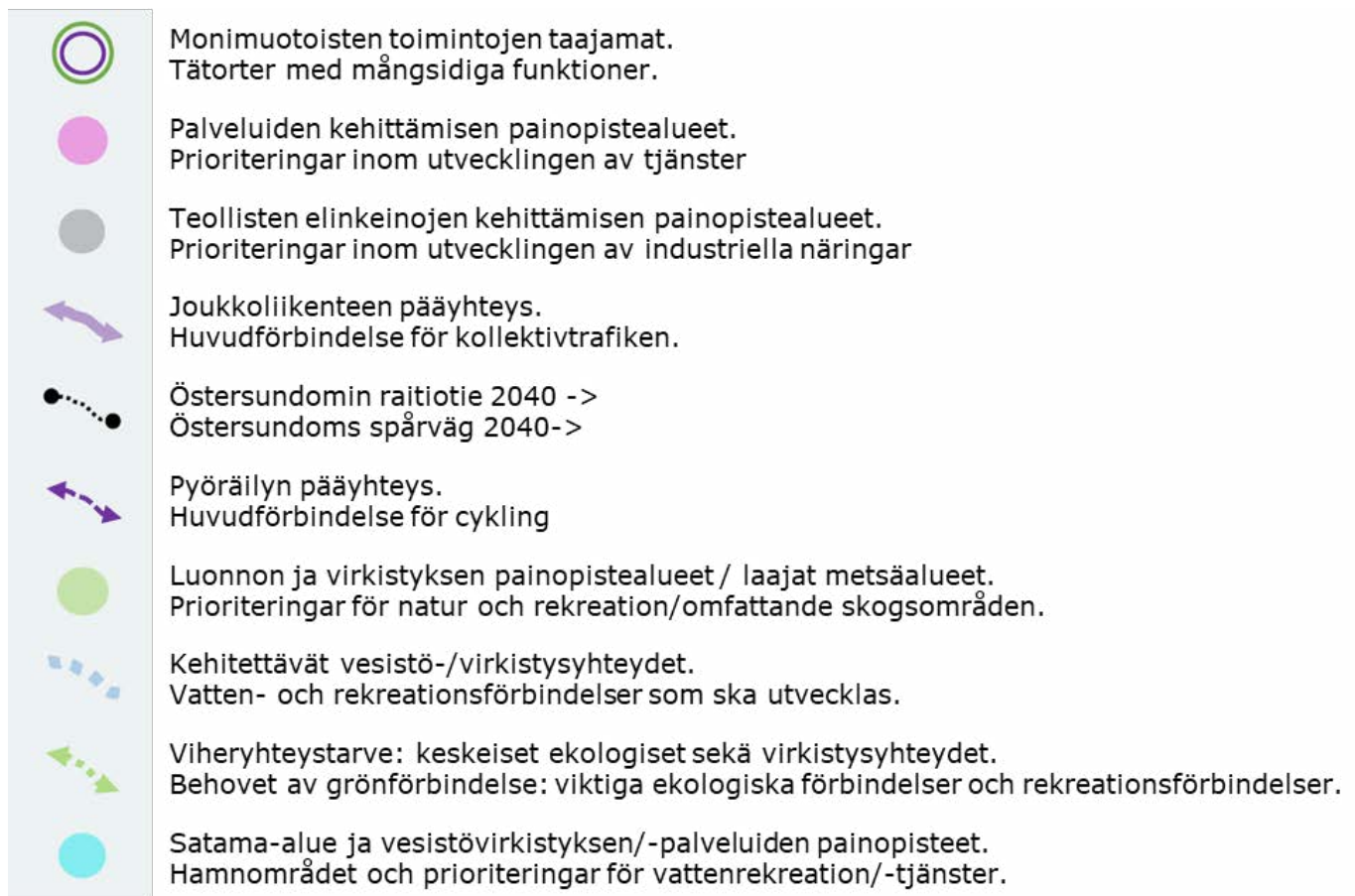
suunnattu merkittävästi Söderkullaan, jonka kasvu nopeutuu jakson loppua kohden. Vuonna 2050 Nikkilä ja Söderkulla ovat asukasmääriltään samansuuruisia, Talma jää näitä pienemmäksi taajamaksi. Söderkullan osalta asukasmääräksi on esitetty vuonna 2050 noin 11 400 asukasta, josta kasvaa 4 300 on asukasta. Vuonna 2050 Nikkilä ja Söderkulla ovat palveluiden pääkeskuksia.

förskjuts befolkningstillväxten starkt mot Söderkulla, där tillväxten accelererar mot slutet av perioden. År 2050 har Nickby och Söderkulla lika många invånare, Tallmo är en mindre tätort. För Söderkulla uppskattas invånarantalet till omkring 11 400 år 2050, vilket är en ökning med 4 300. År 2050 är Nickby och Söderkulla huvudcentrum för servicen.



**Kuva 3.7. Ote Sipoon yleiskaava 2050 rakennemallisynteesistä (© Sipoon kunta 4/2024).**

**Figur 3.7. Utdrag ur strukturmodellensyntesen för Sibbo generalplan 2050 (© Sibbo kommun 4/2024).**



**Kuva 3.8. Sipoon yleiskaava 2050 rakennemallisynteesin oleelliset merkinnät suunnittelualueella tai sen läheisyydessä.**

**Figur 3.8. De viktigaste beteckningarna i strukturmodellens syntes för Generalplan för Sibbo 2050, inom eller i närheten av planeringsområdet.**

Suunnittelualueella on lisäksi ollut vireillä **Sibbesborgin ja Eriksnäsins osayleiskaavat**. Osayleiskaavatöitä on päätetty jatkaa oikeusvaikutteisten osayleiskaavojen sijaan Söderkullan kaavarunkotarkasteluna ja kaavarunkoratkaisun pohjana käytetään vuosina 2019–2020 työstettyä Sibbesborgin alustavaa osayleiskaavaehdotusta sekä Eriksnäsins 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

Därtill har **delgeneralplanerna för Sibbesborg och Eriksnäs** varit anhängiga inom planeringsområdet. I stället för dessa generalplaner med rättsverkningskraft har man beslutat att fortsätta arbetet i form av en planstomme för Söderkulla. Som underlag för lösningen i planstommen används det preliminära förslaget till delgeneralplan för Sibbesborg från 2019–2020 samt det korrigerade förslaget till delgeneralplanen för Eriksnäs som var framlagt i början av 2015.

Målet med **delgeneralplanen för Sibbesborg** var att Sibbesborg skulle byggas till ett nytt stadscentrum i huvudstadsregionens östra tillväxtkorridor mellan Helsingfors och Borgå. Genom delgeneralplanen strävade man efter att skapa möjligheter för såväl boende som näringsverksamhet i ett lätt tillgängligt område. Tillväxten beräknades bli högst ca 19 000 nya invånare och högst ca 2 650 nya arbetstillfällen

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.

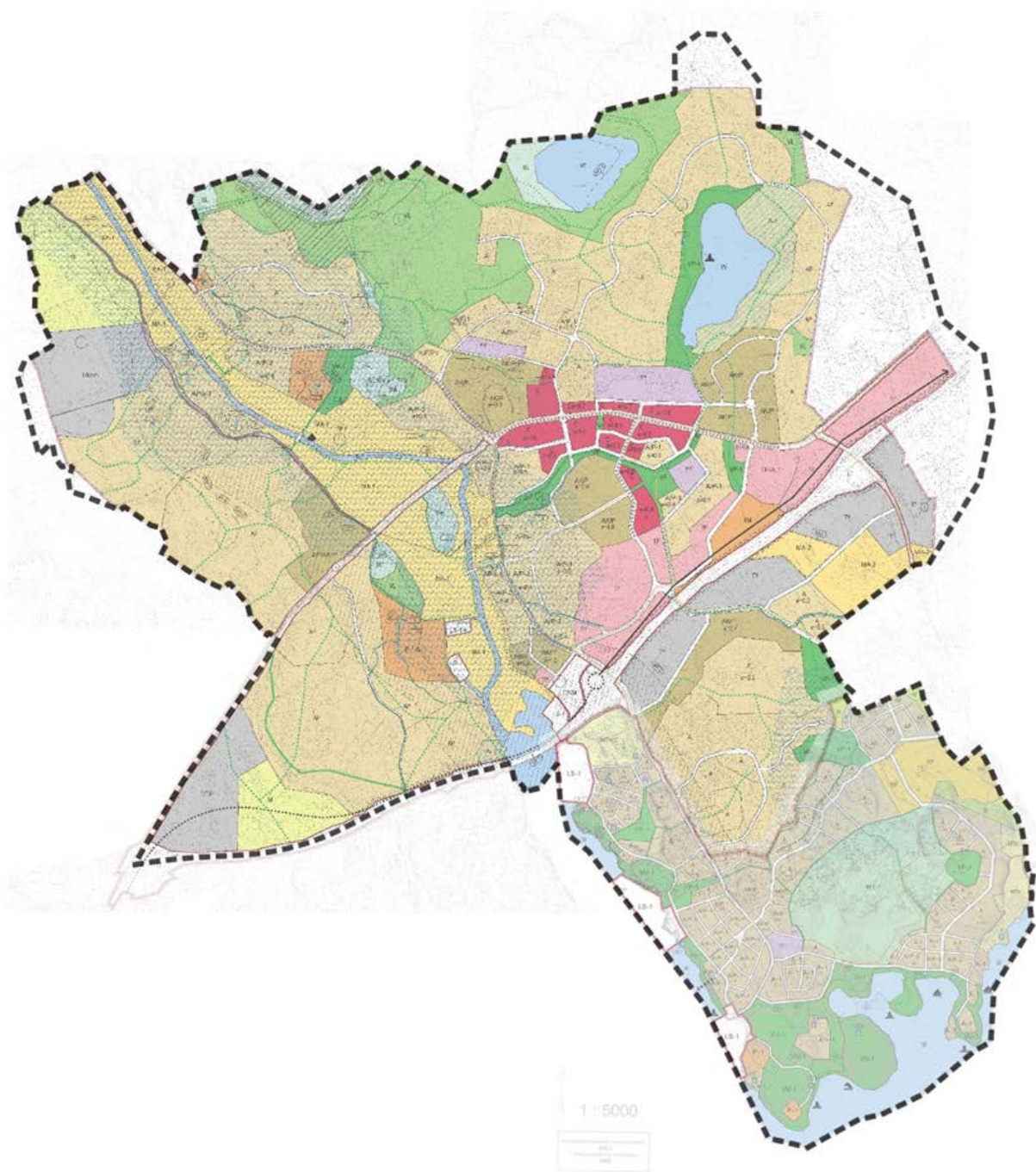
**Eriksnäs**in osayleiskaavan päätarkoituksena on ollut sijoittaa merkittävä uusi kaupunkirakentaminen Sipoonlahden rannalle. Eriksnäs on Söderkullan taajama-alueen kanssa ollut osa itämetron kehityskäytävää. Eriksnäs in osayleiskaavalla on varauduttu siihen, että alueelta on toteuttamisen eri vaiheissa hyvät joukkoliikenneyhteydet. 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 Eriksnäs in korjatusta osayleiskaavaehdotuksesta on nähtävillä seuraavalla sivulla (Kuva 3.8)

fram till år 2035. När det gäller trafik och mobilitet var ett planeringsmål i delgeneralplanen att man inte längre ska anvisa beredskap att fortsätta tunnelbanan från Majvik till Söderkulla utan att området i framtiden ansluter sig till Nickby, Borgå och Östersundom med stöd av effektiv busstrafik.

Det huvudsakliga syftet med **detaljplanen för Eriksnäs** var att förlägga nytt stadsbyggande i betydande omfattning till stranden av Sibboviken. Tillsammans med tätortsområdet i Söderkulla har Eriksnäs varit del av utvecklingskorridoren för östmetron. I delgeneralplanen för Eriksnäs skapades förutsättningar för goda kollektivförbindelser i alla faser av genomförandet. Metron var en viktig dimensioneringsfaktor och stationerna och deras näromgivning förutsatte en tät samhällsstruktur. Det var tänkt att den täta stadsstrukturen ända från början ska stödja sig på kollektivtrafiken och på lång sikt på spårkollektivtrafiken.

En sammanställning av det preliminära förslaget till detaljplan för Sibbesborg och det korrigerade förslaget till detaljplan för Eriksnäs visas på figuren nedan (Figur 3.8.).



▬ Suunnittelualueen rajaus

▬ Planeringsområdets gräns

0 0,5 1 km



**Kuva 3.8.** Yhdistelmä Sibbesborgin alustavasta osayleiskaavaehdotuksesta (13.11.2019) sekä Eriksnäsän korjatusta osayleiskaavaehdotuksesta (19.11.2014) (© Sipoon kunta).

**Figur 3.8.** En sammanställning av det preliminära förslaget till detaljplan för Sibbesborg 13.11.2019) och det korrigerade förslaget till detaljplan för Eriksnäs (19.11.2014) (© Sibbo kommun).

### 3.3.2 Asemakaava

Suunnittelualueesta noin kolmasosa (noin 620 hehtaaria) on asemakaavoitettu (Kuva 3.9). 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.

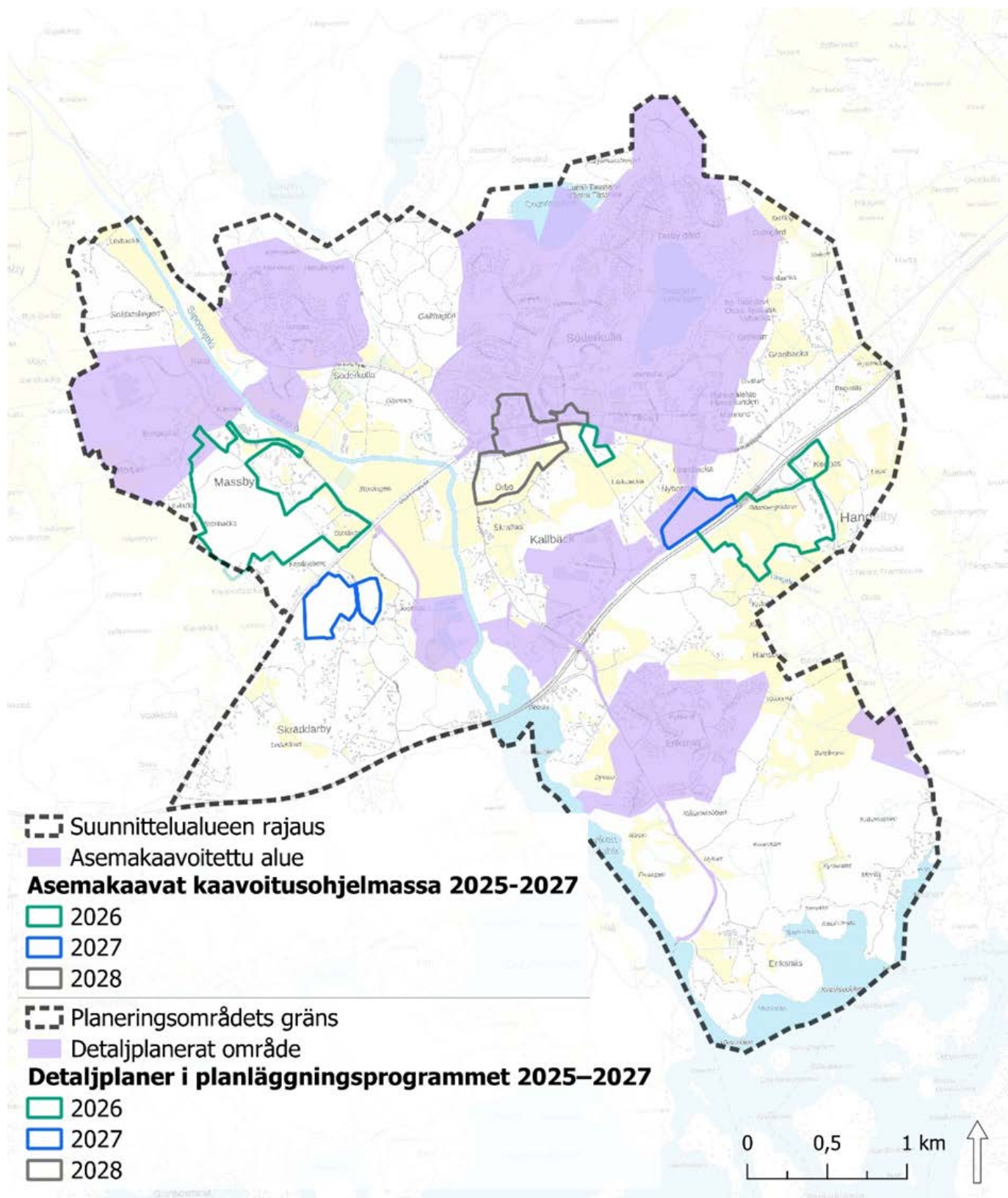
Sipoon kaavoitusohjelmassa 2025–2027 linjataan lähivuosien suunnittelun ja kaavoituksen painopistealueet ja keskeiset tehtävät. Kaavoitusohjelmassa on ohjelmoitu seuraavat asemakaavat: E5 Hangelbyn työpaikka-alue I, E6 Söderkullan pelastusasema, M3 Massbyn Danielsbackan asuinalue, S17C Söderkullan keskusta,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

### 3.3.2 Detaljplan

Omkring en tredjedel av planeringsområdet (ca 620 hektar) har detaljplanerats (Figur 3.9.). Detaljplanerna ligger till största delen på norra sidan av Borgåleden där det finns tiotals detaljplaner från olika tidsperioder. De senaste detaljplanerna som trätt i kraft är T6 Östra Tastråk (i kraft 23.11.2023), S20 Söderkulla gård (i kraft 17.8.2023) och S26 Lärdomsvägen (i kraft 14.8.2025).

Söder om Borgåleden är tre detaljplaner i kraft, av vilka den mest omfattande (E1 Eriksnäs, byggnadsplan för en del av Eriksnäs och Hangelby byar inom Söderkulla område) trädde i kraft 2001.

I Sibbo kommuns planlägningsprogram 2025–2027 dras linjerna upp för insatsområdena och de viktigaste uppgifterna för planeringen och planläggningen under de närmaste åren. Följande detaljplaner har skrivits in i planlägningsprogrammet: E5 Hangelbys arbetsplatsområde I, E6 Söderkulla räddningsstation, M3 Massby Danielsbacka bostadsområde, S17C Söderkulla centrum, S27 Kallbäck I, S29 Handelskvartret vid Nya Borgåvägen II, S30 Joensuu gård och S32 Arbetsplatsvägens detaljplaneändring.



**Kuva 3.9. Asemakaavoitettu alue sekä kaavoitusohjelman 2025–2027 asemakaavat (asemakaavahakemisto, asemakaavat kaavoitusohjelmassa) © Sipoon kunta 11/2025, taustakartta © Maanmittauslaitos 11/2025).**

**Figur 3.9. Det detaljplanerade området samt detaljplaner som ingår i planläggningsprogrammet 2025–2027 (detaljplaneregistret, detaljplaner i planläggningsprogrammet) © Sibbo kommun 11/2025, bakgrundskarta © Lantmäteriverket 11/2025).**

### 3.3 Väestö ja väestökehitys

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

### 3.3 Befolkning och befolkningsutveckling

Söderkulla är kommunens tredje betydande område för tätortsfunktioner och enligt planerna ska området utvecklas kraftigt. Folkmängden i Sibbo har ökat varje år under de senaste tio åren. Från år 2015 till år 2024 har befolkningen i Sibbo ökat med totalt omkring 3 790 invånare. År 2024 var invånarantalet i Sibbo 22 826 av vilka ca 65 % var finskspråkiga, ca 27 % svenskspråkiga och ca 8 % hade ett främmande språk som modersmål. Andelen personer med främmande språk som modersmål av befolkningen i Sibbo har något mer än fördubblats från år 2015 till år 2024.

År 2024 ökade befolkningen i Sibbo procentuellt sett mest i Östra Nylands kommuner (+1%, dvs. + 231 invånare) jämfört med året innan. Utöver Sibbo ökade befolkningen i Östra Nyland endast i Borgå år 2024 (+0,9%, dvs. +448 invånare).

Bland de s.k. KUUMA-kommunerna i Mellersta Nyland ökade folkmängden i Tusby (+2,1%) och Kyrkslätt (+1,2%) procentuellt sett mer än i Sibbo år 2024. Åren 2019 och 2020 ökade folkmängden i Sibbo procentuellt sett mest (+2,4% under båda åren) jämfört med de övriga KUUMA-kommunerna. Bland alla kommuner i Finland kom Sibbo på 24:e plats när det gäller den procentuella befolkningsökningen år 2024. År 2024 var Sibbo Finlands 46:e största kommun om man ser till folkmängden.

Enligt Statistikcentralens (2024) och kommunens prognoser (2025) fortsätter folkmängden i Sibbo att öka stadigt. I kommunens befolkningsprognos 2025 har invånarantalet i Sibbo beräknats till 29 000 invånare och i Statistikcentralens prognos till nästan 28 700 invånare år 2040. Ett av målen för Sibbo kommunstrategi 2022–2025 är en genomsnittlig befolkningstillväxt på 500 personer per år. Kommunens

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-m<sup>2</sup>, erillispientalotuotannon määräksi noin 40 200 k-m<sup>2</sup> ja pientalotuotannon määräksi noin 63 100 k-m<sup>2</sup>.

planreserv ger möjlighet att bygga bostäder för en årlig tillväxt på upp till 800 invånare.

I Sibbos befolkningsprognos 2025 beräknas invånarantalet i Söderkulla vara drygt 9 000 år 2040. I prognosen föreslås motsvarande bostadsproduktion i form av flervåningshus till en omfattning av ca 97 600 vy-m<sup>2</sup>, produktion av fristående småhus till ca 40 200 vy-m<sup>2</sup> och produktion av småhus till ca 63 100 k-m<sup>2</sup>.

**Taulukko 3.1. Muutokset ikäryhmien osalta eri väestöennusteissa.**

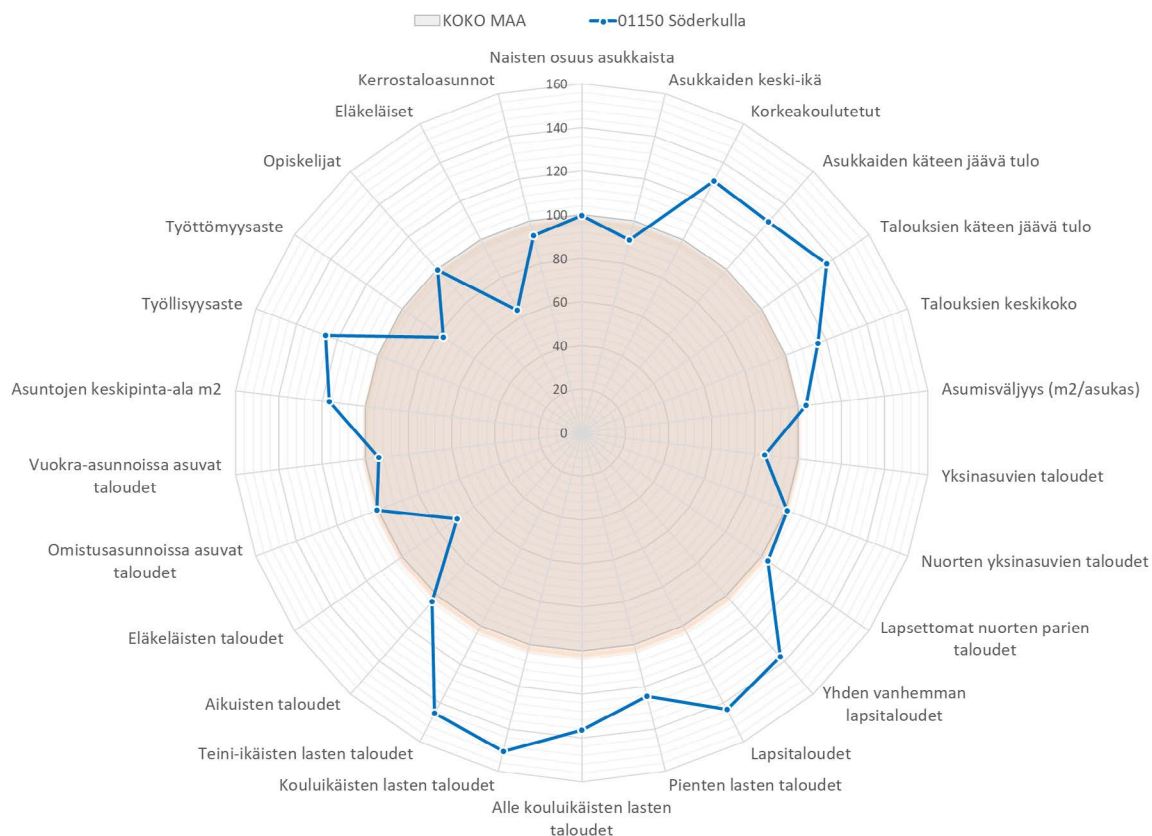
<b>Ikäryhmä Åldersgrupp</b>	<b>Sipoon väestösuunnite 2025 (toteuma), 2025-2040 Sibbo kommuns befolknings- prognos2025 (utfall), 2025-2040</b>	<b>Tilastokeskuksen ennuste 2024, 2024- 2030 Statistikcentralens prognos 2024, 2024- 2040</b>
0-6-vuotiaat 0-6-åringar	kasvaa 23 % (1 535->1 883) ökar 23 % (1 535->1 883)	kasvaa maltillisesti 8 % (1 650->1 779) ökar måttligt 8 % (1 650->1 779)
7-15-vuotiaat 7-15-åringar	kasvaa maltillisesti 10 % (2 569->2 832) ökar måttligt 10 % (2 569->2 832)	pysyy ennallaan -1 % (2 610->2 580) oförändrad -1 % (2 610->2 580)
16-18-vuotiaat 16-18-åringar	pysyy ennallaan -1 % (954->945) oförändrad -1 % (954->945)	vähenee maltillisesti -7 % (936->867) minskar måttligt -7 % (936->867)
19-64-vuotiaat 19-64-åringar	kasvaa 22 % (13 481->16 454) ökar 22 % (13 481->16 454)	kasvaa 22 % (13 570->16 623) ökar 22 % (13 570->16 623)
65+ -vuotiaat 65+ -åringar	<b>kasvaa merkittävästi 61 % (4 287-&gt;6 886) ökar betydligt 61 % (4 287-&gt;6 886)</b>	<b>kasvaa merkittävästi 53 % (4 474-&gt;6 831) ökar betydligt 53 % (4 474-&gt;6 831)</b>

**Tabell 3.1. Förändringar i åldersgrupperna i olika befolkningsprognoser.**

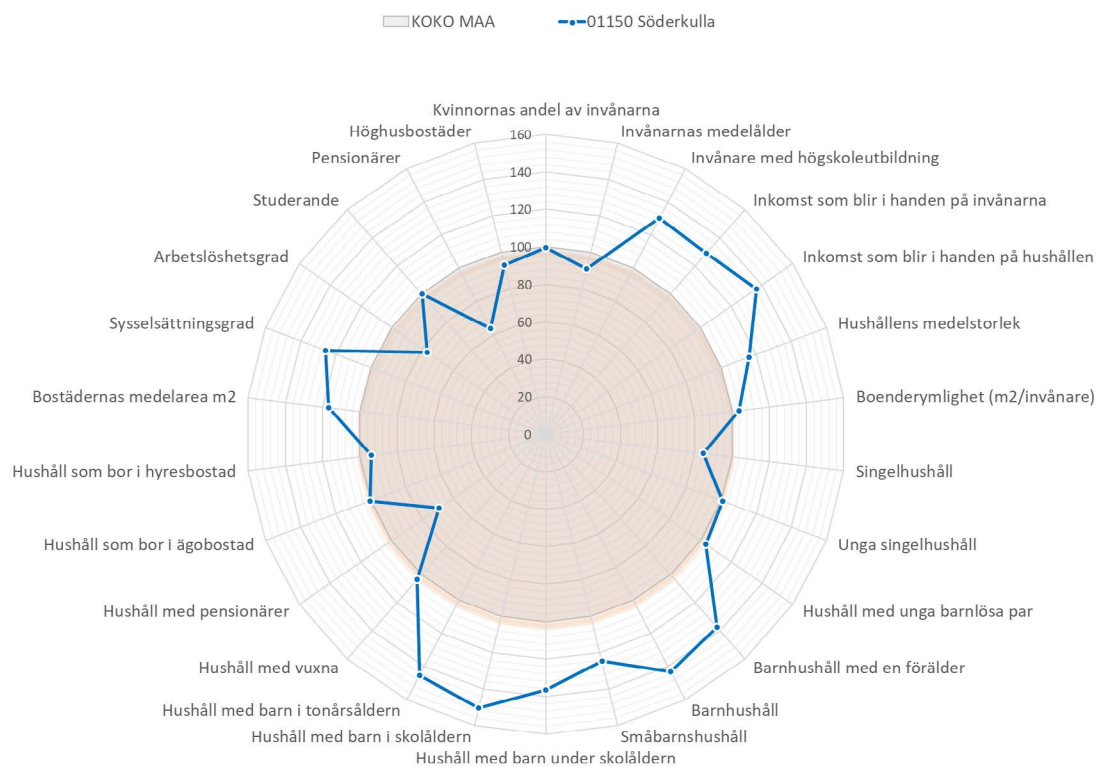
Söderkullan kaavarunkoalueella asui Tilastokeskuksen ruututietokannan mukaan noin 5 900 asukasta vuonna 2022. Laadittavassa yleiskaavassa vuodelle 2050 asukasmääräksi on esitetty Söderkullan osalta vuonna 2050 noin 11 400 asukasta, josta kasvua 4300 on asukasta.

Enligt Statistikcentralens rutdatabas bodde cirka 5 900 invånare inom Söderkullas planstommeområde år 2022. I den generalplan som håller på att utarbetas uppskattas invånarantalet i Söderkulla till omkring 11 400 år 2050, vilket är en ökning med 4 300.

### Väestödemografia 2021



### Befolkningsdemografin 2021



**Kuva 3.10. Väestödemografia kuvaa mm. alueen väestön ikä-, koulutus-, työllisyys- ja asumisrakennetta.**

**Figur 3.10. Befolkningsdemografin beskriver bl.a. befolkningens ålders-, utbildnings-, sysselsättnings- och boendestruktur.**

Vertailu Söderkullan ja koko maan väestödemonografiasta on nähtävissä yllä (Kuva 3.10). 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 Maanomistussuhteet

Sipoon kunta omistaa vajaan kolmanneksen (noin 590 hehtaaria) suunnittelualueesta (Kuva 3.11).

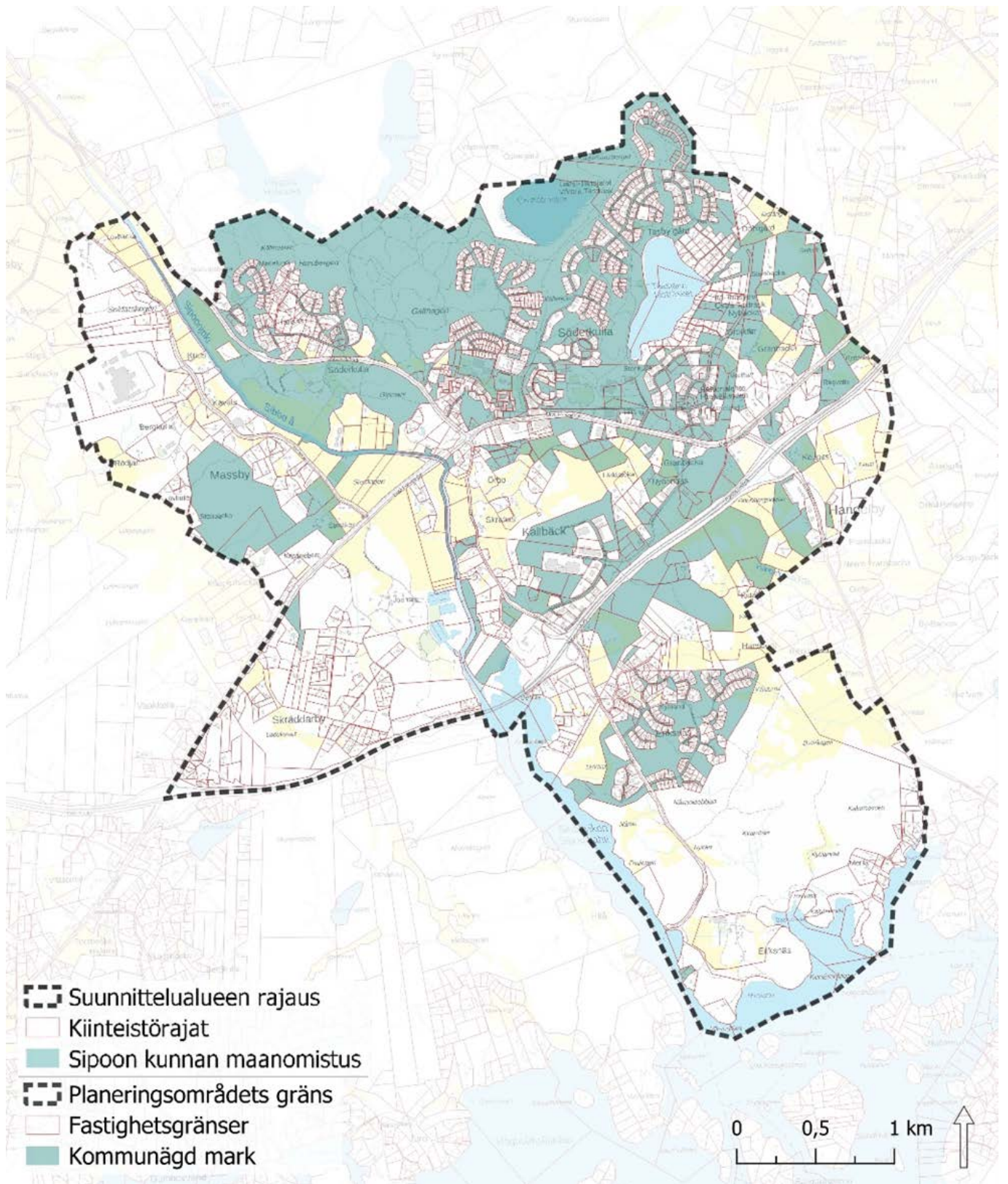
Sipoon kunta on merkittävä maanomistaja erityisesti Uuden Porvoontien pohjoispuolella. Sipoon kunnan omistuksessa on suurelta osin mm. Söderkullan kartanoon kuuluneet maat. Kunta on hankkinut maaomaisuutta myös Porvoonväylän tuntumasta työpaikka- ja teollisuusalueita varten. Eriksnäsän alue on suurelta osin yksityisessä omistuksessa, ja kunnan omistuksessa ovat Eriksnäsissä pääasiassa asemakaavoitetun alueen viher- ja katualueet.

Bilden ovan är en jämförelse mellan befolkningsdemografin i Söderkulla och hela landet (Figur 3.10.). Jämfört med medelvärdet för hela landet kan följande konstateras:

- Jämfört med hela Finland har Söderkulla **fler personer under 18 år och färre personer över 65 år.**
- De typiska hushållen i Söderkulla är **barnfamiljer**. Hushåll med barn i tonåren och skolåldern utgör merparten.
- Söderkulla har **färre pensionärer** jämfört med genomsnittet för hela landet.
- Jämfört med genomsnittet finns det fler **högt utbildade** invånare och **inkomstnivån är klart högre än i hela landet.**
- **Arbetslöshetsgraden är lägre än genomsnittet för hela Finland.**
- I Söderkulla bor nästan lika många hushåll i ägarbostäder som i hyresbostäder.
- **Bostädernas medelarea** är något **större** än genomsnittet för hela landet.

### 3.4 Markägoförhållanden

Sibbo kommun äger knappt en tredjedel (ca 590 hektar) av planeringsområdet (Figur 3.11.). Sibbo kommun är en betydande markägare särskilt norr om Nya Borgåvägen. Sibbo kommun äger till stor del bl.a. den mark som tillhört Söderkulla gård. Kommunen har förvärvat mark även nära Borgåleden för framtida arbetsplats- och industriområden. Eriksnäsområdet är till stor del privatägt och kommunen äger gröns- och gatuområdena i det område som i huvudsak har detaljplanerats i Eriksnäs.



**Kuva 3.11. Sipoon kunnan maanomistus suunnittelualueella (kiinteistörekisteri © Maanmittauslaitos 4/2024, taustakartta © Maanmittauslaitos 10/2024, kunnan maanomistus © Sipoo kunta 3/2024).**

**Figur 3.11. Sibbo kommuns markinnehav i planeringsområdet (fastighetsregistret © Lantmäteriverket 4/2024, bakgrundskarta © Lantmäteriverket 11/2025, kommunens markinnehav © Sibbo kommun 3/2024).**



### 3.5 Rakennuskanta ja taajamarakenne

Suunnittelualueen taajamarakenne keskittyy nykyisin vahvasti Porvoonväylän pohjoispuolelle, jossa maaseutumaista asutusta on pääasiassa vain suunnittelualueen 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 Eriksnäsän alueilla. Söderkullan taajamarakenne on laajentunut SYKE:n taajama-aineiston perusteella vuodesta 2000 vuoteen 2022 erityisesti Taasjärven ympärille sekä Eriksnäsän alueelle.

Suunnittelualueen kerrostaloalueet keskittyvät Söderkullan keskustaajamaan Pähkinälehdon, Kalliomäen ja Mäntymäen alueille sekä Söderkullan torin ympäristöön, lähelle keskustan julkisia ja kaupallisia palveluita. Keskustaajaman alueella rakennuskanta

### 3.5 Byggnadsbeståndet och tätortsstrukturen

Tätortsstrukturen i planeringsområdet är nu starkt koncentrerad till norra delen av Borgåleden, där landsbygdsbebyggelsen huvudsakligen är förlagd till utkanterna av området. Enligt Finlands miljöcentrals (SYKE) avgränsning indelas tätorterna i täta och glesa tätortsområden. Till täta tätorter räknas de rutor vars områdeseffektivitet, beräknad enligt metoden med grannrutor, är större än 0,02. Centralorten Söderkulla och dess närområde är ett tätare befolkat tätortsområde. Enligt Finlands miljöcentrals material finns det tätt befolkade tätortsområden även i Hansas och Eriksnäs. Söderkullas tätortsstruktur har enligt Finlands miljöcentrals material utvidgats från år 2000 till år 2022 särskilt kring Tasträsk och i Eriksnäs.

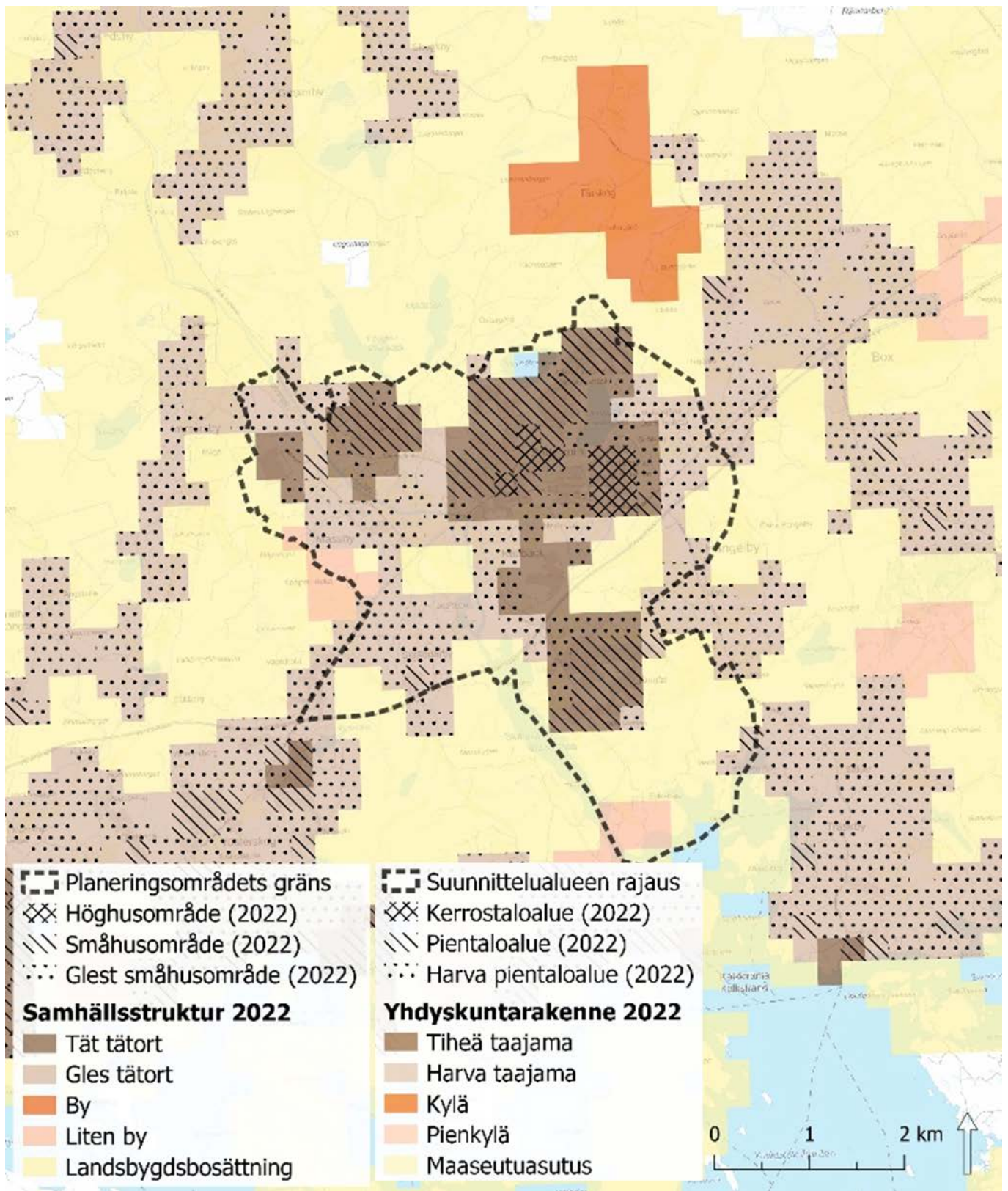
Höghusområdena är koncentrerade till Hassellunden, Stenkulla och Tallbacka samt kring torget i Söderkulla, nära den offentliga och kommersiella servicen i centrum. I centralortsområdet är byggnadsbeståndet omväxlande till typologin och består förutom höghus även av radhus och småhus, låga affärsbyggnader

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 3.12). 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.

der och skolhus. Småhusområdena är huvudsakligen belägna i de tätbefolkade områdena, medan de glesare tätortsområdena har gles småhusbebyggelse. I området finns även byggnader från början av 1900-talet (Figur 3.12.). Fritidshusen ligger främst på östra sidan av Tasträsket samt längs Varpvägen och Störsviksvägen.

De flesta affärsbyggnaderna och offentliga byggnaderna och därmed även största delen av den offentliga och den kommersiella servicen finns inom centralortsområdet. Industribyggnader finns däremot främst i omedelbar närhet av Borgåledens norra sida, till exempel K. Hartwalls fabrik.



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

Figur 3.12. Samhällsstrukturen i området (bostäder, tätorter, bosättning enligt YKR-systemet © Finlands miljöcentral 4/2024, bakgrundskarta © Lantmäteriverket 11/2025).

## 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).

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, pakkauslaitteet 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).

## 3.6 Arbetsplatser

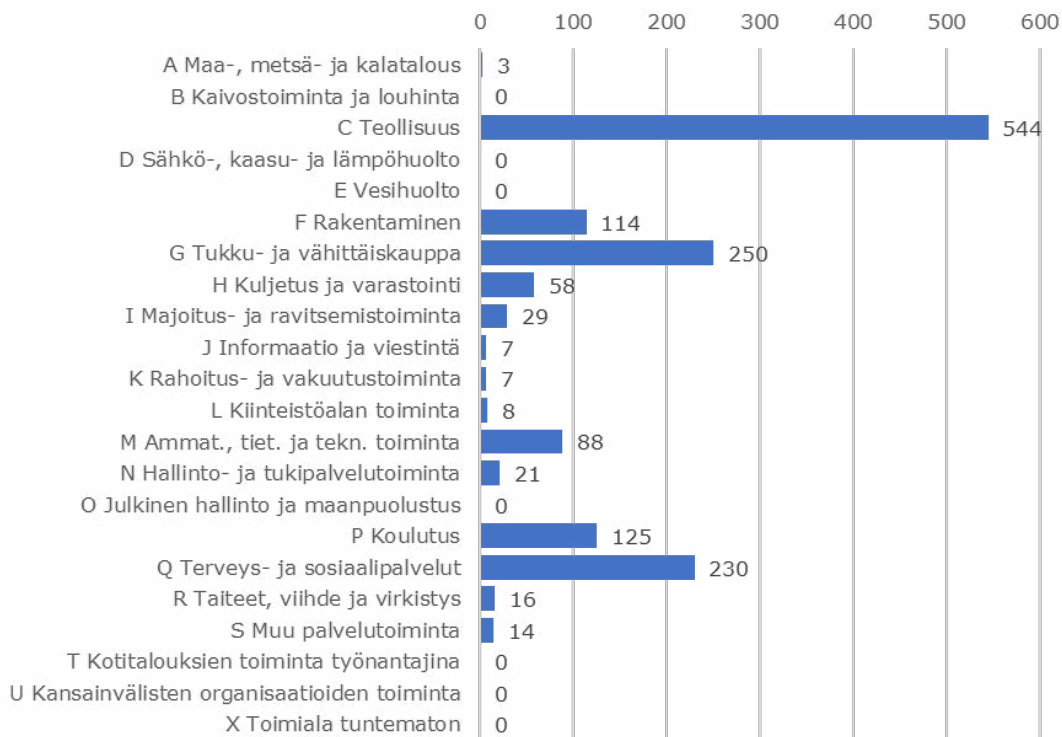
Det finns flera branscher inom planeringsområdet som sysselsätter ett stort antal människor. Arbetsstillfällena finns särskilt inom industrin (540 arbetstillfällena), parti- och detaljhandel (250 arbetstillfällena), hälso- och socialvårdstjänster (230 arbetstillfällena), utbildning (120 arbetstillfällena) och byggande (110 arbetstillfällena).

De största arbetsgivarna inom planeringsområdet och deras huvudsakliga verksamhetsområden visas i figuren ovan (Figur 3.13.) och är följande:

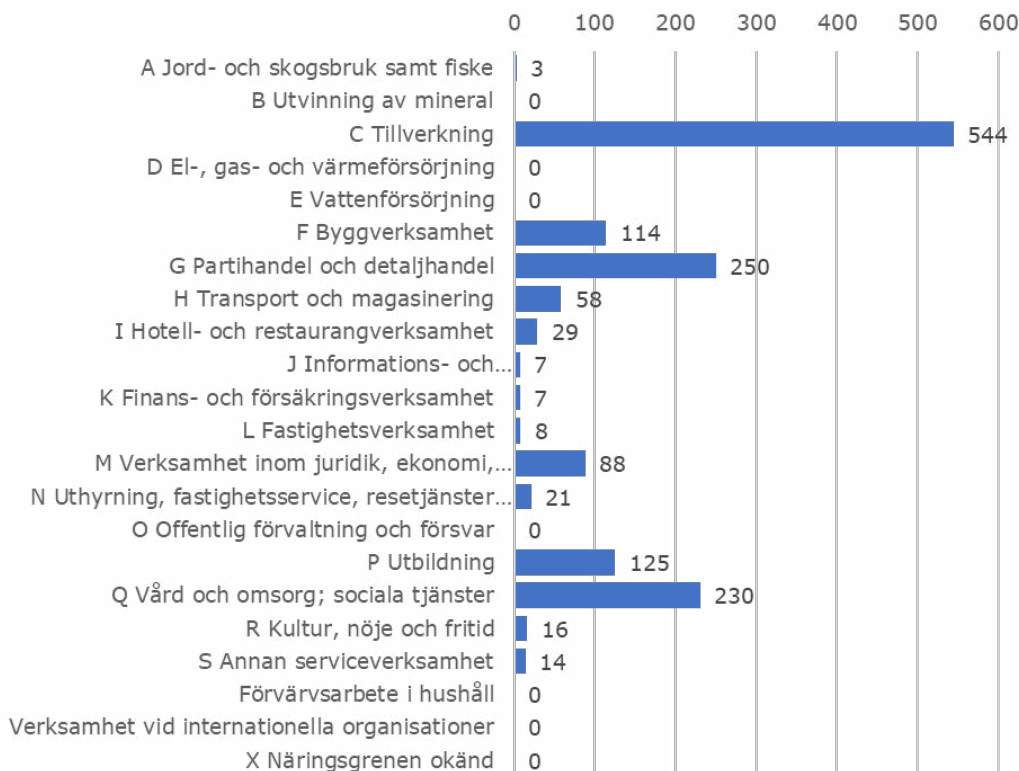
- Arla OAb, livsmedel
- Hartwall K Oy Ab, tillverkning av metallvaror
- Nano, lasten ja nuorten Kerhotoiminta Oy, klubbar
- Halti Oy, sportredskap och -utrustning
- Finnvacuum Oy Ab, förpackningsmaskiner och förpackningsmaterial

De tydligaste regionala arbetsplatskoncentrationerna ligger i nordvästra hörnet av planeringsområdet, söder om Söderkulla centrum längs riksväg VT 7 och i centrum. Placeringen av arbetsplatser och bostäder visas på följande karta (Figur 3.14).

Työpaikat toimialoittain suunnittelualueella 31.12.2021  
(Ruututietokanta)

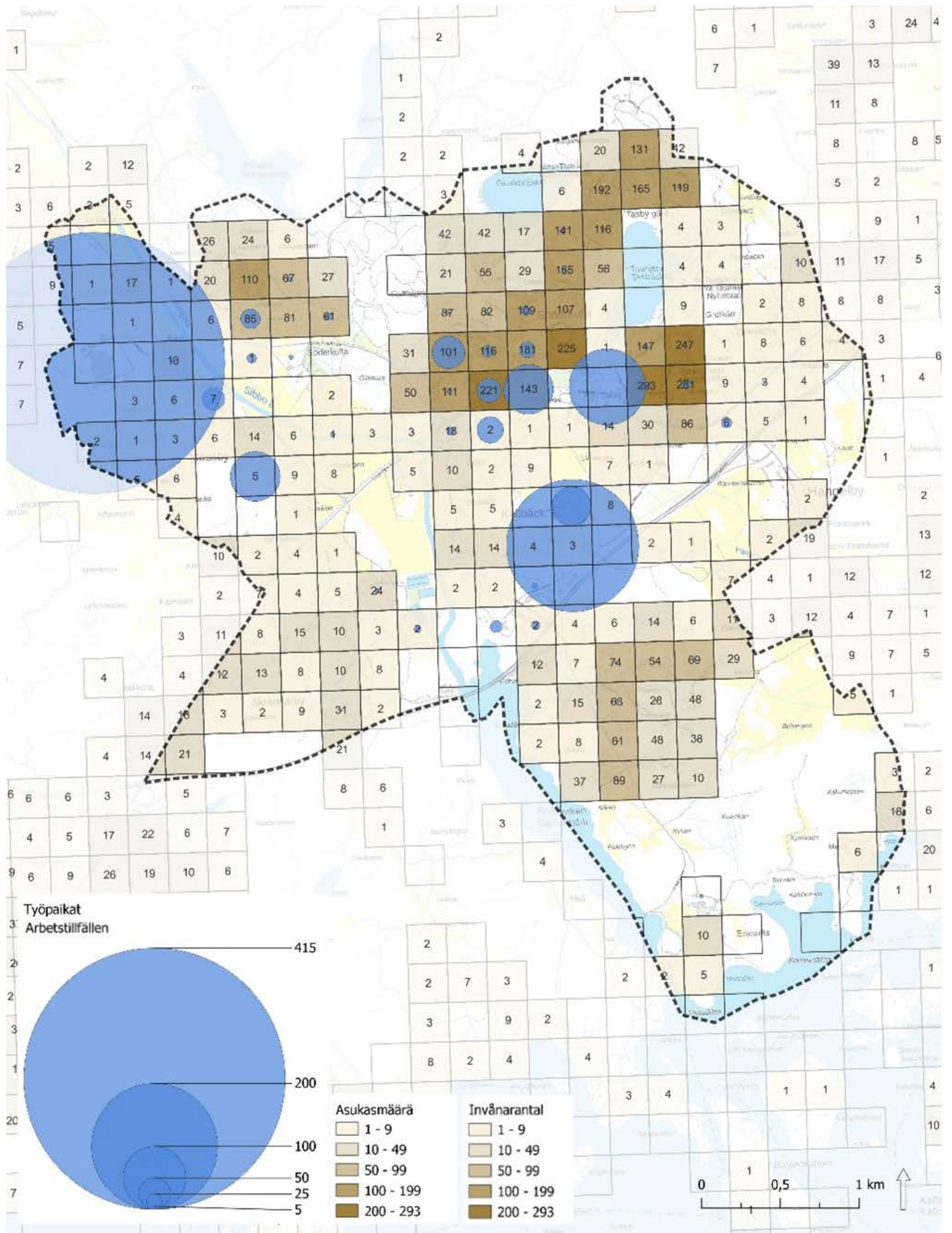


Arbetsplatser efter näringsgren inom planeringsområdet  
31.12.2021 (Rutdatabasen)



**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).**

**Figur 3.13. Arbetsplatser inom planeringsområdet efter näringsgren 31.12.2021 (Arbetsplatser efter näringsgren © Rutdatabasen. Obs. En del av de arbetstillfällena som statistikförs kan saknas på grund av skyddet av statistiska rutor om det finns färre än tre arbetstillfällena i en ruta).**



**Kuva 3.14. Työpaikkojen ja asukkaiden sijoittuminen suunnittelualueella (Työpaikat ja asukasmäärä © Ruututietokanta).**

**Figur 3.14. Arbetsplatser och bostäder i planeringsområdet (Arbetsplatser och invånarantal © Ruttdatabasen).**



## 3.7 Palveluverkko

### 3.7.1 Kaupan palveluverkko

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 joukko- liikenteellä 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-m<sup>2</sup>, 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.

## 3.7 Servicenätet

### 3.7.1 Det kommersiella servicenätet

I Nylandsplanen 2050 har Söderkulla betecknats som ett **område för centrumfunktioner**. Med objektsbeteckningen anges de största och mångsidigaste centrumen utanför rikscentrum, där det förekommer boende, arbetsplatser och offentliga och privata tjänster. Centrumen kan också nås lätt med kollektivtrafik. Området ska utvecklas som ett funktionellt mångsidigt, tätbebyggt centrum med service, arbetsplatser och bostäder med beaktande av behoven i anslutning till boendet och näringslivet. Stora detaljhandelsenheter av regional betydelse får placeras i området. Den nedre gränsen för storleken på en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse är 4000 vy-m<sup>2</sup> om inte något annat anvisats på basis av utredningar och om inte något annat fastställts i planeringsbestämmelserna. Med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse avses också ett sådant område för detaljhandel bestående av flera affärer som till sina verkningar kan jämföras med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse.

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-m<sup>2</sup>, paljon tilaa vaativa erikoistavaran kauppa 10 000 k-m<sup>2</sup>. *(Taajamatoimintojen suuryksiköiden koon alarajat -osa suunnittelumääräyksestä on kumottu Länsi-Uudenmaan vaihemaakunta-kaavan alueelta Helsingin hallinto-oikeuden päätöksellä 24.9.2021 ja päätös lainvoimainen korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023 T 756)*

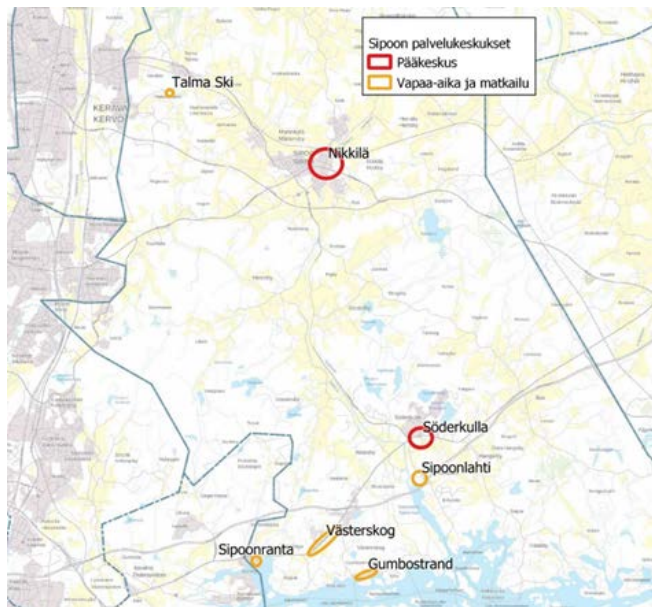
Sipoon kaupan palveluverkko (Kuva 3.15) on pääosin kaksinapainen, päivittäistavara- ja erikoiskaupan sekä kaupallisten palveluiden keskittyessä Nikkilän ja Söderkullan taajamiin. Sipoon kaupan palveluverkkoa on tarkasteltu vuoden 2021 lopulla erillisessä palveluverkkoselvityksessä.

Söderkullan keskustassa supermarketit ja muutamat erikoiskaupan palvelut sijoittuvat pääosin Uuden Porvoontien varrelle (Kuva 3.16). Alueella toimivat Lidl, K-Supermarket, S-Market ja uusimpana vuonna 2024 avautunut Tokmanni. Erikoiskaupan osalta alueella sijaitsee mm. apteekki, Alko ja elektroniikkaliike.

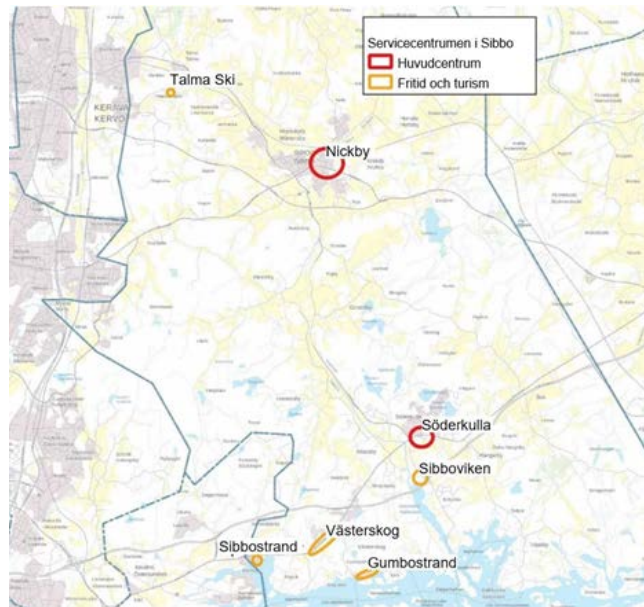
Det mer vidsträckta Söderkullaområdet har i landskapsplanen objektsbeteckningen **utvecklingszon för tätortsfunktioner**. Med beteckningen anges zoner för tätortsfunktioner av betydelse på riksnivå, landskapsnivå eller regional nivå som stöder sig på de största och mångsidigaste centrumen och där en utvecklad och effektivare samhällsstruktur är särskilt viktig med tanke på hela landskapets utveckling. Ur kommersiell synvinkel är de nedre gränserna för storleken på de stora detaljhandelsenheterna av regional betydelse inom utvecklingszonen för tätortsfunktioner i Söderkulla följande, om inte något annat anvisats på basis av utredningar: Centrumorienterad handel (dagligvaruhandel och annan specialvaruhandel) 10 000 vy-m<sup>2</sup>, utrymmeskrävande handel 10 000 vy-m<sup>2</sup> *(Den del av planeringsbestämmelsen för tätortsfunktioner som gäller nedre gränsen av storleken på en stor detaljhandelsenhet har upphävts i det område som omfattas av etapplandskapsplanen för Västra Nyland genom Helsingfors förvaltningsdomstols beslut 24.9.2021 och beslutet vunnit laga kraft genom högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023 T 756).*

Det kommersiella servicenätet i Sibbo (Figur 3.15) är i huvudsak polariserat till dagligvarubutikerna, specialhandeln och den kommersiella servicen i Nickby respektive Söderkulla. Det kommersiella servicenätet i Sibbo granskades i en separat rapport i slutet av år 2021.

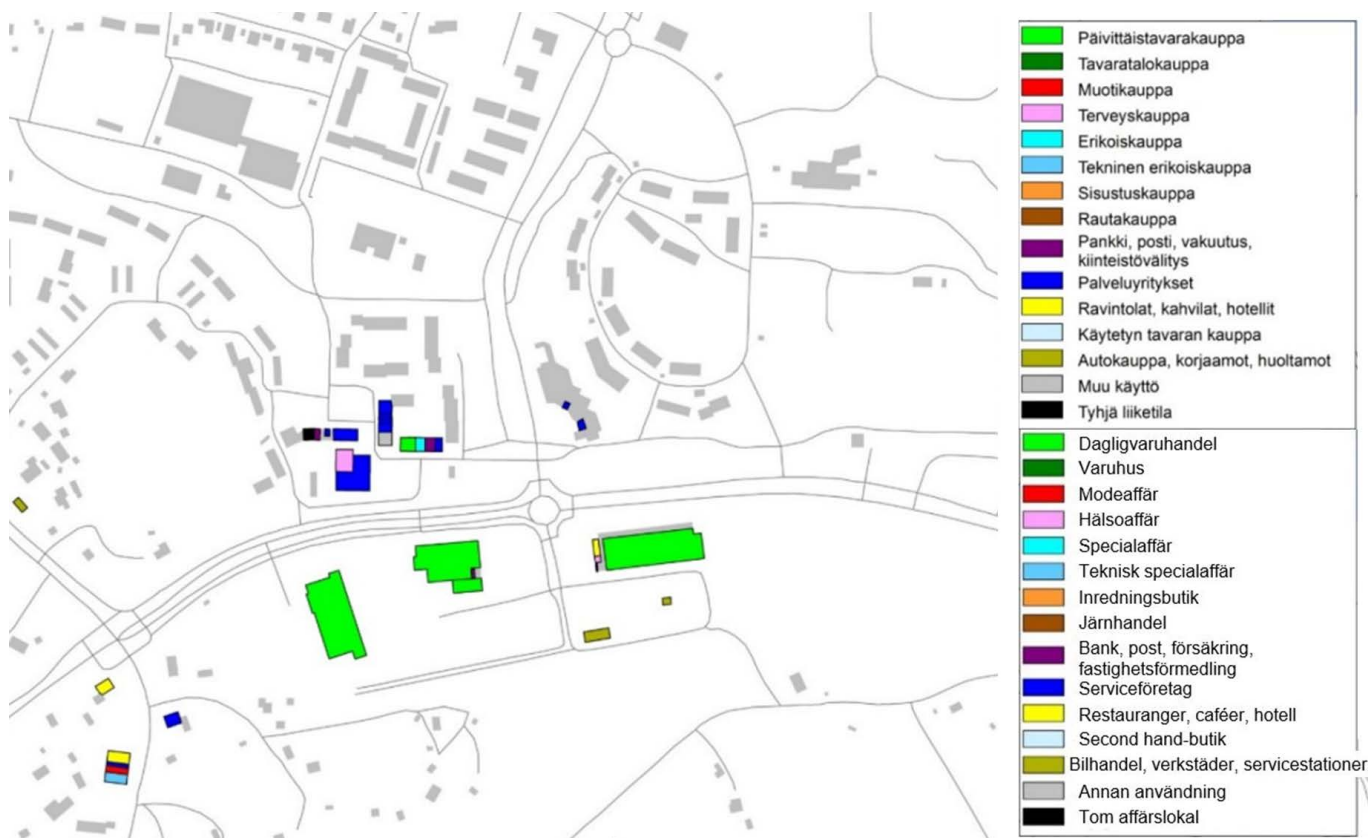
I Söderkulla centrum finns stormarknaderna och några specialaffärer huvudsakligen vid Nya Borgåvägen (Figur 3.16): Lidl, K-Supermarket, S-Market och Tokmanni, som öppnades 2024. När det gäller specialhandel finns bl.a. ett apotek, Alko och en elektronikaffär.



**Kuva 3.15. Sipoon kaupan palveluverkko 2021 (Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys © WSP, pohjakartta © Maanmittauslaitos 5/2021).**



**Figur 3.15. Det kommersiella servicenätet i Sibbo 2021 (Utredning om det kommersiella servicenätet i Sibbo © WSP, baskarta © Lantmäteriverket 5/2021).**



**Kuva 3.16. Söderkullan kaupallinen rakenne 2021 (Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys © WSP, pohjakartta © Maanmittauslaitos 5/2021).**

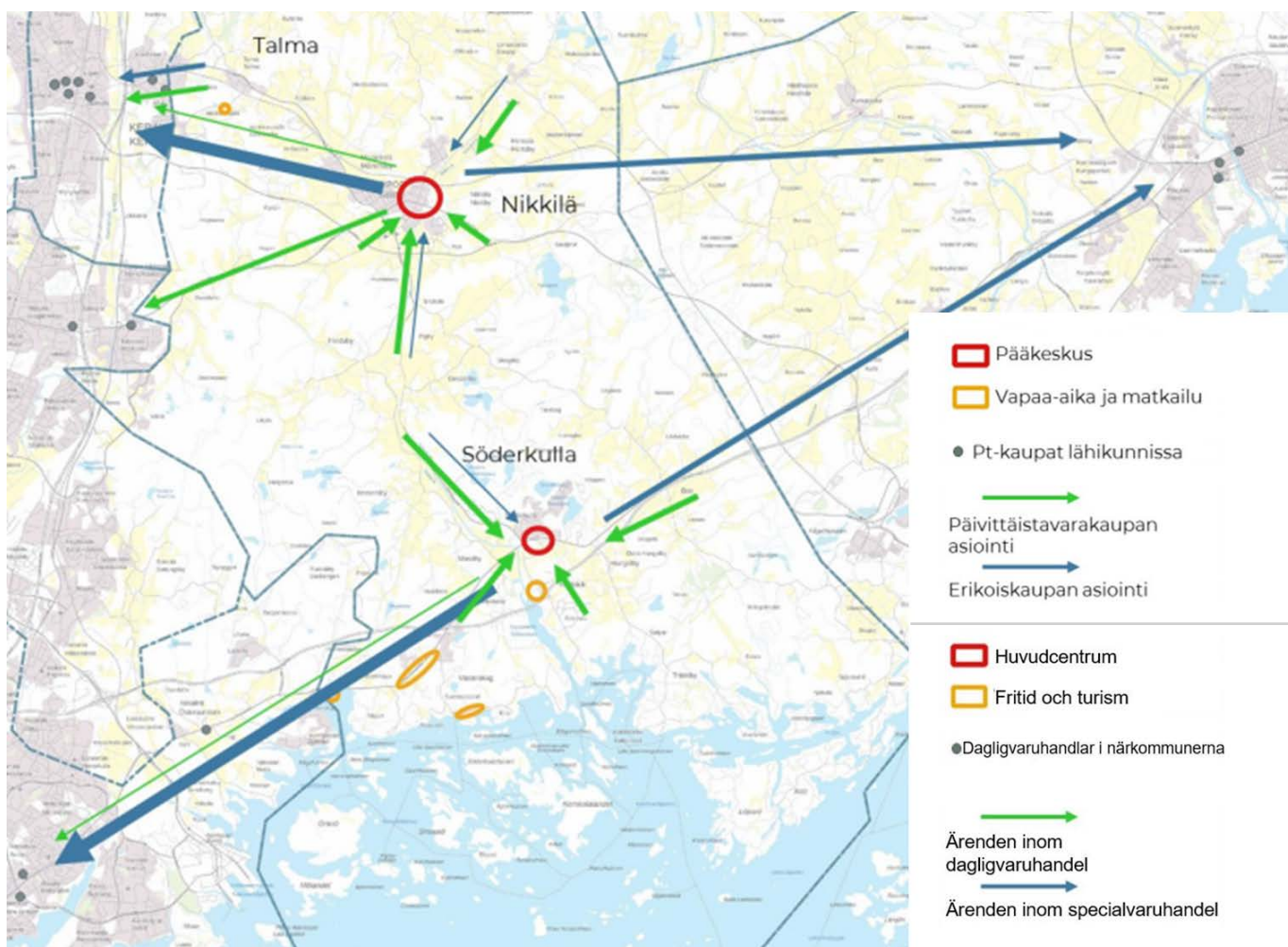
**Figur 3.16. Den kommersiella strukturen i Söderkulla 2021 (Utredning om det kommersiella servicenätet i Sibbo © WSP, baskarta © Lantmäteriverket 5/2021).**

Söderkullan kaupallisten palveluiden kokonaispinta-ala vuonna 2024 oli noin 14 400 k-m<sup>2</sup>, josta merkittävin osa eli noin 10 000 k-m<sup>2</sup> oli päivittäistavarakauppaa, hieman vajaa 2 000 k-m<sup>2</sup> muiden palveluyritysten tilaa, noin 1 000 k-m<sup>2</sup> 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 3.17).

Den totala arealen för den kommersiella servicen i Söderkulla var år 2024 ca 14 400 vy-m<sup>2</sup>, varav största delen – 10 000 vy-m<sup>2</sup> – företräddes av dagligvaruhandeln. Knappt 2 000 vy-m<sup>2</sup> användes av andra serviceföretag, medan lokaler för caféer och restauranger utgjorde ca 1 000 vy-m<sup>2</sup>. Återstoden användes av olika specialhandlar, hälsovårdstjänster, en bilaffär och en servicestation. Mellan 2016 och 2024 ökade affärsarealen i Söderkullaområdet, särskilt i och med att dagligvaruhandeln och restaurangtjänsterna ökade.

Ärendetrafiken, särskilt inom dagligvaruhandeln, är betydande i Nickby och Söderkulla, men samtidigt är tillgängligheten i huvudstadsregionen god, så när det gäller specialhandeln går ärendetrafiken bortom Sibbo (Figur 3.17).



**Kuva 3.17. Asiointin pääsuunnat Sipoossa (pl. taajaman sisäinen asiointi) (Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys © WSP, pohjakartta © Maanmittauslaitos).**

**Figur 3.17. Huvudinriktningen för ärendetrafiken från Sibbo (exkl. intern trafik) (Utredning om det kommersiella nätet i Sibbo © WSP, baskarta © Lantmäteriverket).**

Kaupan palveluverkkoselvityksessä 2021 Sipoon kaupallisten keskusten markkina-alueita tarkasteltiin väestösuunnitealueittain 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):

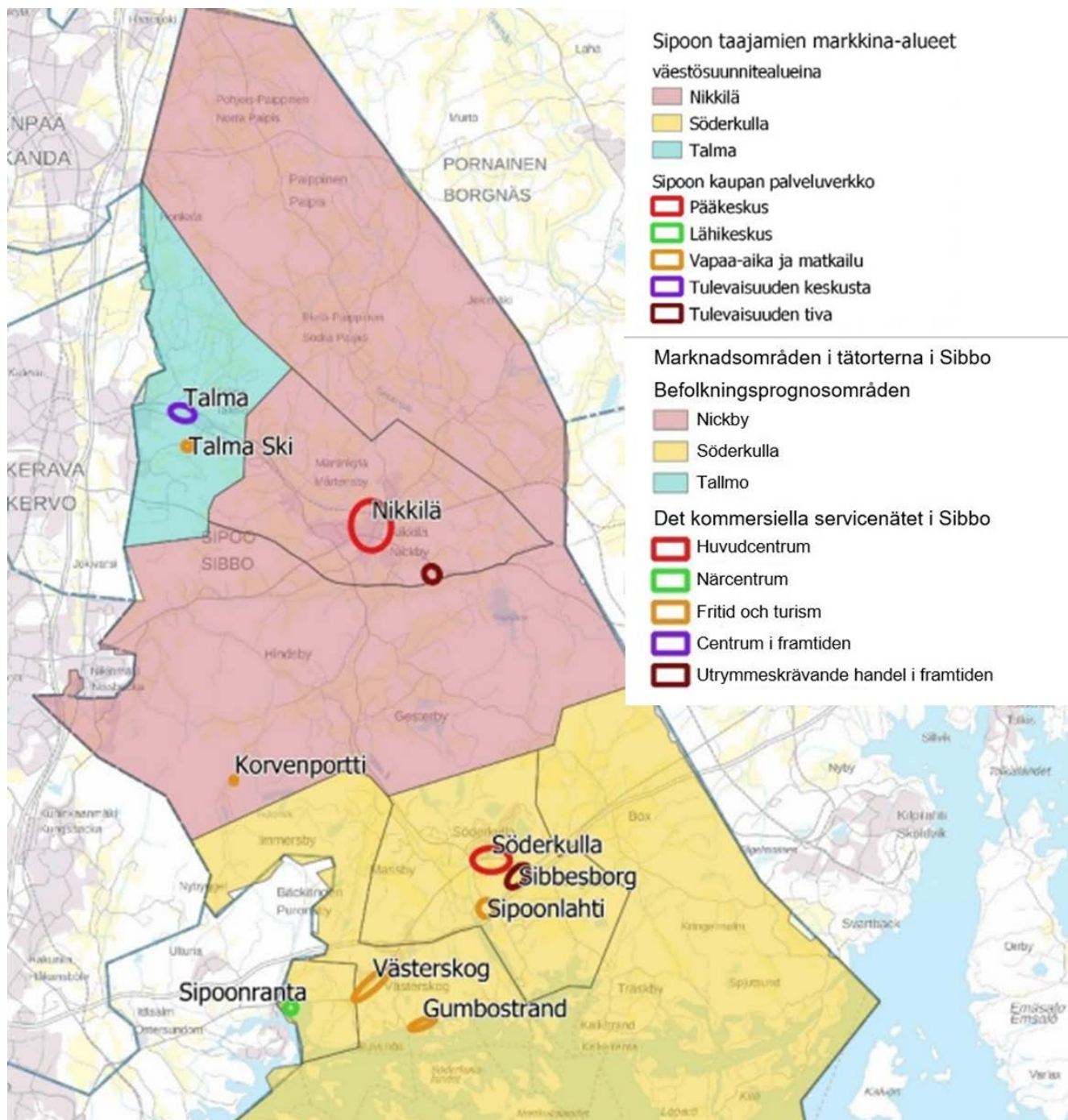
- Päivittäistavarakauppa ja Alko: 10 800 k-m<sup>2</sup>
- Erikoiskauppa: 23 000 k-m<sup>2</sup>
- Ravintolat: 9 700 k-m<sup>2</sup>
- Muut kaupalliset palvelut: 10 300 k-m<sup>2</sup>
- Tilaa vaativa kauppa: 17 500 k-m<sup>2</sup>
- Autokauppa ja huoltamot: 9 400 k-m<sup>2</sup>

Palveluverkkoselvityksessä on tunnistettu verkkokaupan keskeinen rooli osana monikanavaista kaupan palvelukenttää. Verkko-ostamisen kasvu tarjoaa osalle kaupan toimijoista mahdollisuuden vähentää myymälämäärää tai pienentää myymäläkokoja. 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.

I rapporten om det kommersiella nätet i Sibbo 2021 undersöktes marknadsområdena i de kommersiella centrumen enligt befolkningsprognosområde för att möjliggöra en uppskattning av köpkraften (Figur 3.19). Hela södra Sibbo har räknats in i Söderkulla påverkansområde. I Söderkulla påverkansområde beräknas köpkraften öka från omkring 120 miljoner euro 2020 till cirka 220 miljoner euro 2040. Ökningen av köpkraften grundar sig på den befolkningstillväxt och konsumtionstillväxt som förutspås i Söderkulla. I och med utvecklingen av köpkraften har man bedömt behovet av affärslokaler i Söderkulla. Den uppskattade maximala dimensioneringen av affärslokaler år 2040 visas nedan (Observera att affärsbehovet är riktgivande eftersom handels- och serviceföretagens olika koncept behöver mycket olika stora affärslokaler och koncepten utvecklas över tiden):

- Daglig varubutik och Alko: 10 800 vy-m<sup>2</sup>
- Specialhandel: 23 000 vy-m<sup>2</sup>
- Restauranger: 9 700 vy-m<sup>2</sup>
- Annan kommersiell service: 10 300 vy-m<sup>2</sup>
- Utrymmeskrävande handel: 17 500 vy-m<sup>2</sup>
- Bilhandel och servicestationer: 9 400 vy-m<sup>2</sup>

I utredningen om det kommersiella servicenätet konstaterades näthandels centrala roll på en marknad med flera servicekanaler. Ökningen av inköp via nätet gör det möjligt för vissa näringsidkare att minska antalet butiker eller minska storleken på butikerna. Å andra sidan kan en fungerande flerkanalverksamhet kräva att man grundar stenfotsbutiker och en sådan verksamhet hjälper också aktörer att öppna butiker på nya platser som de tidigare inte hade tänkt sig. Ökningen av näthandeln ökar också efterfrågan på upphämtningsplatser. Ett lokalt centrum kan dra nytta av den växande näthandeln tack vare en bredare marknadspotential.



**Kuva 3.18. Sipoon taajamien markkina-alueet (Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys 2021 © WSP, pohjakartta © Maanmittauslaitos).**

Kaupan alalla 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. Suu-

**Figur 3.18. Marknadsområden i tätorterna i Sibbo (Utredning om det kommersiella servicenätet i Sibbo 2021 © WSP, baskarta © Lantmäteriverket).**

När det gäller handel är verksamhetsställets läge en viktig faktor för affärsverksamheten. Ett fungerande läge påverkas bl.a. av närheten till trafikströmmar, trivseln i miljön, tillgängligheten, tomtens storlek och synlighet samt byggmöjligheterna. Små handelsfunktioner förutsätter ett läge nära potentiella kundströmmar och därför är centrumlika områden

remmat kaupan yksiköt synnyttävät asiointivirtoja ja siten niiden rooli palveluverkon osana on merkittävä.

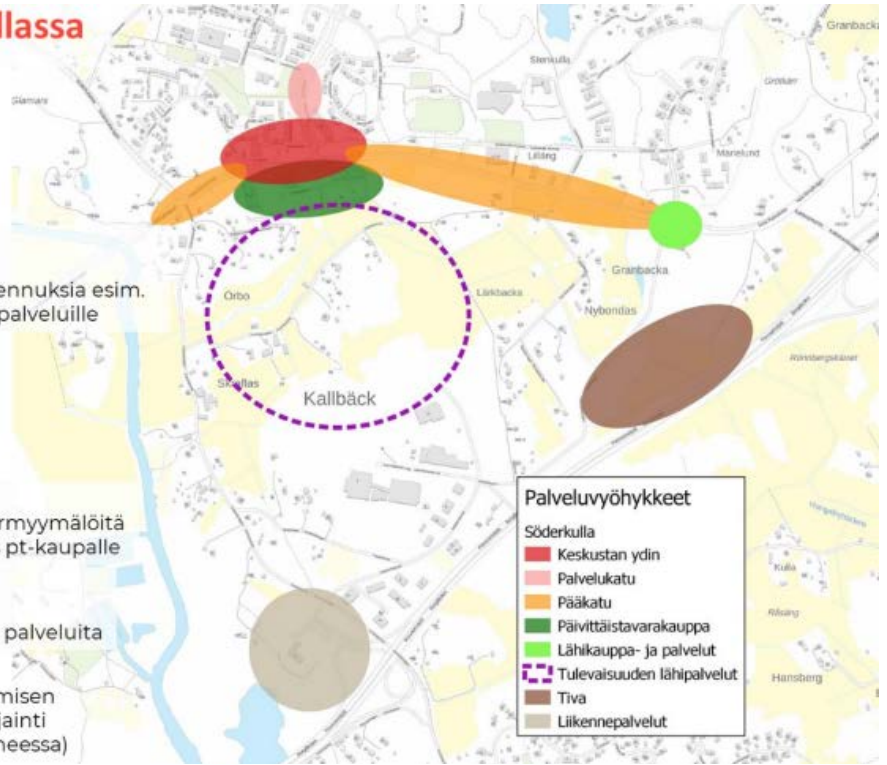
Kuva 3.20 esittää kaupan vyöhykkeet Söderkullassa. Keskustan ydinalue sijoittuu nykyisen keskustan ympäristöön Uuden Porvoontien, Terveystien, Keskustakadun ja Amiraalikadun ympäristöön. Suurin osa Söderkullan keskustan erikoisliikkeistä ja pienpalveluista sijoittuu ydinalueelle. Söderkullan keskusta jakautuu toimintojen osalta Uuden Porvoontien pohjoispuoleiseen pienpalveluiden keskittymään ja eteläpuoleiseen päivittäistavarakaupan keskittymään, joskin Uuden Porvoontien katuprofilia tulisi kehittää kaupunkimaisena katuna sujuvan asioinnin 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.

fördelaktiga etableringsplatser för sådana. Större handelsenheter skapar i sig kundströmmar och deras roll som en del av servicenätet är därför betydande.

De kommersiella zonerna i Söderkulla visas i Figur 3.20. Centrumkärnan ligger i det nuvarande centrumet i omgivningen kring Nya Borgåvägen, Hälsovägen, Centralgatan och Amiralsgatan. Största delen av specialaffärerna och de små serviceföretagen i Söderkulla finns i kärnan av centrum. I fråga om funktionerna är Söderkulla centrum indelat i en koncentration av små serviceföretag norr om Nya Borgåvägen och en koncentration av dagligvaruaffärer söder om Nya Borgåvägen. Nya Borgåvägens gatuprofil borde utvecklas som en stadsliknande gata för en smidigare koppling mellan dessa två servicekoncentrationer. En zon för utrymmeskrävande handel har planlagts längs Arbetsplatsvägen. Det är möjligt att utveckla den nuvarande trafikservicestationen i Sibboviken och dess omgivning utifrån nuvarande utgångspunkter, till exempel med kommersiell och annan service med naturlig anknytning till stationen eller företagsområdet.

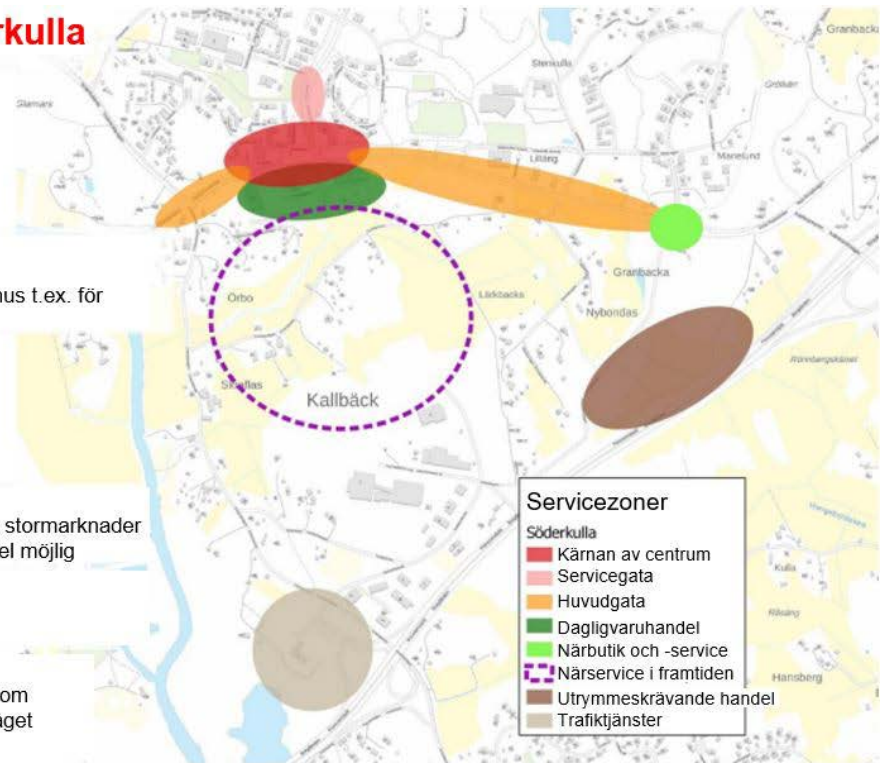
## Kaupan vyöhykkeet Söderkullassa

- Keskustan ydin**  
Tiivis kivijalkaliiketojen alue  
Keskustakauppaa ja palveluita
- Palvelukatu**  
Kivijalkapalveluita keskitetysti  
Palveluita ja muita toimitilaa
- Pääkatu**  
Keskitetyt palveluita  
Kivijalkapalveluita ja erillisiä liikerakennuksia esim.  
laajan tavaravalikoiman kaupalle ja palveluille
- Päivittäistavarakaupan vyöhyke**  
Keskustan supermarketit
- Lähipalvelut**  
Korttelikauppa ja lähipalveluita  
asumisen rakentumisen mukaan
- Tiva-vyöhyke**  
Tilaa vaativaa kauppaa ja muita suurmyymälöitä  
Asemakaavassa mahdollisuus myös pt-kaupalle
- Liikennepalvelut**  
Liikenneasemapaalveluita  
Pienimuotoisesti muuta kauppaa ja palveluita
- Lähipalveluiden vyöhyke**  
Korttelikauppa ja lähipalveluita asumisen  
rakentumisen mukaan (tarkempi sijainti  
määritellään alueen suunnitteluvaiheessa)



## Kommersiella zoner i Söderkulla

- Kärnan av centrum**  
Tätt område med stenfotsbutiker  
Centrumhandel och -service
- Servicegata**  
Koncentrerade stenfots-tjänster  
Service och andra lokaler
- Huvudgata**  
Centraliserad service  
Stenfots-tjänster och fristående affärshus t.ex. för  
brett sortiment och tjänster
- Zon för dagligvaruhandel**  
Stormarknaderna i centrum
- Närservice**  
Kvartersbutiker och närservice  
allteftersom området byggs upp
- Zon för utrymmeskrävande handel**  
Utrymmeskrävande handel och andra stormarknader  
I detaljplanen är även dagligvaruhandel möjlig
- Trafiktjänster**  
Trafikstationstjänster  
Övrig handel och service i liten skala
- Zon för närservice**  
Kvartersbutik och närservice allteftersom  
området byggs upp (det mer exakta läget  
fastställs i planeringsskedet)



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

Figur 3.20. Kommersiella zoner i Söderkulla  
(Utredning om det kommersiella servicenätet i  
Sibbo 2021 © WSP, baskarta © Lantmäteriverket).



### 3.7.2 Sivistysvaliokunnan alaiset palvelut

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 3.21 esittää Söderkullan alueella sijaitsevat sivistysvaliokunnan alaisten palveluiden mukaiset rakennukset. Alueella sijaitsee mm. useita varhaiskasvatuksen, esi- ja perusopetukset, sekä kulttuurin ja vapaa-aajan tiloja. Kuvassa yllä on Sipoonlahden koulu.

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.

### 3.7.2 Bildningsutskottets tjänster

I servicenätsplanen för bildningsväsendet (utkast 28.11.2023) har man gått igenom alla utbildnings- och småbarnspedagogiktjänster samt kultur- och fritidstjänster som är underordnade bildningsutskottet. I planen har man granskat tjänsterna inom dessa verksamheter, det nuvarande utbudet av tjänster och servicenätet, framtida behov och rekommendationer om vilka åtgärder som ska vidtas. Figur 3.21 är en karta över de byggnader i Söderkulla som används för bildningsutskottets tjänster. I området finns bl.a. flera lokaler för småbarnspedagogik, förskoleundervisning och grundläggande utbildningar samt kultur- och fritidstjänster. På bilden ovan Sipoonlahden koulu.

Enligt utkastet till servicenätplan eftersträvas kraftig tillväxt i Söderkulla inom ramen för kommunens befolkningsprognos. Om befolkningsprognosen realiseras som planerat, ökar servicebehovet inom småbarnspedagogiken och den grundläggande utbildningen, men i övrigt minskar servicebehovet i området.

## **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

## **Byggnader efter statistikområde 2023**

(Servicenätsplan för bildningsväsendet inom Sibbo kommun © FCG)

### **Söderkulla (statistikområdena 8, 9, 10 och 30)**

#### ***Småbarnspedagogik***

- Landsängens daghem
- Mäntymäen päiväkoti
- Päiväkoti Miili
- Pilke liikuntapäiväkoti (Taasjärven päiväkoti)

#### ***Förskoleundervisning***

- Sipoonlahden esiopetus
- Söderkulla förskola
- Skogsbackens daghem

#### ***Grundläggande utbildning***

- Sipoonlahden koulu
- Söderkulla skola

#### ***Ungdomsfullmäktige***

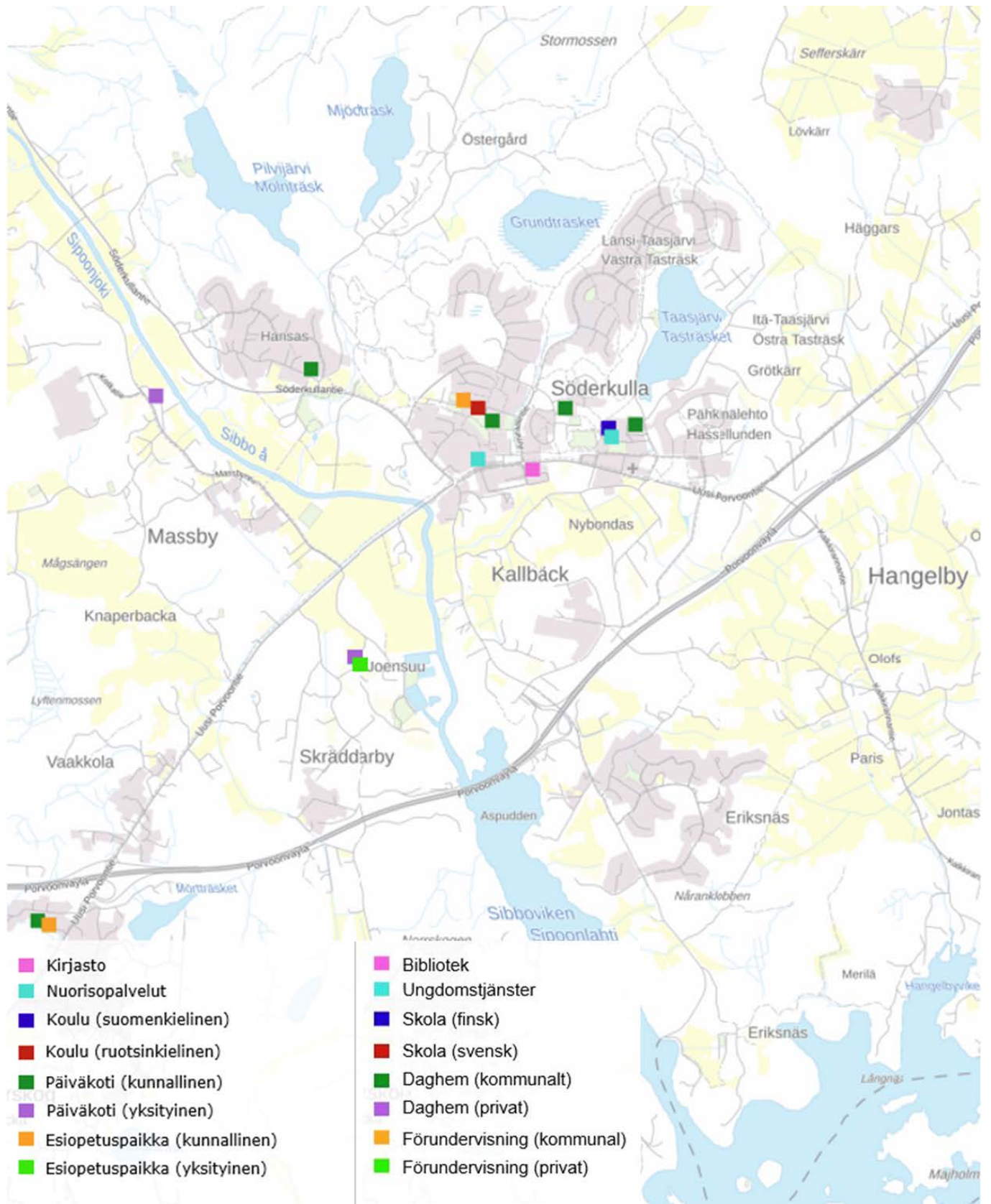
- Punahilkka
- Ungdomslokal

#### ***Kultur och fritid***

- Söderkulla bibliotek
- Kulturtjänster
- Grundläggande konstundervisning
- Söderkulla gård

#### ***Sibbo institut***

- Serviceställe vid Lärdomsvägen, Punahilkka: Gymnastiksal (Lärdomsvägen 6B)
- Stora gymnastiksalen (Lärdomsvägen 6A)
- Matsal (Lärdomsvägen 6A)
- Campusset Miili



**Kuva 3.21. Karttaote sivistysvaliokunnan alaisista palveluista Söderkullan alueella (Sipoon karttapalvelut, otettu 19.5.2025, pohjakartta © MML).**

**Figur 3.21. Karttutdrag över bildningsutskottets tjänster i Söderkullaområdet (Sibbo karttjänster, utdrag 19.5.2025, baskarta © MML).**



## 3.8 Liikenne ja liikkuminen

### 3.8.1 Tie- ja katuverkko

Söderkullan kaavarunkoalueelle on laadittu liikenneselvitys, jossa on kuvattu liikenteen nykytilanne, liikenteen kehittämistarpeet ja vaikutusten arviointi (liite 5). 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 etelärannikkoa mukaillen 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. Söderkul-

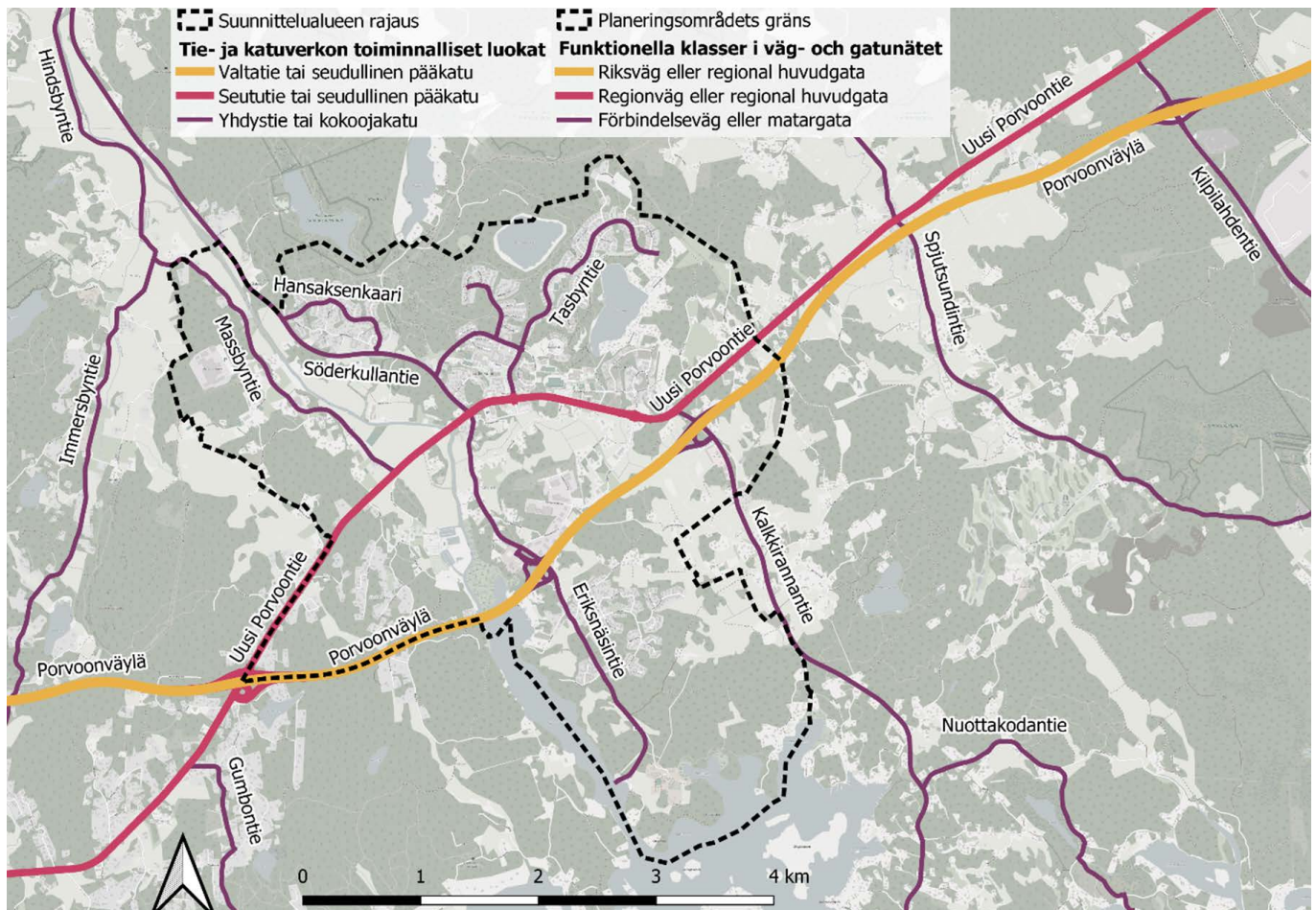
## 3.8 Trafik och mobilitet

### 3.8.1 Väg- och gatunät

En trafikutredning har utarbetats för planstommeområdet, där trafiksituationen, behovet av att utveckla trafiken och konsekvensbedömningen beskrivs (bilaga 6). De viktigaste trafiklederna inom planeringsområdet är riksväg 7 eller Borgåleden samt Nya Borgåvägen, dvs. regionväg 170. Båda går genom området från sydväst till nordost. Riksväg 7 förbinder Helsingfors med Sydöstra Finland och tillsammans med riksväg 6 utgör de förbindelser till bland annat Borgå, Kotka, Kouvola och Villmanstrand. Riksväg 7 är också en del av det europeiska kärnnätet TEN-T. Riksväg 7 är en del av den östra grenen av kärnnätet mellan Medelhavet och Skandinavien, som går från Nådendal längs Finlands sydkust mot landets östra gräns. Nya Borgåvägen är återigen som huvudgata för flera bosättningscentra samtidigt som den förenar dem med riksvägen och varandra. Söderkullavägen, som går norrut från Söderkulla, förbinder området med Nickby. Söderkullavägen är den

lantie on alueen tärkein etelästä pohjoiseen kulkeva väylä. Uuden Porvoontien liittymässä Söderkullantie muuttuu Eriksnäsintieksi. Eriksnäsintie jatkuu Söderkullan taajamasta etelään Eriksnäs läpi Sipoonlahden itärantaa seuraten. Seuraavassa kuvassa on esitetty alueen tie- ja katuverkon hierarkia (Kuva 3.22). Yllä on kuva pienemmästä asuinalueen liikennettä palvelevasta Tasbyntiestä.

viktigaste leden i sydlig-nordlig riktning. Vid anslutningen till Nya Borgåvägen övergår Söderkullavägen i Eriksnäsvägen. Eriksnäsvägen fortsätter söderut från Söderkulla tätort, genom Eriksnäs längs Sibbovikens östra strand. Följande figur visar hierarkin i väg- och gatunätet (Figur 3.22). Bilden ovan är tagen på Tasbyvägen, en mindre väg som betjänar bostadsområdet.



**Kuva 3.22. Tie- ja katuverkon hierarkia (Digiroad).**

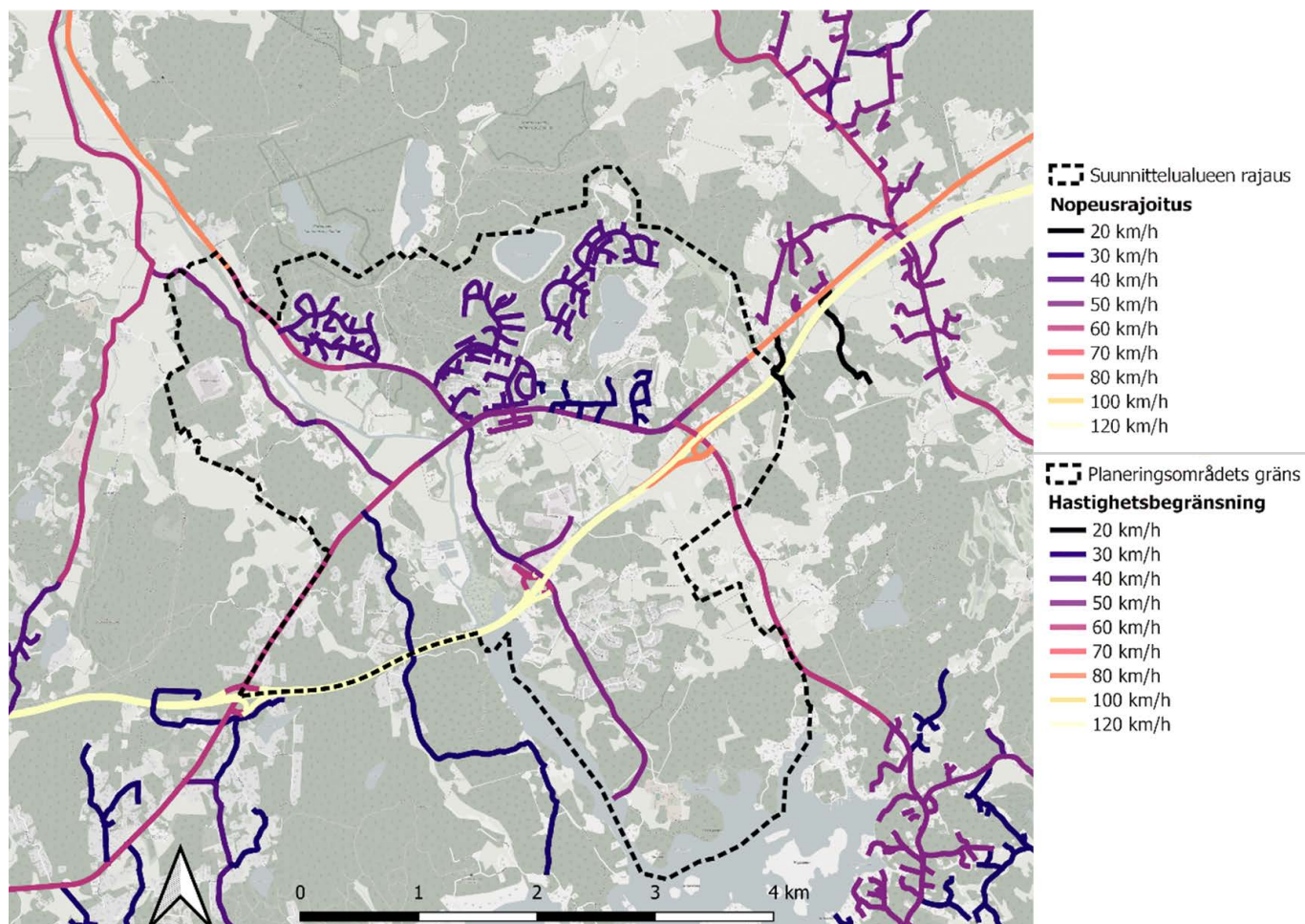
Alueen nopeusrajoitukset myötäilevät tie- ja katuverkon hierarkiaa, suurimmat liikennemäärät esiintyvät päteillä ja pääkaduilla. Valtatiellä 7 nopeusrajoitus on kesäisin 120 km/h. Uudella Porvoontiellä nopeusrajoitus on 60 km/h Söderkullan taajaman länsipuolella, taajamassa rajoitus laskee 50 kilometriin tunnissa ja taajaman itäpuolella nopeusrajoitus nousee vaihteittain 80 km/h asti. Söderkullantien nopeusra-

**Figur 3.22. Hierarkin i väg- och gatunätet (Digiroad).**

Hastighetsbegränsningarna i området överensstämmer med hierarkin i väg- och gatunätet; de största trafikmängderna finns på huvudvägarna och på huvudgatorna. På riksväg 7 är hastighetsbegränsningen 120 km/h på sommaren. På Nya Borgåvägen är hastighetsbegränsningen 60 km/h väster om Söderkulla tätorten, i tätorten sjunker begränsningen till 50 kilometer i timmen och på östra sidan av tätorten

joitus 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 3.23). Keskustassa nopeusrajoituksia on kiristetty vuonna 2025.

stiger hastighetsbegränsningen stegvis till 80 km/h. På Söderkullavägen är hastighetsbegränsning 80 km/h norr om tätorten, men den sjunker till 50 km/h i tätorten. På Eriksnäsvägen är hastighetsbegränsningen 40 km/h mellan Nya Borgåvägen och riksväg 7. I figuren nedan visas hastighetsbegränsningarna i planeringsområdet 2024 enligt Digiroad (Figur 3.23). I centrum har hastighetsbegränsningarna skärpts år 2025.



**Kuva 3.23. Nopeusrajoitukset suunnittelualueella (Digiroad).**

**Figur 3.23. Hastighetsbegränsningar inom planeringsområdet (Digiroad).**

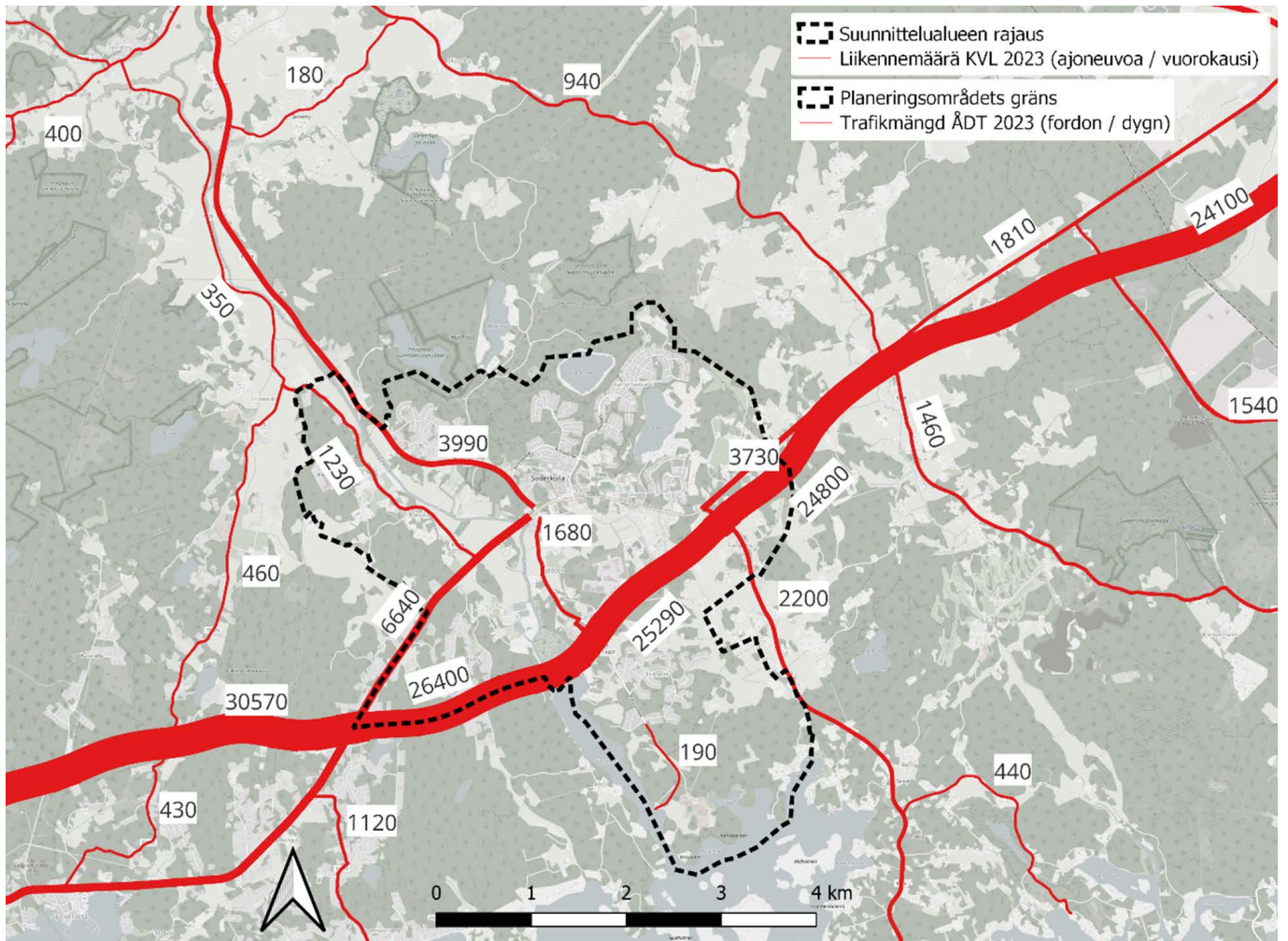


### 3.8.2 Liikennemäärät

Alueen liikennemäärät jakautuvat tie- ja katuverkolle pääosin verkkohierarkian mukaisesti (Kuva 3.24). 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 taa-jaman länsipuolella ja 3 700 ajoneuvoa sen itäpuolella. Kuva yllä kuvastaa liikennettä Uuden Porvoontien liikenneympyrän ja Amiraalintien risteyksessä. Alemman luokan teistä ja kaduista vilkkain on Söderkullantie, jonka liikennemäärä on 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kuvassa (Kuva 3.24) on esitetty alueen tie- ja katuverkon liikennemäärät.

### 3.8.2 Trafikmängder

Trafikmängderna i området fördelar sig på väg- och gatunätet i huvudsak enligt näthierarkin (Figur 3.24). Den livligaste vägen i området är riksväg 7, vars genomsnittliga trafikmängd (ÅDT) är 30 500 fordon per dygn väster om Söderkulla. Öster om Söderkulla är trafikmängden ca 24 000 fordon i dygnet. Utöver riksvägen är den livligaste vägen i området Nya Borgåvägen, där trafikmängden i genomsnitt är 6 600 fordon per dygn väster om tätorten och 3 700 fordon per dygn öster om den. Figuren ovan beskriver trafiken vid korsningen mellan Nya Borgåvägens rondell och Amiralsvägen. Den mest trafikerade vägen av vägarna och gatorna i lägre klass är Söderkullavägen, vars trafikmängd är 4 000 fordon per dygn. Figur (Figur 3.24) visar trafikmängderna på väg- och gatunätet.

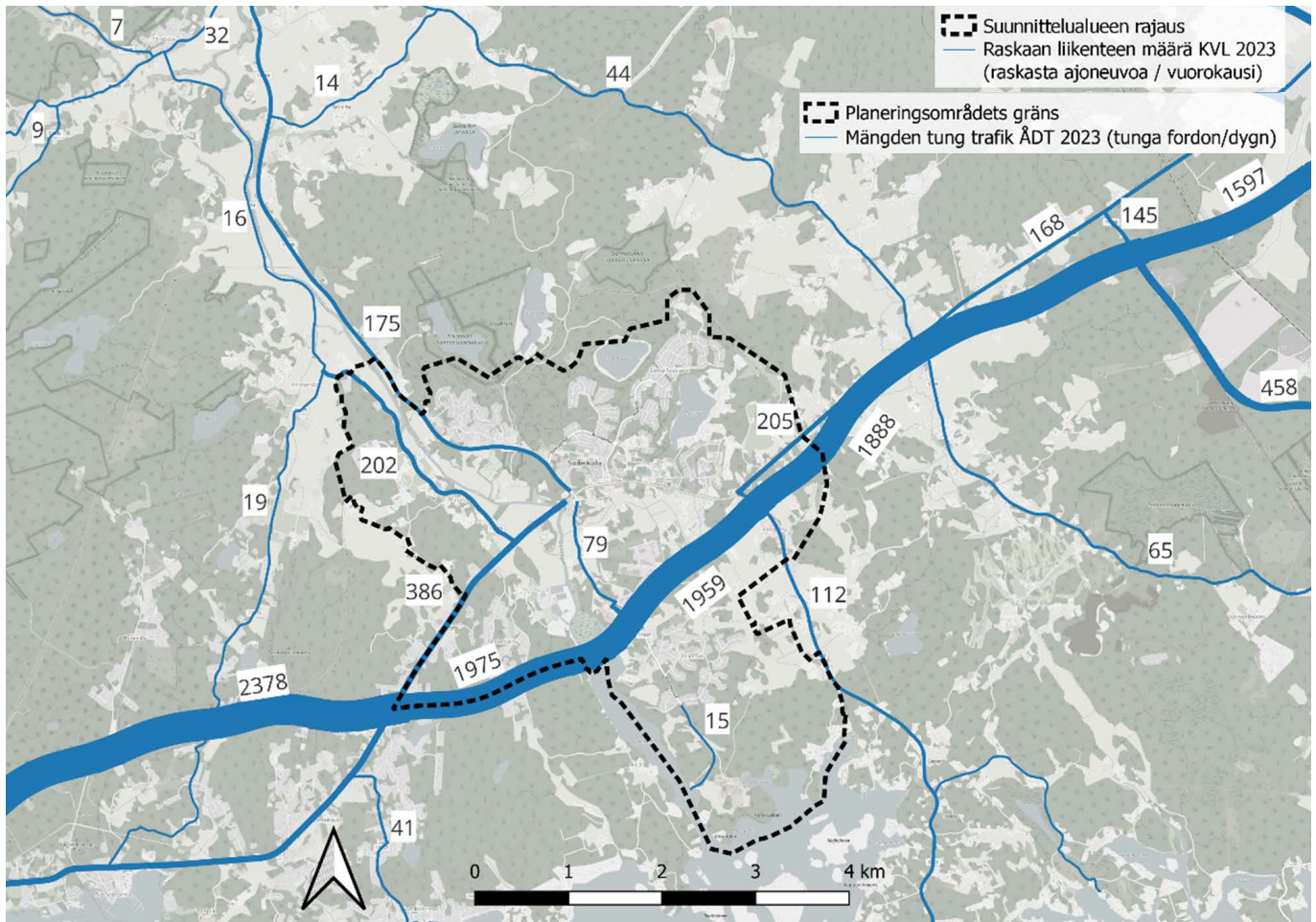


**Kuva 3.24. Alueen vuorokauden keskimääräiset liikennemäärät (Suomen Väylät).**

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 3.25) on esitetty alueen keskimääräinen raskaan liikenteen määrä vuorokaudessa.

**Figur 3.24. Genomsnittliga trafikmängder per dygn i området (karttjänsten Suomen Väylät).**

Riksväg 7 är en viktig rutt för den tunga trafiken. På riksväg 7 är antalet tunga fordon 2 400 per dygn väster om Söderkulla och 1 900 per dygn väster om Söderkulla. Också Nya Borgåvägen är en relativt livlig rutt för tung trafik: 400 fordon per dygn väster om Söderkulla och 200 fordon per dygn öster om Söderkulla. På Söderkullavägen är antalet tunga fordon 170 per dygn. I anslutning till servicestationen vid Sibbovikens planskilda anslutning finns också en långtradarparkering. Bilden nedan (Figur 3.25) visar den genomsnittliga mängden tung trafik per dygn i området.



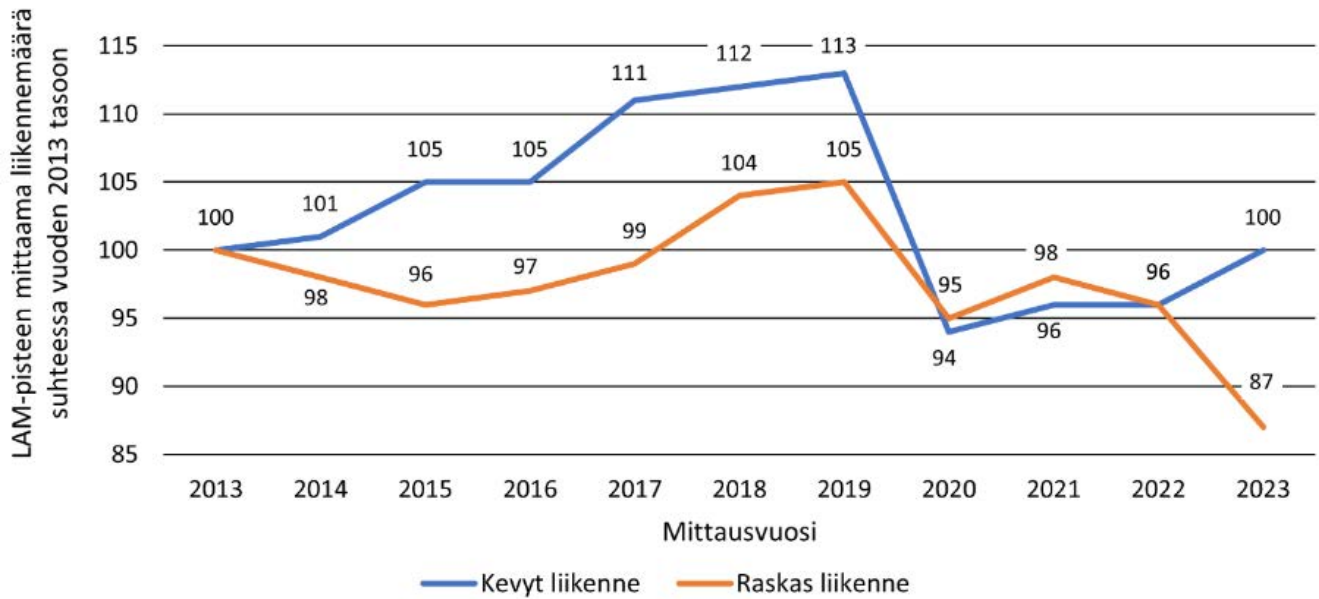
**Kuva 3.25. Alueen keskimääräinen raskaan liikenteen määrä vuorokaudessa (Suomen Väylät).**

**Figur 3.25. Den genomsnittliga mängden tung trafik i området per dygn (karttjänsten Suomen Väylät).**

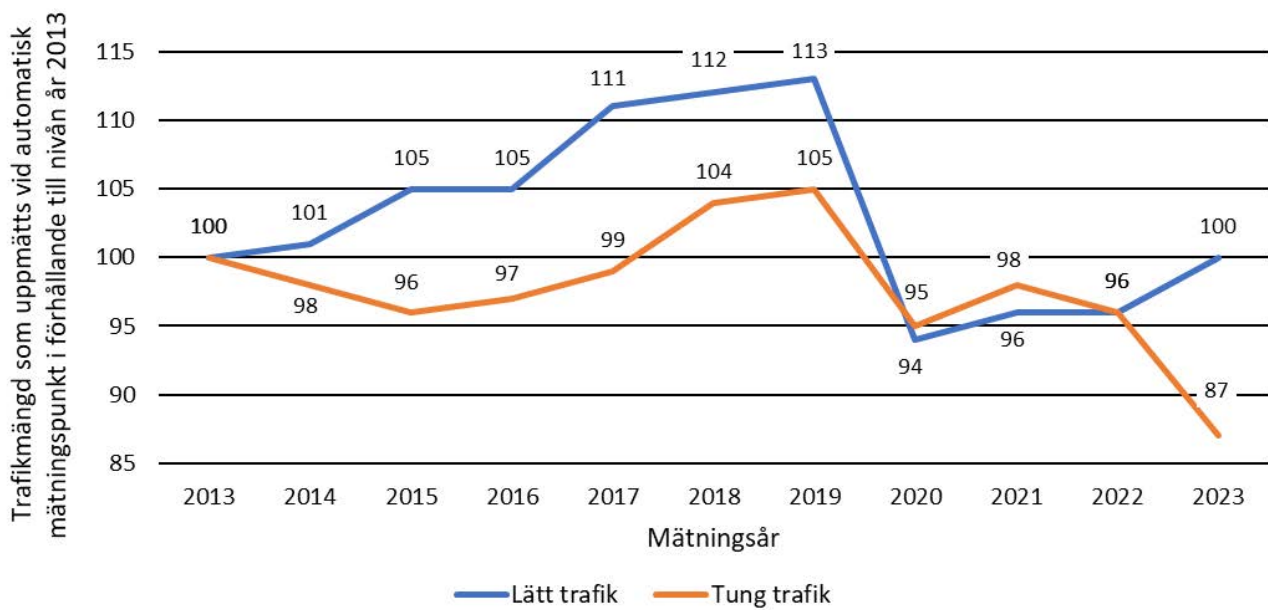
Valtatien 7 liikennemäärissä on tapahtunut suuria muutoksia viimeisen kymmenen vuoden aikana. Väylän liikenne oli vilkkaimmillaan vuonna 2019, jolloin Söderkullan länsipuolella sijaitsevassa LAM-pisteessä KVL oli yli 26 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. LAM-pisteen laskemista ajoneuvoista vuorokaudessa keskimäärin 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 3.26) on esitetty keskimääräisen vuorokauden liikenteen kokonaismäärän muutos vuoden 2013 tasoon verrattuna.

Under de senaste tio åren har det skett stora förändringar i trafikmängderna på riksväg 7. Trafiken på riksvägen var som livligast år 2019, då den automatiska mätningpunkten väster om Söderkulla registrerade över 26 000 fordon per dygn. AV de fordon som mätningen registrerade var antalet tunga fordon cirka 2 200 per dygn. Trafiken minskade år 2020 till under 2013 års nivå på grund av coronapandemin och den tunga trafiken fortsatte att minska år 2023 till följd av det ryska anfallskriget. År 2023 var den totala trafikmängden något högre än år 2013 och antalet tunga fordon betydligt lägre än år 2013. I figuren nedan (Figur 3.26) visas förändringen i den totala trafikmängden per dygn jämfört med 2013 års nivå.

Vuorokauden keskimääräinen kevyen ja raskaan liikenteen määrä (KVL)  
vuosittain verrattuna vuoden 2013 tasoon (2013=100)



Årlig medeldygnstrafik, lätt och tung trafik (ÅDT)  
jämfört med 2013 (2013 = 100)



Kuva 3.26. Valtatien 7 LAM-pisteen liikennemäärien kehitys vuosien 2013 ja 2023 välillä (LAM-mittaustiedot).

Figur 3.26. Utvecklingen av trafikmängderna på riksväg 7 mellan 2013 och 2023 (automatisk mätning).

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. Taulukossa (Taulukko 3.2) 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 3.2. Sipooseen tai Sipoosta ulos pendelöivien työntekijöiden määrä kuntakohtaisesti (Maanmittauslaitos 2011, Tilastokeskus 2023).**

<b>Kaupunki / Kunta Stad / Kommun</b>	<b>Sipoosta Från Sibbo</b>	<b>Sipooseen Till Sibbo</b>
Sipoon sisäinen työmatkaliikenne Interna arbetresor i Sibbo	-	3191
Helsinki Helsingfors	4017	958
Vantaa Vanda	1770	728
Porvoo Borgå	625	741
Espoo Esbo	503	336
Kerava Kervo	390	414
Tuusula Tusby	232	192
Järvenpää Träskända	204	241
Mäntsälä Mäntsälä	41	79
Nurmijärvi Nurmijärvi	37	61
Pornainen Borgnäs	37	138
Sipoon ulkopuoli yhteensä Totalt utanför Sibbo	7856	3889

Pendlingstrafiken är livlig i Sibbo. Av dem som bor i Sibbo arbetar ca 7 860 utanför Sibbo. De flesta av dem arbetar i Helsingfors och Vanda. Antalet pendlare till Borgå och Esbo är betydande. Antalet arbetstagare som pendlar till Sibbo är ungefär hälften mindre jämfört med antalet arbetstagare som pendlar från Sibbo. Antalet arbetsresor inom Sibbo är ca 3 200. I tabell (Tabell 3.2) visas antalet arbetstagare som pendlar till och från Sibbo kommunvist. Uppgifterna baserar sig på Lantmäteriverkets kommunvisa statistik för år 2011, men beloppen har skalats så att de motsvarar Statistikcentralens uppdaterade totala antal pendlare i Sibbo år 2023.

**Tabell 3.2. Antalet arbetstagare som pendlar till eller från Sibbo kommunvist (Lantmäteriverket 2011, Statistikcentralen 2023).**



### 3.8.3 Kävely ja pyöräily

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 pyöräreitin 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 näkyy kävelyn ja pyöräliikenteen reittejä Keskustatiellä ja Amiraalintien alikululla.

Söderkullan taajamassa on kattava kävelyn ja pyöräliikenteen verkko, joka koostuu pääosin yhdistetyistä pyöräteistä ja jalkakäytävistä. Verkko tarjoaa osaltaan myös liikuntapalveluita ja osa yhteyksistä on talvisin hiihtäjien käytössä. Eriksnäsin asuinalueen Söderkullan keskustajamaan yhdistävä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä on mutkainen ja kulkee Työpaikkatietä ja Hiekkamäentietä. Eriksnäsiintielle Hiekkamäentien ja Uuden Porvoontien välillä ei ole erillistä jalkakäytävä-

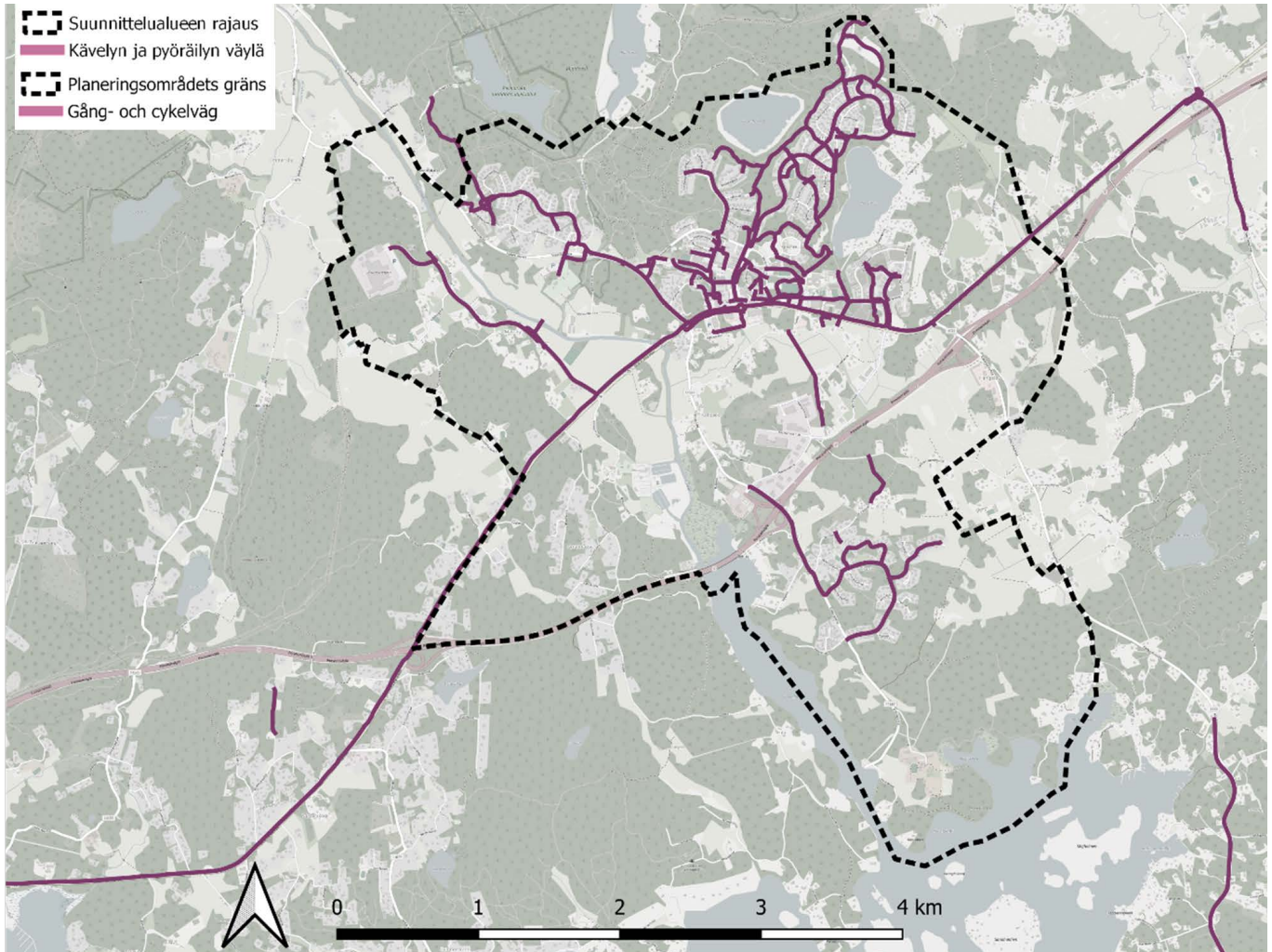
### 3.8.3 Gång och cykling

Från Söderkulla i riktning mot Helsingfors går en kombinerad cykelbana och trottoar längs Nya Borgåvägen. Den ansluter sig till huvudnätet av cykelstråk i Helsingfors. Det skapar en sammanhängande ca 20 kilometer lång gång- och cykelväg från Söderkulla till Östra centrum. Det finns inga sammanhängande gång- och cykelbanor i riktning mot Borgå och Nickby. I öster fortsätter den kombinerade cykelvägen och trottoaren till anslutningen med Boxvägen. På norra sidan av planeringsområdet upphör den kombinerade cykelvägen och trottoaren i Hansas bostadsområde. Figuren ovan visar rutterna för gång- och cykeltrafik på Centrumvägen och under Amiralsvägen.

Tätorten Söderkulla har ett omfattande nätverk för gång- och cykeltrafik, som i huvudsak består av kombinerade cykelvägar och trottoarer. Nätet möjliggör också idrotts- och motionstjänster och vissa förbindelser används av skidåkare på vintern. Den kombinerade cykelvägen och trottoaren som förenar centralorten Söderkulla med bostadsområdet i

vää tai pyörätietä. Kuvassa alla (Kuva 3.27) on esitetty alueen nykyinen kävelyn ja pyöräilyn verkko.

Eriksnäs är en krokig led som löper längs Arbetsplatsvägen och Sandbackavägen. Det finns ingen avskild trottoar eller cykelbana på Eriksnäsvägen mellan Sandbackavägen och Nya Borgåvägen. Figuren nedan (Figur 3.27) visar det nuvarande nätet för gång- och cykeltrafik.



**Kuva 3.27. Kävelyn ja pyöräilyn väylät suunnittelualueella (Digiroad).**

**Figur 3.27. Gång- och cykelvägar i planeringsområdet (Digiroad).**

### 3.8.4 Joukkoliikenne

Suunnittelualan joukkoliikennetarjonta muodostuu paikallisbusseista 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 har-

### 3.8.4 Kollektivtrafik

Utbudet av kollektivtrafik i planeringsområdet består av lokala bussar och fjärrbussar. Bussarna i fjärtrafiken är turer mellan Helsingfors och Borgå som körs av Onnibus Oy. Busshållplatserna för fjärtrafiken är på Nya Borgåvägen. Dessa bussar går i riktning mot Helsingfors under rusningstiderna med 15 minuters intervaller och utanför rusningstid ca 30 minuters intervaller. Bussturerna åt Borgåhället är något glesare. Biljettpiserna börjar på ungefär fyra eller fem euro

vempi. 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 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

beroende på efterfrågan och bokningstidpunkten. Restiden till Borgå är 33 minuter och till Helsingfors cirka 45 minuter. Bilden ovan visar en kollektivtrafik hållplats på Nya Borgåvägen.

Lokalbussarna drivs av Helsingforsregionens trafik (HSL).

Följande linjer trafikerar i området (läget 18.12.2024):

- 841, Östra centrum-Östersundom-Söderkulla-Nickby, 1 avgång/h
- 842, Östra Centrum-Söderkulla-Eriksnäs, 1 avgång/h
- 843, Östra Centrum-Söderkulla-Kalkstrand, 2-3 gånger per dag
- 844, Östra centrum-Söderkulla-Tasträsk, 1 avgång/h
- 848, Kampen-Böle-Vik-Söderkulla-Borgå, cirka 30 minuters mellanrum
- 992, Eriksnäs-Söderkulla-Massby-Hindsby-Nickby, 3 gånger per dag om morgonen vardagar
- 993, Tasträsk-Söderkulla-Box-Gesterby-Nickby, 4 gånger per dag vardagar under arbetstid
- 994, Söderkulla-Immersby-Gumbostrand, 4 gånger per dag vardagar under arbetstid
- 995, Tasträsk-Söderkulla-Kalkstrand, 6 gånger per dag vardagar under arbetstid
- 996, Söderkulla-Box Spjutsund-Nickby, 6 gånger per dag vardagar under arbetstid
- 999, Dickursby-Söderkulla-Borgå, 8 gånger per dag vardagar under arbetstid

Linjerna förenar områdena i Söderkullas med varandra och med de omgivande bosättningskoncentrationerna. Linjerna går från Söderkulla till exempel till Helsingfors, Borgå och Nickby. Priset för en enskild biljett varierar beroende på destination. År 2025 är priset för en resa inom Sibbo 3,20 euro och en resa till Helsingfors centrum 4,80 euro.

Kollektivtrafiken är ett konkurrenskraftigt alternativ till personbil vid resor till Helsingfors centrum, särskilt

suuntiin palvelutaso on heikko ja matka-aika merkittävästi pidempi henkilöautoon verrattuna. Kuvassa alla (Kuva 3.28) on kuvattu alueen joukkoliikenteen linjat ja pysäkit.

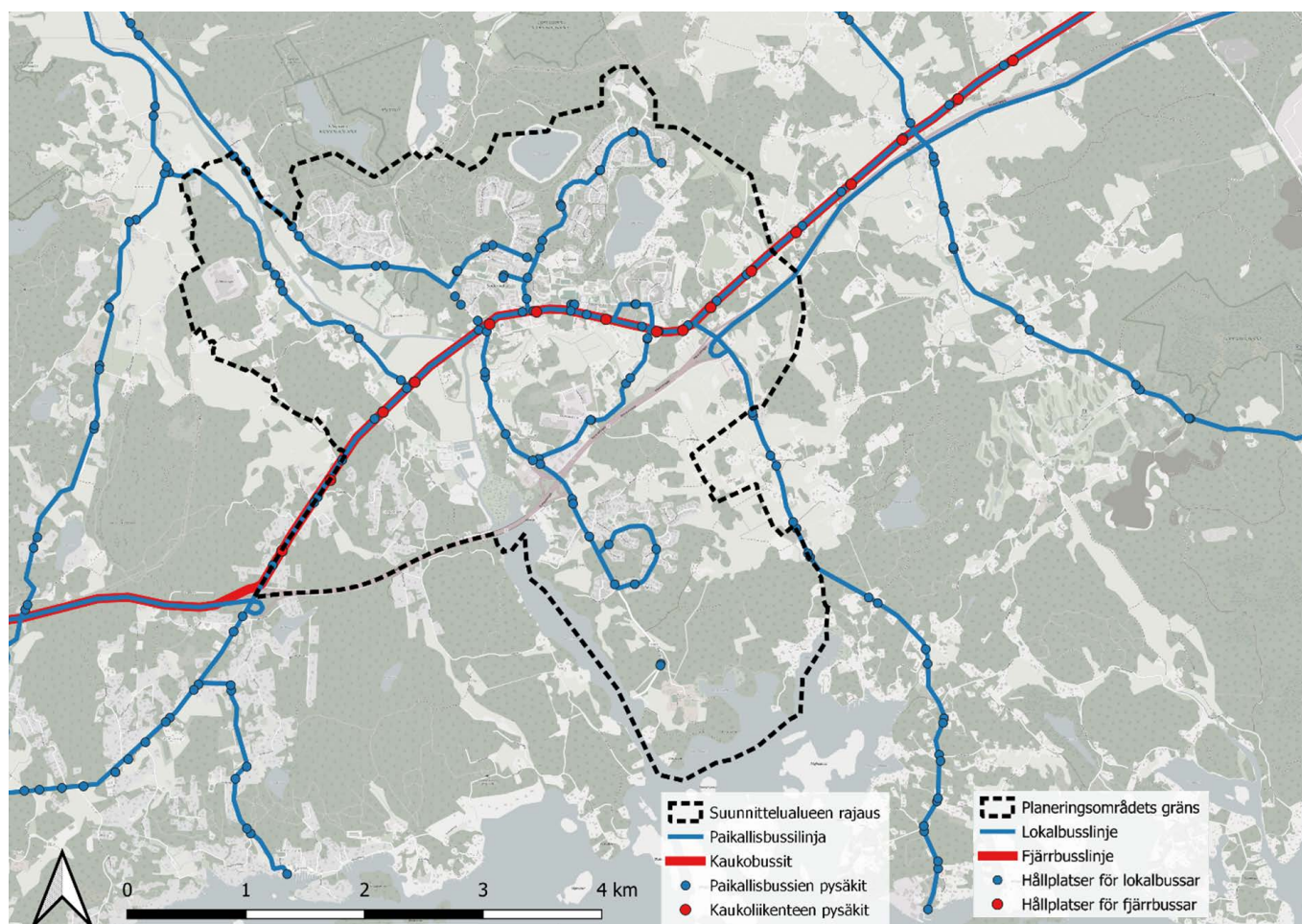
Helsingin ja Porvoon välisestä kaukobussiliikenteestä osa kulkee suoraan Söderkullan ohi Porvoonväylää pitkin. Näitä ohikulkevia linjoja ovat esimerkiksi Onnibussin operoimat M7, M17 ja F77 linjat. Porvoonväylää pitkin kulkee Söderkullan ohi bussi noin puolen tunnin välein. Näillä linjoilla ei ole nykytilassa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

Joukkoliikenteen vuoroväleihin on tullut muutoksia kaavarunkotyön aikana.

i rusningstider. Åt Nickby- och Borgåhållet är service-nivån låg och restiden betydligt längre jämfört med personbil. Figuren nedan (Figur 3.28) visar linjerna och hållplatserna inom kollektivtrafiken.

En del av fjärrbusstrafiken mellan Helsingfors och Borgå passerar rakt förbi Söderkulla längs Borgåleden. Dessa är t.ex. Onnibus-linjerna M7, M17 och F77. Längs Borgåleden passerar en buss Söderkulla ungefär med en halv timmes mellanrum. På dessa linjer finns det inga hållplatser för närvarande mellan Vik i Helsingfors och Näs i Borgå.

Under framtagandet av planstommen har det skett ändringar i kollektivtrafikturena.



**Kuva 3.28. Paikallisbussien ja kaukoliikenteen bussien linjat ja pysäkit suunnittelualueella (Digiroad, HSL, Onnibus).**

**Figur 3.28. Lokalbussarnas och fjärrbussarnas linjer och hållplatser i planeringsområdet i planeringsområdet (Digiroad, HRT, Onnibus).**

### 3.8.5 Liikenneturvallisuustilanne

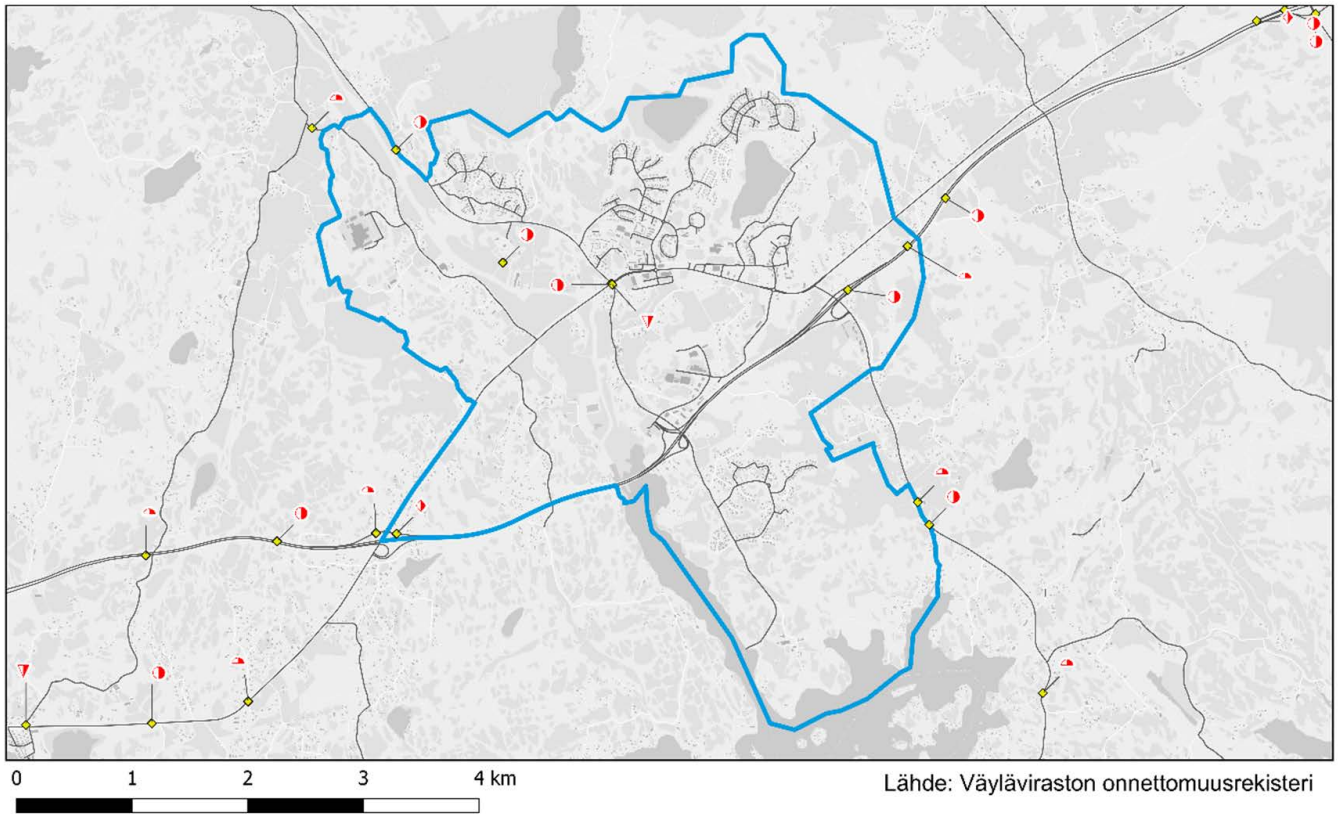
Suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä on tapahtunut vuosien 2019 ja 2023 välillä yhteensä 12 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta, joista yksikään ei johtanut kuolemaan. Viisi näistä tapahtui valtatie 7 varrella. Valtatiellä tapahtuneista onnettomuuksista kaksi oli peräänajo-onnettomuuksia, 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 3.29).

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 jalankulkijaonnettomuutta tarkasteluajankohtana. Kuvassa alla (Kuva 3.30) on esitetty kaikki suunnittelualueella tapahtuneet poliisin tietoon tulleet onnettomuudet onnettomuustyypeittäin ja vakavuusasteittain vuosien 2019 ja 2023 välillä.

### 3.8.5 Trafiksäkerheten

Sammanlagt 12 trafikolyckor som lede till personskador inträffade inom planeringsområdet eller i dess omedelbara närhet mellan 2019 och 2023. Ingen av olyckorna hade dödlig utgång. Fem av olyckorna skedde på riksväg 7. Två av olyckorna på riksvägen var påkörningsolyckor, en var en rådjursolycka och två var singelolyckor. Vid anslutningen mellan Nya Borgåvägen och Söderkullavägen inträffade två olyckor där personer skadades; den ena var en cykelolycka och den andra var en svängolycka. På Kalkstrandsvägen inträffade två olyckor som ledde till personskador. Den ena var en avkörning och den andra en påkörning. Trafikolyckor som kommit till polisens kännedom och som lett till personskador inom planeringsområdet och i dess omedelbara närhet (Figur 3.29).

Den vanligaste typen av olyckor inom planeringsområdet och i dess omedelbara närhet var singelolyckor – 15 sådana inträffade. Av singelolyckorna ledde fyra till personskador. En betydande del av de singelolyckor som ledde till personskador inträffade på vägar i lägre klass. Påkörningsolyckor var en av de vanligaste olyckstyperna i området. Fyra påkörningsolyckor inträffade i området och hälften av dem ledde till personskador. Vid tidpunkten för granskningen var en av de olyckor som polisen fick kännedom om en cykelolycka. Vid tidpunkten för granskningen hade ingen fotgängarolycka kommit till polisens kännedom. Figuren nedan (Figur 3.30) visar alla olyckor som kommit till polisens kännedom inom planeringsområdet mellan 2019 och 2023, enligt olyckstyp och allvarlighetsgrad.



### Poliisin tietoon tulleet henkilövahinkoon johtaneet liikenneonnettomuudet 2019–2022



Jalankulkijaonnettomuus	Polkupyöräonnettomuus	Mootoriajoneuvo-onnettomuus	Yksittäisonnettomuus	Eläinonnettomuus
▣ Loukkaantumiseen johtanut	▣ Loukkaantumiseen johtanut	▣ Loukkaantumiseen johtanut	▣ Loukkaantumiseen johtanut	▣ Loukkaantumiseen johtanut
▣ Kuolemaan johtanut	▣ Kuolemaan johtanut	▣ Kuolemaan johtanut	▣ Kuolemaan johtanut	▣ Kuolemaan johtanut

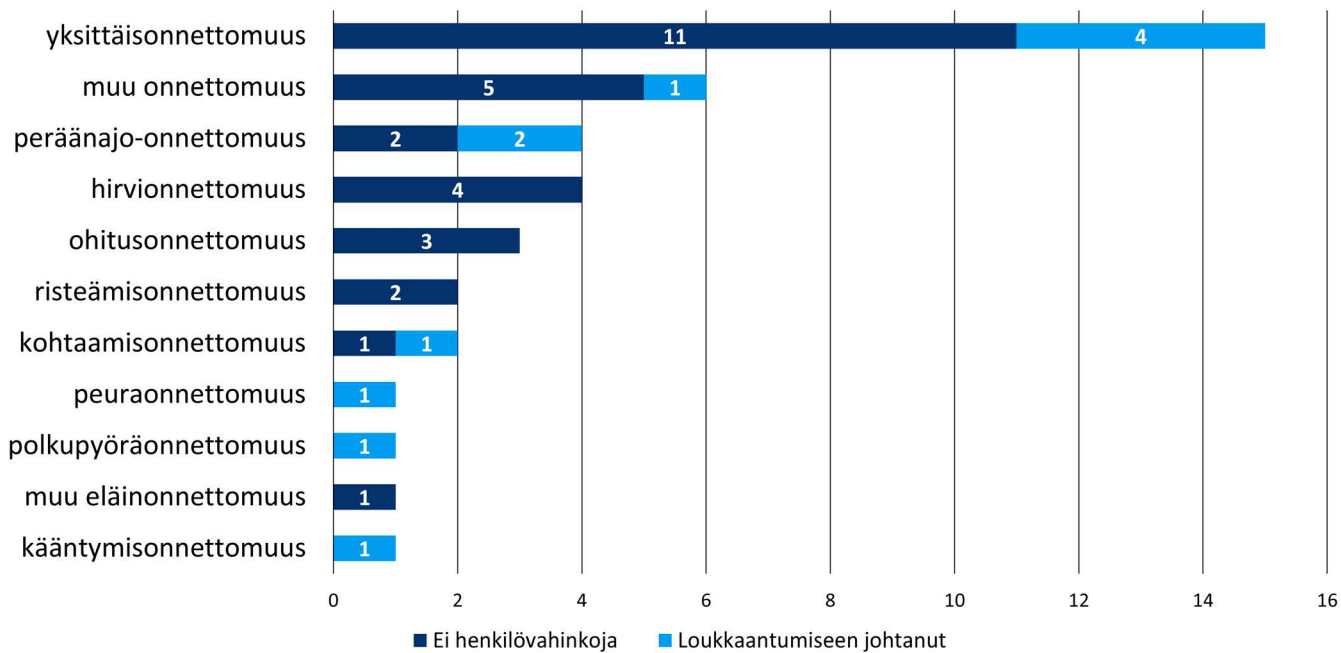
### Trafikolyckor som kommit till polisens kännedom och där personer skadats 2019–2022

Fotgängarolycka	Cykelolycka	Motorfordonsolycka	Singelolycka	Djurolycka
▣ Personskador	▣ Personskador	▣ Personskador	▣ Personskador	▣ Personskador
▣ Dödlig utgång	▣ Dödlig utgång	▣ Dödlig utgång	▣ Dödlig utgång	▣ Dödlig utgång

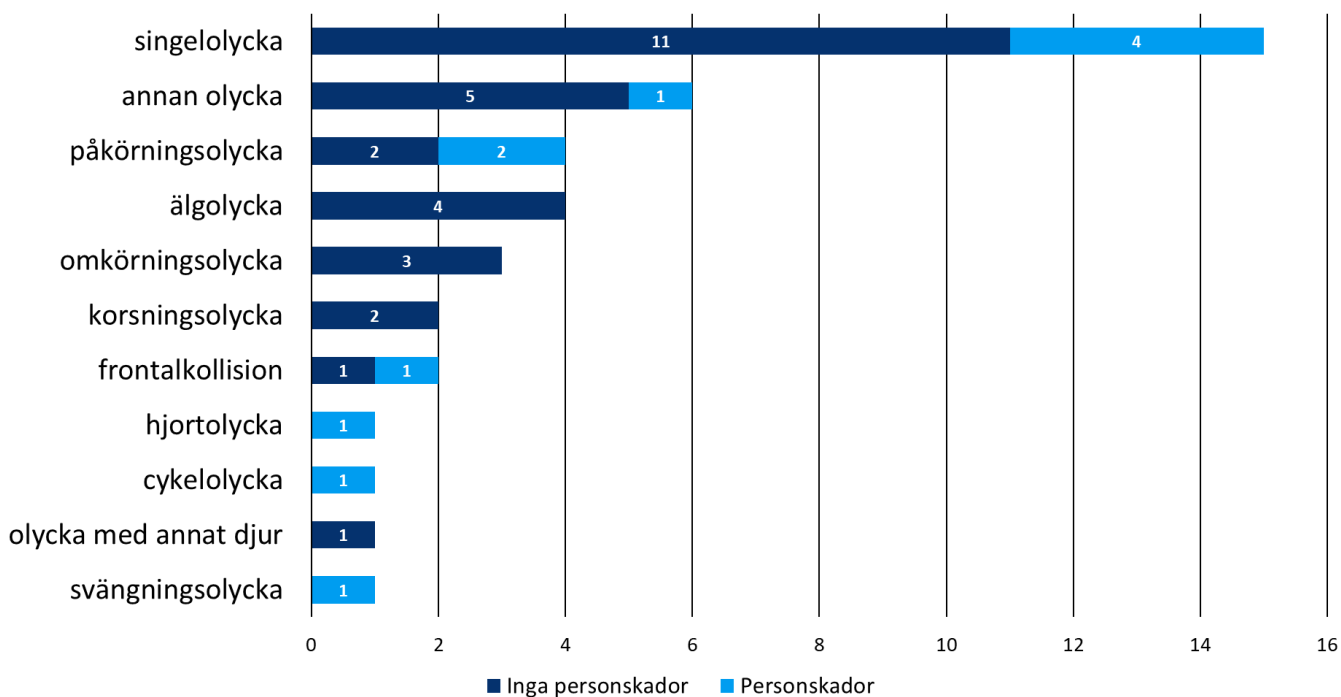
**Kuva 3.29. Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä tapahtuneet poliisin tietoon tulleet henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vuosien 2019 ja 2023 välillä (Väylävirasto). Suunnittelualueen rajaus on osoitettu kuvassa sinisellä.**

**Figur 3.29. Trafikolyckor som kommit till polisens kännedom och som lett till personskador inom planeringsområdet och i dess omedelbara närhet mellan 2019 och 2023 (Trafikledsverket). Planeringsområdets gräns visas med blått.**

Söderkullan alueella poliisin tietoon tulleet onnettomuudet onnettomuusluokittain ja vakavuusasteittain vuosien 2019 ja 2023 välillä



Olyckor som inträffat i Söderkullaområdet och som kommit till polisens kännedom 2019–2023; typ av olycka och grad av allvarighet



Kuva 3.30. Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä tapahtuneet poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuosien 2019 ja 2023 välillä onnettomuusluokittain ja vakavuusasteittain (Väylävirasto).

Figur 3.30. Trafikolyckor inom planeringsområdet och i dess omedelbara närhet som kommit till polisens kännedom mellan 2019 och 2023 (Trafikledsverket).



### 3.9 Maisema ja kulttuuriympäristö

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 peltöjen 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 näkyy peltomaisemaa kaavarungon alueelta.

Söderkullan länsilaidalle sijoittuu sekä valtakunnallisesti että maakunnallisesti merkittävä Sipoonjokilaakson kulttuurimaisema-alue, joka koostuu Nikkilästä merenlahteen saakka jatkuvasta yhtenäisestä,

### 3.9 Landskap och kulturmiljö

I västra utkanten av Söderkulla finns en byggd kulturmiljö av riksintresse; den medeltidas borgön Sibbesborg och odlingslandskapet i Sibbo ådal. Sibbesborg hör till de bäst bevarade av det svenska rikets borgplatser från 1300-talet. Sibbesborg byggdes på en ö vid Sibbo ås mynning, men på grund av landhöjningen är den tidigare borgön i dag omgiven av åkrar och havsviken har dragit sig tillbaka omkring en kilometer. Av borgklippans konstruktioner kan man nere på marken bara upptäcka den låga upphöjningen på sydvästra delen av toppen. På platsen finns också rester av grunder och av tegelväggar. Borgen separerades från resten av ön genom dubbla vallgravar. På havssidan skyddades den av en undervattenspalissad. Bilden ovan visar ett åkerlandskap i planstommeområdet.

I västra utkanten av Söderkulla ligger kulturlandskapet i Sibbo ådal som är av intresse på både riksnivå och landskapsnivå. Området består av ett sammanhängande odlingslandskap som följer ån från Nickby ända till havsviken. De grundläggande landskapse-

Sipoojokea seurailevasta viljelymaisemasta. Pitkään asuttuna olleen kulttuurimaiseman maisemalliset perustekijät ovat säilyneet vuosisatojen ajan lähes muuttumattomina. Jokilaaksossa sijaitsee vanhaa ja kerroksellista rakennuskantaa kivikirkosta 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 Sipoonjo- kilaakson avoimesta maisematilasta, Sipoonjoesta, pienipiirteisistä metsäisistä selännteistä 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 selännteistä. Maisema- ja kulttuuriympäristöarvot ovat esitetty kootusti alla olevassa kartassa (Kuva 3.31).

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, nuo-

lementen i det länge bebodda kulturlandskapet har i århundraden bevarats nästan oförändrade. I ådalen är byggnadsbeståndet gammalt och skiktat. Det omfattar mångahanda byggnader från en stenkyrka till herrgårdar och driftcentra inom jordbruket. Det äldsta skiktet representeras av Nickby stenkyrka från 1400-talet, som ligger utanför planeringsområdet, men det finns också rikligt med nyare byggnader i området. Längs ån finns också ett flertal fornminnen.

Landskapsstrukturen i Söderkulla består av det öppna landskapsrummet i ådalen, Sibbo å, småskaliga skogsåsar samt Grundträsket och Tasträsket. Den högsta punkten i området finns i Galthagen, 52 meter över havet. Landskapsbilden i centralorten är småskalig och halvöppen. Söder om riksväg 7 består landskapet av öppna åkrar och småskaliga skogbevuxna åsar. Landskaps- och kulturmiljövärdena sammanfattas på kartan nedan (Figur 3.31).

För Sibbo generalplan 2050 har man gjort en uppdatering av utredningen om kulturmiljö- och byggnadsarvet 2024 (Arkitektbyrå Kristina Karlsson, Kati Salonen och Mona Schalin Arkitekter Ab 16.5.2025). Uppdateringen innehåller en utredning om de för generalplanen viktiga värdena i kulturmiljön och byggnadsarvet inom Sibbo kommun som underlag för generalplanarbetet och stöd för konsekvensbedömningen. I utredningen presenteras bl.a. de kulturhistoriskt värdefulla områden och objekt i kulturmiljön som ska värnas om och som ska tas hänsyn till i planeringen. Att byggnadsbeståndet hunnit bli 20 år äldre har ökat de välbevarade kulturmiljöobjektens och -områdenas värde ytterligare, och å andra sidan har även en del nya, yngre objekt lyfts fram bland de värdefulla objekten.

Inom planstommeområdet finns det 17 fasta fornlämningar som skyddas med stöd av lagen om fornminnen (295/1963) (Figur 3.31). Utöver de fasta fornlämningarna omfattar planstommeområdet 13

rempia kohteita.

Kaavarunkoalueella sijaitsee 17 muinaismuistolain (295/1963) nojalla suojeltua kiinteää muinaisjäännöstä (Kuva 3.31). Kiinteiden muinaisjäännösten lisäksi kaavarunkoalueella sijaitsee 13 muuta kulttuuriperintökohdetta (Kuva 3.31). Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien arkeologisten kohteiden (VARK) inventoinnin mukaan kaavarunkoalueella sijaitseva Sibbesborgin kiinteä muinaisjäännös on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi arkeologiseksi kohteeksi (VARK ID 101120).

andra kulturarvsobjekt (Figur 3.31). Enligt museiverkets inventering av arkeologiska objekt av riksintresse (VARK) har den fasta fornlämningen Sibbesborg klassificerats som ett arkeologiskt objekt av riksintresse (VARK ID 101120).

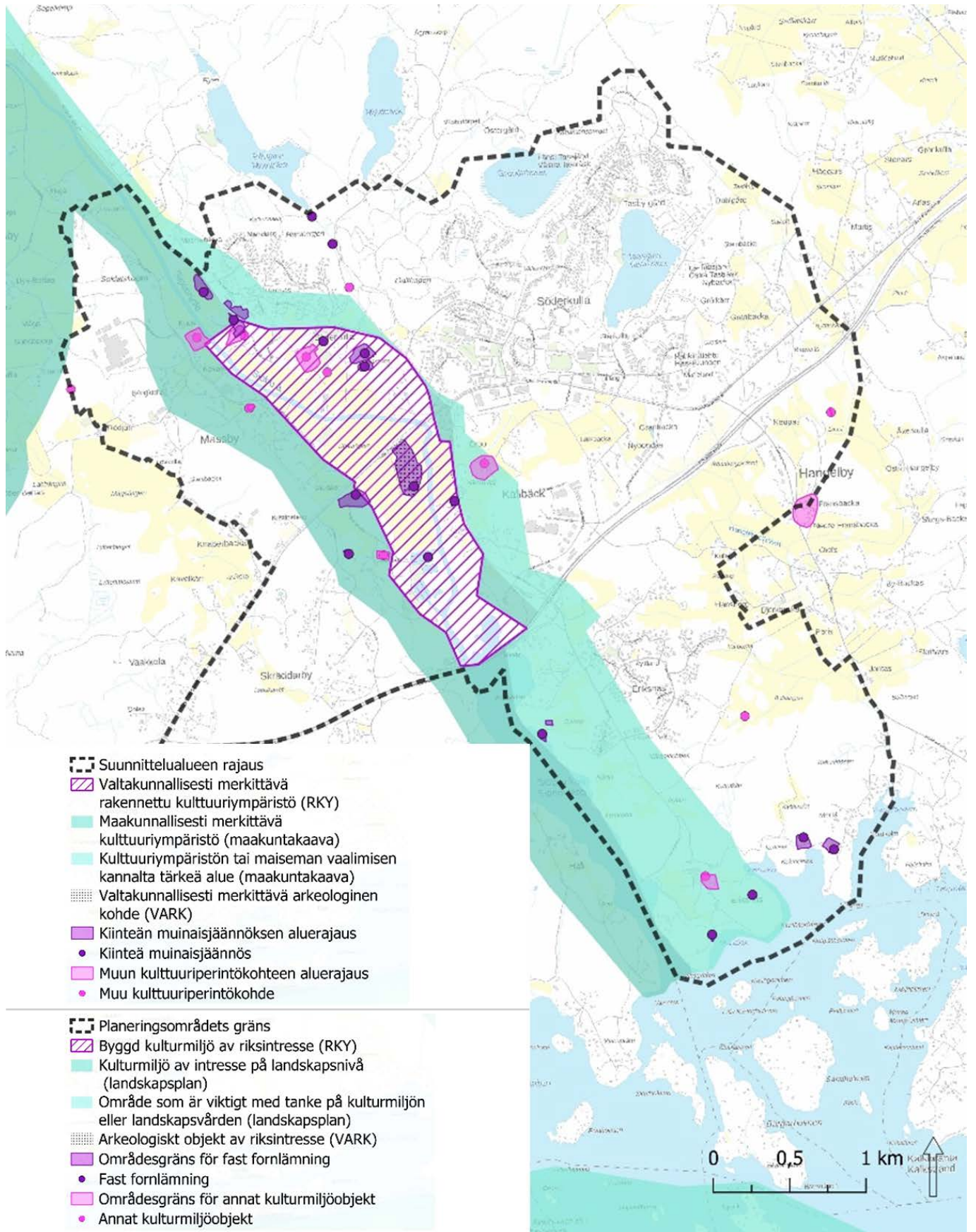
### **Kaavarunkoalueella sijaitsevat kiinteät muinaisjäännökset** **Fasta fornlämningar inom planstommeområdet**

<i>Kohdenimi,</i>	<i>Kohdetunnus</i>
Eriksnäs	753010019
Eriksnäs, Divarp torp (Djupvarp torp)	1000010813
Eriksnäs, Kappiko/Långnäs II	1000010815
Eriksnäs, Kappiko/Långnäs III	1000010816
Eriksnäsin tiiliruukki Eriksnäs tegelbruk	1000001345
Glamarsbacken	1000047361
Kallbäck, Eutas, Rusas	1000010842
Massby Glamars	1000010861
Sibbesborg	753010020
Sipoonjoki Sibbo å	1000018599
Skräddarby Joensuun kartano Skräddarby Joensuu gård	1000001348
Skräddarby, Knaggis, Litens	1000010894
Stor-Massby	1000010859
Söderkulla Harubergen	1000001349
Söderkulla Molnträsket	1000001350
Söderkulla Sipoonjoen varren pelto Söderkulla, åker vid Sibbo å	1000055924
Söderkulla vanha päärakennus Söderkulla gamla huvudbyggnad	1000039466

## **Kaavarunkoalueella sijaitsevat muut kulttuuriperintökohteet**

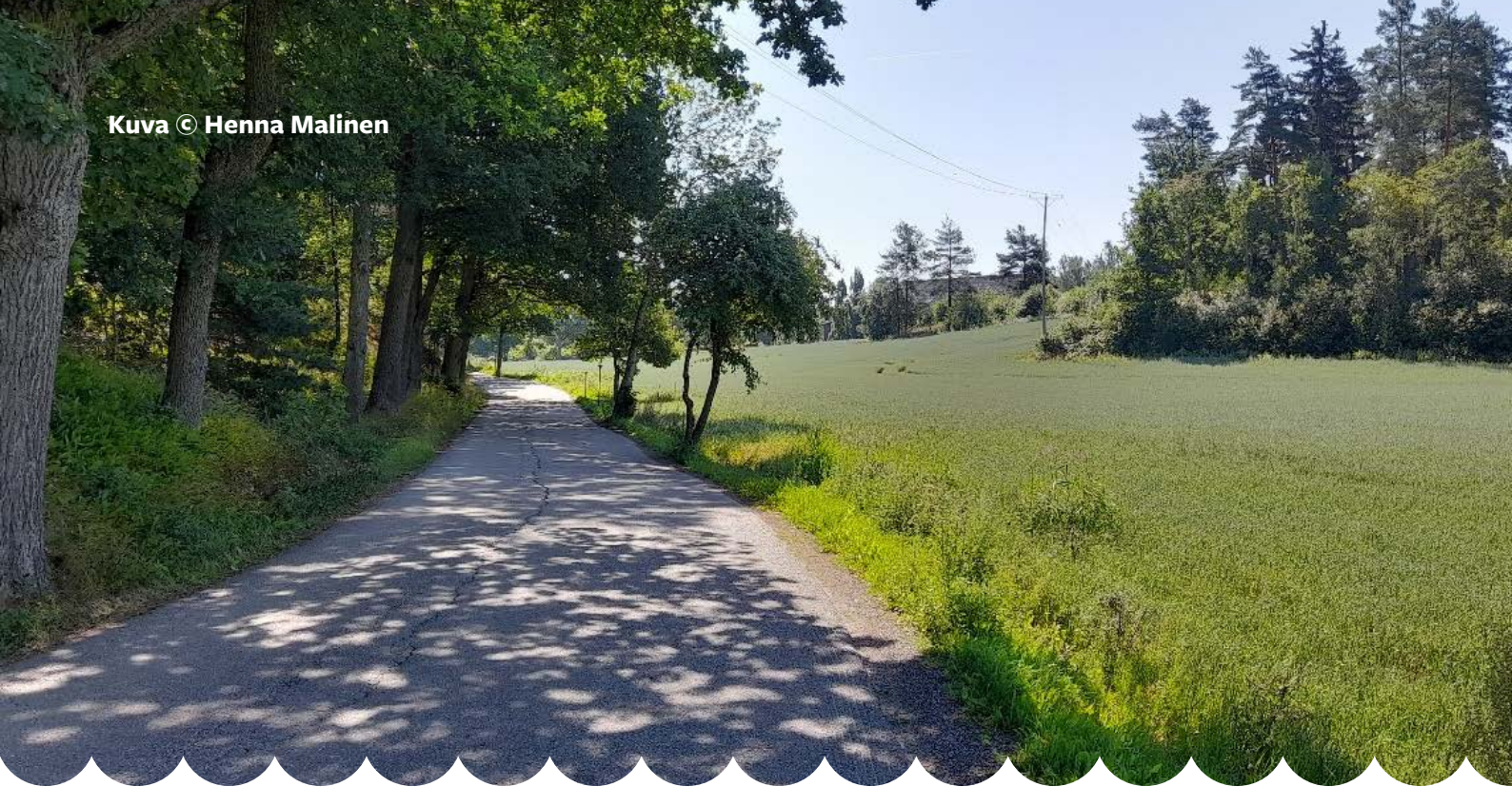
### **Andra kulturarvsobjekt inom planstommeområdet**

<i>Kohdenimi,</i>	<i>Kohdetunnus</i>
Gerknäs/Eriksnäs	1000010812
Hangelby Bults Åker	1000018787
Hangelby, Fransbacka	1000010827
Kallbäck, Skraflas	1000010843
Lausi	1000045932
Massby, Lill-Massby	1000010860
Massby, Söderkulla	1000010858
Massby, Söderkulla/Danielsbacka torp	1000010862
Skräddarby, Säteri (Joensuun kartano) Skräddarby, Säteri (Joensuu gård)	1000010893
Styrmans 3	1000053891
Söderkulla Galthagen	1000001351
Söderkullan paja ja versta Söderkulla smedja och verkstad	1000001353
Söderkullan tiilitehdas Söderkulla tegelbruk	1000001378



**Kuva 3.31. Maisema- ja kulttuuriympäristöarvot suunnittelualueella (RKY, muinaisjäännösrekisteri © Museovirasto 3/2026, maakuntakaava-aineisto © Uudenmaan liitto 10/2024, taustakartta © MML 3/2026).**

**Figur 3.31. Landskaps- och kulturmiljövärden inom planeringsområdet (RKY, fornlämningsregistret © Museiverket 3/2026, landskapsplanematerial © Nylands Förbund 10/2024, bakgrundskarta © MML 3/2026).**



### 3.10 Luontoarvot ja ekologiset yhteydet

Kaavarunkoalueen luontoarvot keskittyvät Sipoonjokilaakson ympäristöön sekä alueen pohjoisosaan, jolla sijaitsee laajoja yhtenäisiä metsäalueita (Kuva 3.32). Sipoonjoen suistoalue ja sitä molemmin puolin ympäröivät laajat metsäalueet sekä kaava-alueen pohjoisosan metsäalueet Söderkullan-Hansaksen alueilla muodostavat ekologisen verkoston ydinalueet, jotka on tunnistettu myös Uudenmaan ekologisten verkostojen selvityksessä (Jalkanen ym. 2018). Näitä yhdistää Sipoonjokivarsi, joka toimii alueen ekologisen verkoston runkona yhdistäen sen eri osa-alueita toisiinsa. Sipoonjokivarsi on myös osa maakunnallista yhteyskäytävää, joka jatkuu itään (Jalkanen ym. 2018).

Alueen luontoarvoja on tarkasteltu viimeksi vuonna 2024 osana Sipoon 2050 yleiskaavan luontoarvotarkastelua. Selvitys on olemassa olevaan aineistoon pohjautuva tarkastelu luontoarvoista ja maankäytön vaikutuksista niihin (Yrjölä & Metsänen 2025). Tätä ennen alueelta on kartoitettu maakunnallisesti

### 3.10 Naturvärden och ekologiska förbindelser

Naturvärdena i planstommeområdet är koncentrerade till omgivningen kring Sibbo ådal samt till områdets norra del, där det finns vidsträckt, sammanhängande skogsområden (Figur 3.32). Sibbo ås deltaområde och de stora skogsområdena som omger det på vardera sidan av ån samt skogsområdena i norra delen i Söderkulla–Hansas utgör kärnområden i det ekologiska nätverk som också har identifierats i en utredning om ekologiska nätverk i Nyland (Jalkanen m.fl. 2018). Dessa sammankopplas av åbrinken, som fungerar som stomme i det ekologiska nätverket och förenar dess olika delområden med varandra. Åbrinken är också en del av en förbindelsekorridor på landskapsnivå, som fortsätter mot öster (Jalkanen m.fl. 2018).

Områdets naturvärden granskades senast år 2024 som en del av granskningen av naturvärden inför Generalplan för Sibbo 2050. Inventeringen är en på befintligt material baserad granskning av naturvärden och markanvändningens konsekvenser för dem

arvokkaat luontokohteet maastossa MALU-hankkeessa vuosina 2009–2010 (Uudenmaan liitto 2012). Lisäksi alueelta on kartoitettu METSO-luontotyyppejä vuonna 2011 (Luontotieto Keiron Oy 2011). MALU- ja METSO kohteiden luontoarvojen ajantasaisuutta on arvioitu viimeksi Uudenmaan maakuntakaavan luontoselvityksessä (Uudenmaan liitto 2019). Tällöin MALU kohteiden todettiin pääosin edelleen olevan maakunnallisesti arvokkaita (LAKU-kohteita). Kaavarunkotyön yhteydessä ei ole tehty tarkempia luontoselvityksiä.

### 3.10.1 Arvokkaat luontokohteet

**Söderkullan-Hansaksen metsien ja Grundträsketin LAKU-alueet** on osoitettu pääosin maakuntakaavassa suojelualueeksi. Söderkullan-Hansaksen metsäalueella sijaitsee uhanalaisia lehtoluontotyyppejä ja muita metsä kangas- ja kalliometsien luontotyyppejä (Faunatica 2017), joista suurin osa lukeutuu myös METSO-luontotyyppeihin ja osa metsälain 10 § mukaisiin erityisen tärkeisiin elinympäristöihin. Alueelle sijoittuu Söderkullan padon puronvarsilehto, joka on jo luonnonsuojelualueena suojeltu luontotyyppi (LTA204223). Alue kytkeytyy pohjoispuolelta Molnträskin (YSA010307) ja Mjödträskin (YSA014192) luonnonsuojelualueeseen ja Gästerbyn järvien ja soiden Natura 2000-alueisiin (SACFI0100067) ja eteläpuolelle sijoittuu suojeltu Glamarsin vaahterametsikkö (LTA010420).

Sipoonjokilaakson ympäristö muodostaa merkittävän luontoarvojen kokonaisuuden. Alueelle sijoittuu **Sipoonjoen suiston ja Sipoonjokivarren LAKU-alue**. Se muodostuu suiston vesialueesta, sen rakentamattomista rannoista ja joen varteen sijoituvista avoimista ympäristöistä ja metsäalueista. Jokilaaksoon sijoittuu useampia perinnebiotooppikohteita, kuten rantalaitumia ja Sibbesborgin kallioketo, joilla esiintyy huomionarvoista kasvilajistoa. Natu-

(Yrjölä & Metsänen 2025). Dessförinnan hade värdefulla naturobjekt på landskapsnivå kartlagts inom ramen för MALU-projektet åren 2009–2010 (Nylands förbund 2012). Dessutom har METSO-naturtyper kartlagts i området år 2011 (Luontotieto Keiron Oy 2011). Aktualiteten hos naturvärdena vid MALU- och METSO-objekten har senast bedömts i samband med en naturinventering inför Nylands landskapsplan (Nylands Förbund 2019). Då konstaterades att MALU-objekten i huvudsak fortfarande var värdefulla på landskapsnivå (LAKU-objekt). Inga mer ingående naturinventeringar har gjorts i samband med framtagandet av planstommen.

### 3.10.1 Värdefulla naturobjekt

**Skogarna i Söderkulla–Hansas och LAKU-områdena i Grundträsk** har i huvudsak anvisats med skyddsbezeichnung i landskapsplanen. I skogsområdet Söderkulla–Hansas påträffas hotade lundnaturtyper och andra naturtyper på momark och hållmark (Faunatica 2017) Största delen av dem hör också till METSO-naturtyperna och en del till särskilt viktiga livsmiljöer som avses i 10 § i skogslagen. Inom området ligger en lund vid bäcksbrinken intill dammen (Söderkullan padon puronvarsilehto). Den är en naturtyp som har redan skyddats i form av ett naturskyddsområde (LTA204223). I norr ansluter sig området till naturskyddsområdet Molnträsk (YSA010307) och Mjödträsk (YSA014192) och Natura 2000-områdena vid sjöarna och myrarna i Gästerby (SACFI0100067) och söder om Glamars lönnskog (LTA010420).

Miljön i Sibbo ådal utgör en betydande helhet av naturvärden. Här ligger **Sibbo ås delta och LAKU-området längs Sibbo å**. Den består av deltats vattenområde, dess obebyggda stränder och öppna omgivningar och skogsområden längs ån. Ådalen omfattar flera vårdbiotoper, som strandbeten och I floddalen finns flera vårdbiotoper, till exempel stran-

ra-alueena suojellussa Sipoonjoessa (SACFI0100086) tavataan äärimmäisen uhanalaista meritaimenta, joka käyttää aluetta vaellus- ja lisääntymisalueenaan. Suistoalue on myös linnustolle seudullisesti merkittävää aluetta (Uudenmaan liitto 2019).

**Grundträsket** on pieni järvi Söderkullan pohjoispuolella. Kohde on todettu maakunnallisesti arvokkaaksi **LAKU-kohteeksi** ja sen länsirannat on jo suojeltu osana Grundträsketin luonnonsuojelualuetta (ESA306019). Alue on osoitettu maakuntakaavassa kokonaisuudessaan suojelualueeksi. Järven rannalta on havaittu mm. idänkirsikorentoa (Lajitietokeskus 2026), joka lukeutuu tiukasti suojeltaviin luontodirektiivin IVa-liitteen lajeihin. Alue on myös maakunnallisesti arvokasta lintualuetta (Metsänen & Yrjölä 2025).

**Eriksnäs**in **LAKU-alue** sijoittuu Sipoonjokisuiston itäpuolelle merenrantaan kytkeytyen. Alueelle sijoittuu metsä-, kallio-, maatalous- ja rantaelinympäristöjä (Uudenmaan liitto 2019). Alueen metsät ovat iäkkäitä runsaslahopuisia kangasmetsiä ja lehtoja, lisäksi alueelle sijoittuu jyrkäniteitä ja kallioalueita.

**Massbyn metsien LAKU-alue** muodostuu pienialaisista metsäalueista, joiden muodostama kokonaisuus on kuitenkin todettu maakunnallisesti merkittäväksi (Uudenmaan liitto 2019). Alueelle sijoittuu myös METSO-luontotyyppejä.

Kaavarunkoalueeseen kytkeytyy lounaisosasta lisäksi **Norrskogenin ja Hitån LAKU-kohteet**, jotka täydentävät erityisesti Sipoonjokisuiston ja Eriksnäs

muodostamaa luontoarvojen kokonaisuutta.

### 3.10.2 Huomionarvoinen lajisto

Kartalla (Kuva 3.32) on esitetty alueella esiintyvien uhanalaisten, silmällä pidettävien ja suojeltavien (luontodirektiivin IV ja II-liitteen mukaisten) kasvi-, kääpä-, hyönteis- ja nisäkäslajien havaintopaikkoja

dbeten och hållmarkstorrängen i Sibbesborg, där det förekommer beaktansvärda växter. I Sibbo å (SAC-FI0100086), som är ett Naturaområde, påträffas den akut hotade arten havsöring, som använder området som sitt vandrings- och fortplantningsområde. Deltan är också ett område av regional betydelse för fågelbeståndet (Nylands förbund 2019).

**Grundträsket** är en liten sjö norr om Söderkulla. Objektet har klassificerats som ett på landskapsnivå värdefullt **LAKU-objekt** och dess västra stränder har redan skyddats som en del av Grundträskets naturskyddsområde (ESA306019). I landskapsplanen har området i sin helhet anvisats som skyddsområde. På stranden har man bl.a. observerat sibirisk vinterflickslända (Finlands Artdatacenter 2026), som hör till de strikt skyddade arterna i bilaga IVa till habitatdirektivet. Området är också ett regionalt värdefullt fågelområde (Metsänen & Yrjölä 2025).

**LAKU-området i Eriksnäs** ligger öster om Sibbo ås delta och ansluter sig till havsstranden. I området förekommer skogs-, hållmarks-, jordbruks- och strandlivsmiljöer (Nylands förbund 2019). Skogarna i området är gamla moskogor och lundar med rikligt av död ved, dessutom finns det stup och klippor.

**LAKU-området Massby skogar** består av små skogsområden, vilkas helhet dock har konstaterats vara betydande på landskapsnivå (Nylands förbund 2019). Här förekommer också METSO-naturtyper.

I den sydvästra delen ansluter sig planstommeområdet dessutom till **LAKU-objekten Norrskogen och Hitå**, som särskilt väl kompletterar den helhet av naturvärden som Sibbo ås delta och Eriksnäs bildar.

### 3.10.2 Anmärkningsvärda arter

Kartan (Figur 3.32) visar var man har observerat växt-, tick-, insekt- och däggdjursarter som är hotade,

kaava-alueelta (Lajitietokeskus 03/2026). Havainnot keskittyvät Sipoonjokivarteen ja alueen pohjoisosan laajempiin metsäalueisiin. Alueella esiintyy myös useita lintudirektiivin I-liitteen sekä uhanalaisiksi lukeutuvia lintulajeja, ja linnustoltaan merkittäviä alueita on erityisesti alueen vesistöt ja niihin kytkeytyvät avoimet- ja metsäympäristöt.

Alueen vesistöt (pohjoisosan järvet ja Sipoonjoen suistoalue, rannikko) ovat potentiaalisia paikkoja tiukasti suojeltaville luontodirektiivin IVa lajeihin lukeutuville viitasammakolle ja sudenkorennoille (mm. idänkirsikorento, lampikorennot). Idänkirsikorennoista on havainto Grundträsketin rannoilta ja sirolampikorennoista kaava-alueen pohjoispuolelta (Kuva 3.39, Lajitietokeskus 03/2026). Luontodirektiivin II-liitteen lajeihin lukeutuvaa meriuposkuoriaista on kaava-alueen kaakkoispuolelta merialueelta. Laji viihtyy suojaisilla ruovikkoisilla merenranta alueella (Metsänen & Yrjölä 2025) ja on mahdollista, että lajia esiintyy alueella laajemminkin.

Alueelle sijoittuu luontodirektiivin IVa-liitteen tiukasti suojeltuihin lajeihin lukeutuville lepakoille tärkeitä tai niille soveltuvia elinympäristöjä laajalti. Metsänen & Yrjölä (2025) ovat tarkastelleet alueen lepakkopotentiaalia, ja korkean potentiaalinen alueita esiintyy eri puolilla kaava-alueita. Luonnonympäristöistä lepakoille tärkeimpiä ovat metsäalueet, vesistöjen ympäristöt, sekä erilaiset kalliot ja kivikot, joilla voi esiintyä sopivia päiväpiloja. Vuonna 2006 lepakoiden elinympäristöjä havaittiin Eriksnäsistä, Taasjärven ympäristöstä ja Sipoonjokivarresta. Hangelbyn alueelta on tallennettu Lajitietokeskuksen havaintoihin useita lepakkohavaintoja vuonna 2025 (Kuva 3.32, Lajitietokeskus 03/2026).

Alueella esiintyy myös laajalti kirjoherkkoperhoselle (luontodirektiivi IVa) soveltuvaa elinympäristöä. Lajia on havaittu kaava-alueen luoteispuolelta (Lajitietokeskus 03/2026).

näitä hotade eller som ska skyddas (enligt bilaga IV och II till habitatdirektivet) (Finlands Artdatacenter 03/2026). Observationerna är koncentrerade till områdena längs Sibbo å och de större skogsområdena i norra delen. I området förekommer också flera fågelarter i bilaga I till fågeldirektivet samt fågelarter som räknas som hotade. Vattendragen och de öppna miljöerna och skogsmiljöerna i området är särskilt viktiga avseende fågelbeståndet.

Vattendragen i området (sjöarna i norr och Sibbo ås delta, kusten) är potentiella livsmiljöer för åkergrodan och trollsländorna (bl.a. sibirisk vinterflickslända, kärrtrollsländor). Nämda arter kräver strikt skydd enligt bilaga IVa till habitatdirektivet. Sibirisk vinterflickslända har påträffats på stränderna av Grundträsket, medan pudrad kärrtrollslända har påträffats på norra sidan av planområdet (Figur 3.39, Finlands Artdatacenter 03/2026). Stor natebock, en art i bilaga II till habitatdirektivet, har påträffats i havsområdet på planområdets sydöstra sida. Arten trivs på skyddade vassbevuxna havsstränder (Metsänen & Yrjölä 2025) och det är möjligt att arten förekommer i området även i större utsträckning.

Inom området ligger flera livsmiljöer som är viktiga eller som lämpar sig för fladdermössen, som är strikt skyddade enligt bilaga IVa till habitatdirektivet. Metsänen & Yrjölä (2025) har granskat områdets fladdermuspotential och områden med hög potential förekommer på flera håll. Av naturmiljöerna är skogsområden, vattenmiljöer, klippor och stenblock där det kan förekomma lämpliga daggömmor de viktigaste för fladdermössen. År 2006 observerades livsmiljöer för fladdermöss i Eriksnäs, omgivningen kring Tasträsk och områdena längs Sibbo å. Flera fladdermusobservationer registrerades i Hangelby år 2025 (Figur 3.32, Finlands Artdatacenter 03/2026).

I området förekommer också många livsmiljöer som lämpar sig för asknätfjäril (bilaga IVa till habitatdi-

Luontodirektiivin IVa-liitteen lajeihin lukeutuvasta liito-oravasta on havaintoja kaavarunkoalueen pohjoispuolelta, mutta soveltuvaa aluetta voi esiintyä myös kaava-alueella, sillä alueen metsät ovat hyvin kytkeytyneitä ympäröiviin metsäalueisiin.

Kaava-alueelta on yksittäisiä havaintoja silmällä pidettävistä tai vaarantuneista kasvilajeista (kelta-apila, keltamatar), sekä uhanalaisesta, erityisesti suojeltaviin lajeihin (LSA 2023/1066, liite 6) lukeutuvasta ketorusojuuresta.

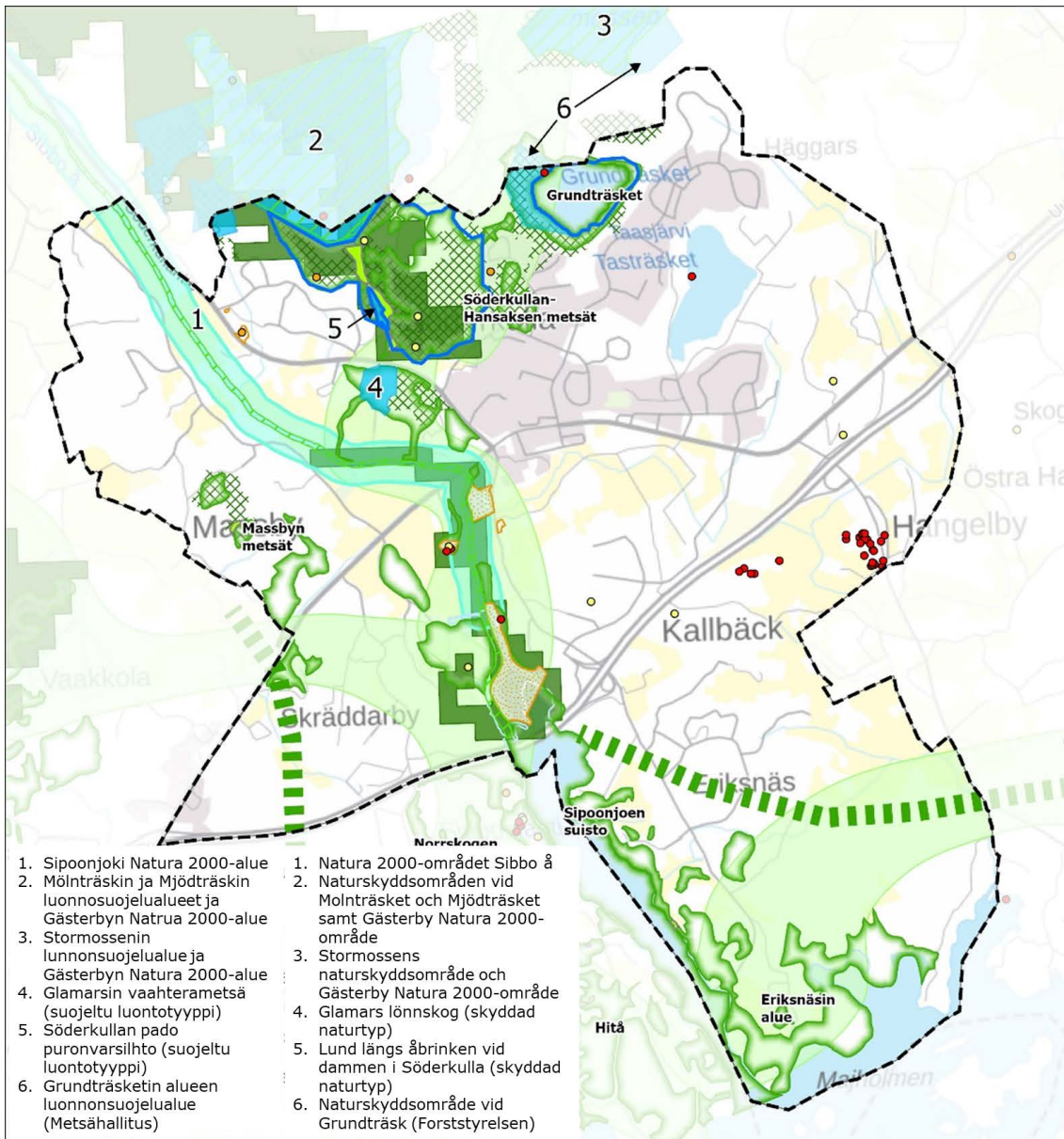
Arten har påträffats i nordvästra delen av planområdet (Finlands Artdatacentret 03/2026).

Flygekorre, som hör till arterna i bilaga IVa till habitatdirektivet, har observerats på norra sidan av planstommeområdet, men inom planområdet kan det också förekomma lämpliga miljöer, eftersom skogarna är starkt kopplade till de omgivande skogsområdena.

Inom planområdet har man gjort enstaka observationer av nära hotade eller sårbara växtarter (gullklöver, gulmåra) och av den utrotningshotade arten sminkrot, som hör till arterna som kräver särskilt skydd (NVL 2023/1066, bilaga 6).

**Kuva 3.32. Söderkullan kaavarunkoalueen luontovärdet. Lajitietokeskuksen havainnoissa on esitetty alueella esiintyvien uhanalaisten, silmällä pidettävien ja suojeltavien (luontodirektiivin IV ja II-liitteen mukaisten) kasvi-, kääpä-, hyönteis- ja nisäkäslajien havaintopaikkoja kaava-alueelta (Lajitietokeskus 03/2026).**

**Figur 3.32. Naturvärden i Söderkulla planstomme område. Registreringar hos Artdatacentret visar var man har observerat växt-, tick-, insekt- och däggdjursarter som är hotade, nära hotade eller som ska skyddas (enligt bilaga IV och II till habitatdirektivet) (Finlands Artdatacentret 03/2026).**



- Luonnosuojelualue
- Natura 2000-alue
- Suojelualuekokonaisuus (Maakuntakaava)
- LAKU-kohteet (2010-2017)
- Perinnebiotoopit (Metsähallitus)
- METSO-kohteet (2011)
- Metsälakikohteet (Metsäkeskus)
- Maakuntavaakaavan viheryhteystarve
- Uudenmaan ekologisten verkostojen ydinalueet
- Uudenmaan ekologisten verkostojen käytävät

- Saukon elinympäristö (virtavesi 100m vyöhyke)
- Lajitietokeskuksen havainnot 03/2026 (pl. linnut)
- Luontodirektiivin IV tai II-liitteen laji
- Silmälläpidettävä laji
- Uhanalainen laji

- Naturskyddsområde
- Natura 2000-område
- Helhet av skyddsområden (landskapsplanen)
- LAKU-objekt (2010-2017)
- Vårdbiotoper (Forststyrelsen)
- Object i skogslagen (Skogscentralen)
- METSO-objekt (2011)
- Behov av grönförbindelse i landskapsplanen
- Kärnområden i de ekologiska nätverken i Nyland
- Korridorer i de ekologiska nätverken i Nyland

- Observationer som registrerats hos Finlands Artdatacenter 03/2026 (exkl. fåglar)
- Art i biliga IV ellet II till habitatdirektivet
- Nära hotad art
- Hotad art
- Livsmiljö för utter (strömmande vatten 100m zon)



### 3.11 Viherverkosto

Suunnittelualan vihervaluoverkoston rungon muodostavat Sipoonjokilaakso, Söderkullan pohjoisosan metsäiset selänteet, jotka liittyvät Pilvijärven laajempaan luonnonsuojelualueeseen, sekä Sipoonlahden itälaidalla Eriksnäsän metsäiset selänteet. Sipoonjokilaakso liittyy suunnittelualan pohjoispuolella olevien vihervaluoiden 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 näkyy suunnittelualueella sijaitsevaa peltojen ja metsien muodostamaa viherverkostoa. Kartassa alla (Kuva 3.33) on

### 3.11 Grönnätet

Stommen i nätverket av grönområden utgörs av Sibbo ådal, de skogbevuxna åsarna i den norra delen av Söderkulla, som ansluter sig till ett större naturskyddsområde vid Molnträsket, samt av skogbevuxna åsar på östra sidan av Sibboviken i Eriksnäs. Via grönområdena på norra sidan förbinder Sibbo ådal planeringsområdet till huvudstadsregionens grönbälte. I Nylandsplanen 2050 anvisas ett behov av en grönförbindelse.

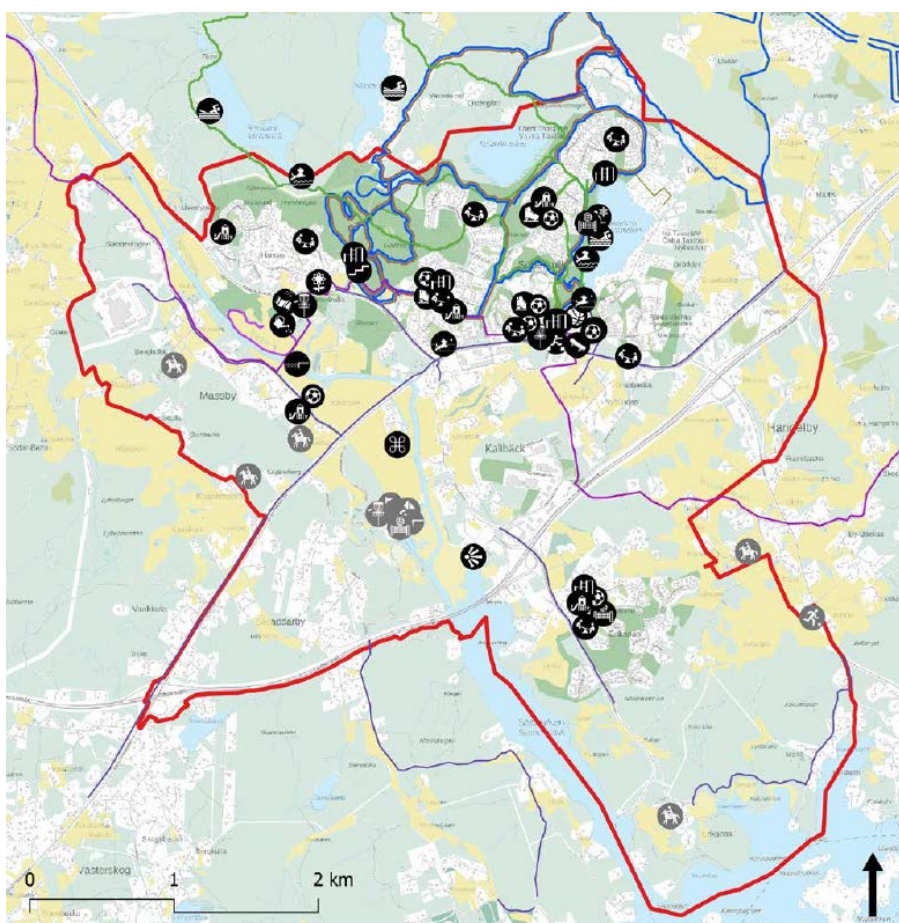
Sibbo ås fåra ingår i ett Natura 2000-område som omfattar åns huvudfåra och åtta sidofåror. Sibbo å rinner ut i Sibboviken, vars omgivning är en landskapsmässigt värdefull och mångskiftande naturmiljö.

Söderkulla erbjuder mångsidiga rekreationstjänster, som idrottstjänster, och i skogsområdet på norra sidan finns ett mångsidigt nätverk av friluftsleder. På området och i närheten finns allmänna badplatser. Bilden ovan visar grönnätet av åkrar och skogar i planeringsområdet. Kartan nedan (Figur 3.33) visar friluftsfunktioner i planeringsområdet.

esitetty suunnittelualueella sijaitsevia virkistystoimintoja.

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

För det område som omfattas av planstommen har en översiktlig grönplan utarbetats (bilaga 5). I planen redogörs för hur grönnätet samt friluftslederna och rekreationstjänsterna kan utvecklas, placeras och dimensioneras. Grönområdesplanen är till nytta vid utarbetandet av planstommen samt för detaljplaner, parkplaner och planer för rekreationsområden som ska utarbetas senare.



#### Viherialueiden palvelut

- Suunnittelualue
- Pallot ja niityt
- Virkistysmetsät ja puistot
- Metsät
- Hiihtolatu
- Käveyn ja pyöräilyn reitti
- Koirahiihtolatu
- Kuntorata
- Retkelyreitti
- South by cycle -reitti

- Kunnan palvelu
- Yksityinen palvelu
- Alueleikkipaikka
- Leikkipaikka
- Koirapuisto
- Viihdepalsta
- Matonpesupaikka
- Nuotiopaikka/taukopaikka
- Luonnontarkkailupaikka
- Maisemapelto

- Ratseskuskeskittä
- Luistelukeskittä
- Skeitti- tai rullaluistelupaikka
- Verasvenesatama/venelän palvelupaikka
- Koripallokeskittä
- Pallokeskittä
- Frisbeegolftrata
- Ulkokuntoluopaikka
- Lähihiikuntapaikka
- Parkour-alue
- Rantalentopallokeskittä

- Uimapaikka
- Talviuimapaikka
- Kuntoportaat
- Tapahtumapaikka
- Minigolf
- Jalkapallokenttä
- Melontalaituri
- Näkymäpaikka

#### Tjänster för grönområden

- Planeringsområde
- Akrar och ångar
- Rekreativsskog ar och parker
- Skogar
- Skidspår
- Gång- och cykelväg
- Skidspår där hundar
- Motionsbana är tillättna
- Utliftsstig
- South by cycle-stråk

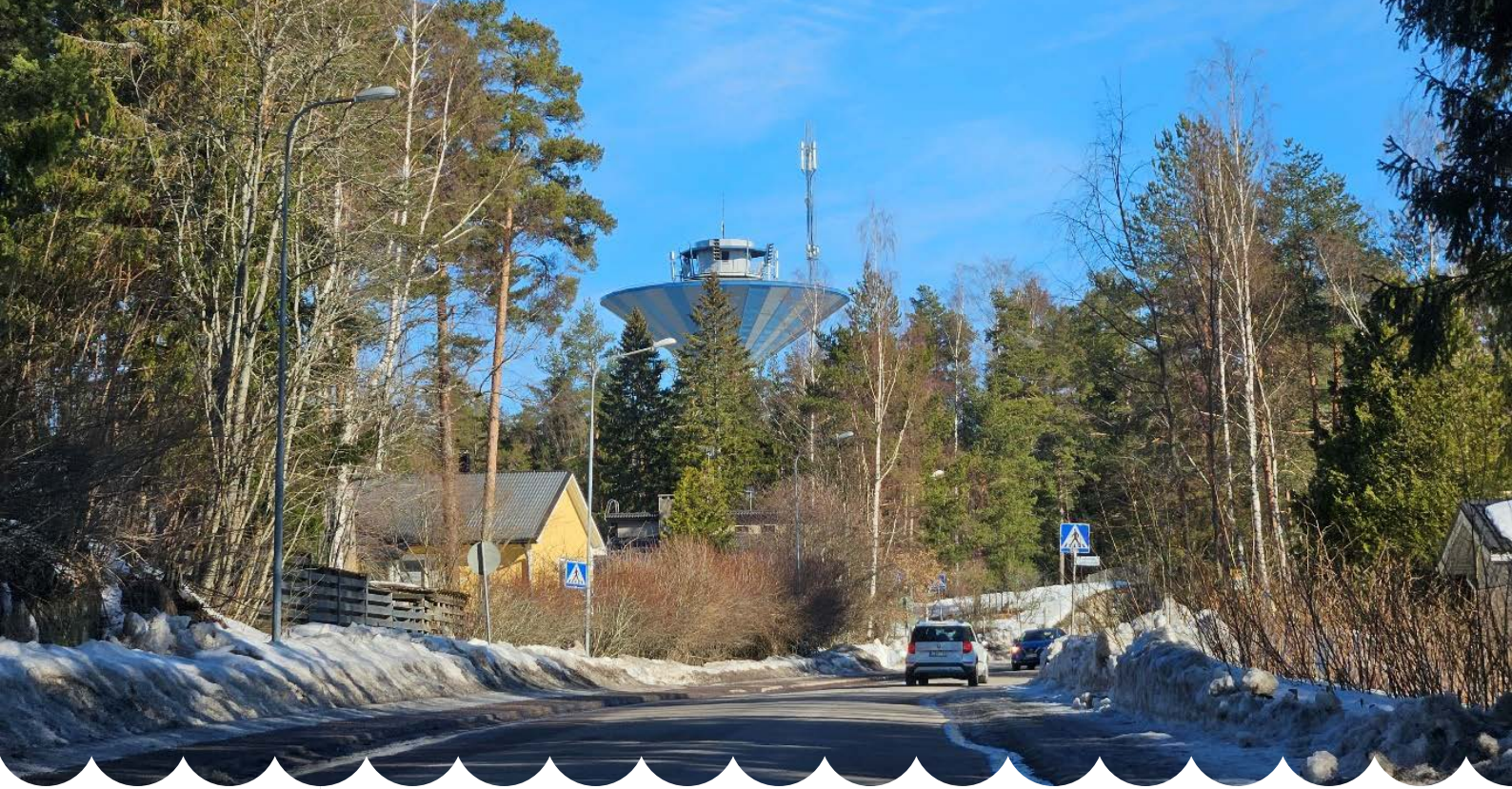
- Kommunal service
- Privat service
- Lokal lekplats
- Lekplats
- Hundpark
- Odlingstomt
- Mattvättställe
- Bras-/pausplats
- Plats för naturobservationer
- Landskapsåker

- Ridbana
- Skridskobana
- Skate- eller rullskridskobana
- Gästhamn/service för bättnare
- Basketbollsplan
- Bollsplan
- Frisbeegolfbana
- Utemotionsplats
- Närmotionsplats
- Parkour-område
- Beach volley-plan

- Badplats
- Vinterbadplats
- Motionstrappor
- Evenemangsplats
- Minigolf
- Fotbollsgolf
- Paddelbrygga
- Utsiktsplats

Kuva 3.33. Alueen viherverkoston, reitistön ja virkistyspalveluiden nykytila (© Söderkullan viheraluesuunnitelma 30.9.2025, WSP).

Figur 3.33. Grönnätet, nätverket av friluftsleder och rekreationstjänster i nuläget (© Plan för grönområden i Söderkulla 30.9.2025, WSP).



### 3.12 Kunnallistekninen verkosto

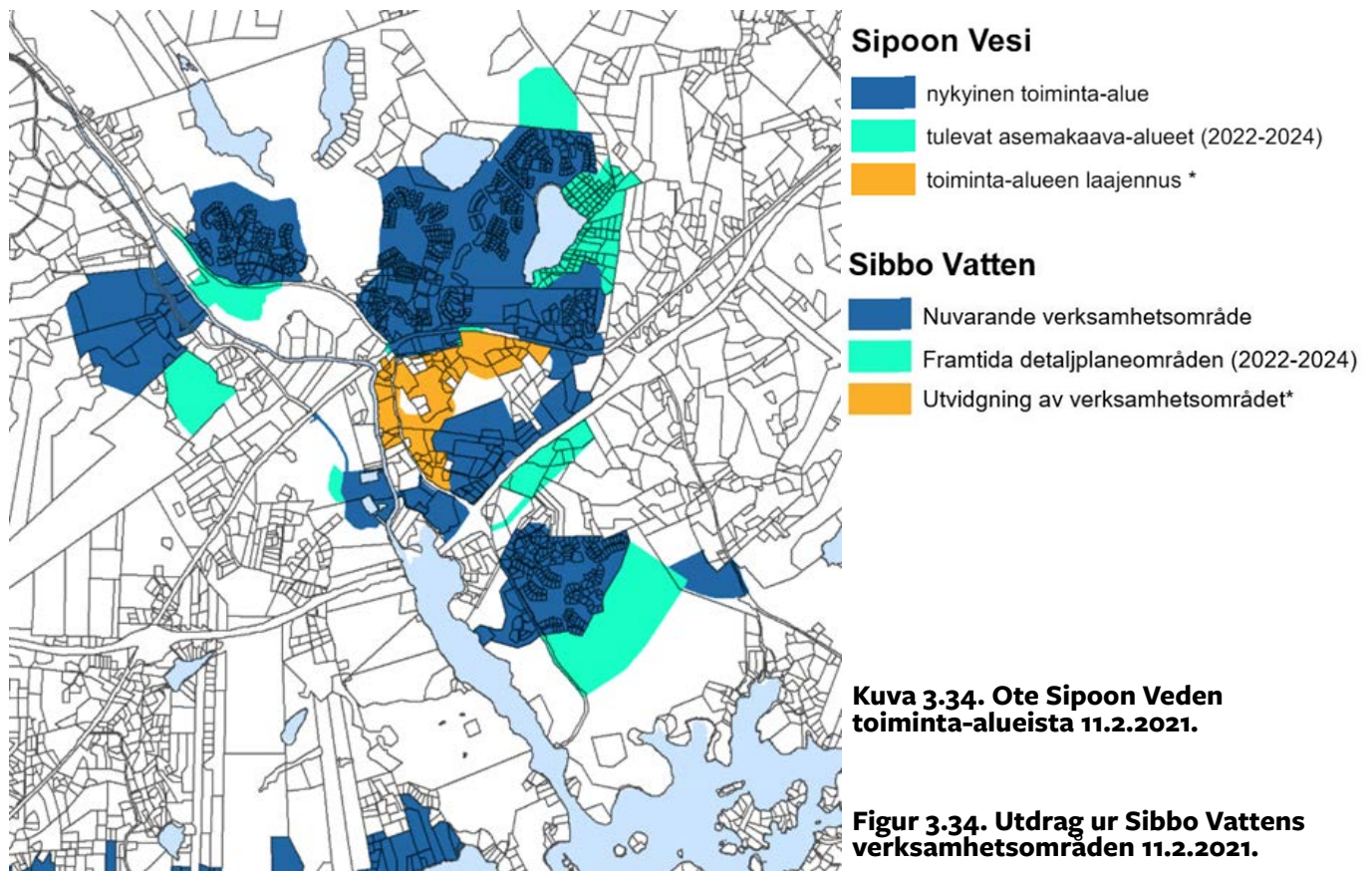
Suunnittelualan vesihuollosta vastaa Sipoon Vesi-liikelaitos, jonka nykyinen toiminta-alue kattaa lähinnä suunnittelualan asemakaavoitetut alueet. Uusien alueiden asemakaavoittaminen ja niiden rakentaminen edellyttää uusien vesi- ja viemäriinjojen rakentamista. Kuvassa yllä on alueella sijaitseva vesitorni. Kuvassa alla (Kuva 3.34) on Sipoon Veden toiminta-alueet.

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

### 3.12 Det kommunaltekniska nätet

För vattenförsörjningen inom planeringsområdet ansvarar affärsverket Sibbo Vatten, vars nuvarande verksamhetsområde huvudsakligen omfattar de detaljplanerade områdena inom planstommens planeringsområde. Nya vatten- och avloppsledning behövs för att de nya områdena ska kunna planläggas och byggas. Bilden ovan visar vattentornet i området. Kartan nedan (Figur 3.34) visar Sibbo Vattens verksamhetsområden.

I Söderkullaområdet fås fjärrvärme från Kervo Energi, men nätet sträcker sig tills vidare inte ända ut till Eriksnäs.



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.

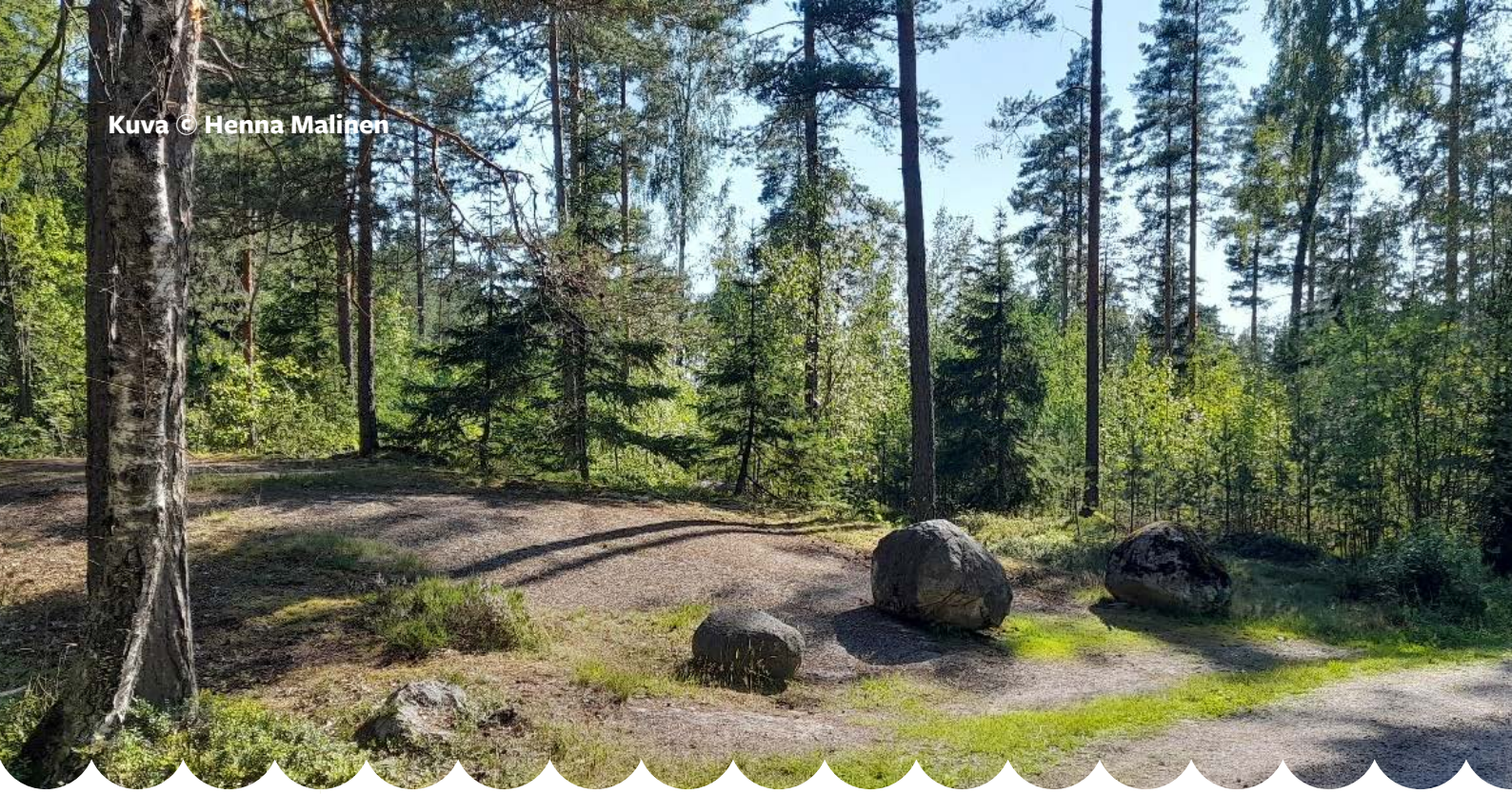
Top 5 (ei järjestyksessä):

- Työpaikkatie
- Lärkbacka
- Kompassikuja
- Kielokuja
- Ketunleivänpolku

En lokal dagvattenplan har utarbetats för Söderkulla (Ramboll 2024). Syftet med planen är att ligga till grund för framtida detaljplaneprojekt. Målet med utarbetandet av planen att identifiera områden som lämpar sig för dagvattenhanteringskonstruktioner inom hela utredningsområdet, dock med större tonvikt på de områden där förändringar i markanvändningen håller på att ske och där den kvalitativa hanteringen av dagvatten – enligt analysen av vattenkvaliteten – är mest nödvändig. Av alla identifierade objekt lyftes följande fem potentiella platser fram, där konstruktionerna för dagvattenhanteringen bör prioriteras i den mån det är möjligt.

Topp 5 (inte rangordnade):

- Arbetsplatsvägen
- Lärkbacka
- Kompassgränden
- Konvaljegränden
- Harsyrestigen



## 3.13 Rakentamisen reunaehdot

### 3.13.1 Maaperä, rakennettavuus

Alueen maaperä on suurimmaksi osaksi kalliomaata ja savea (Kuva 3.35). Kallioalueet ovat jo monin paikoin rakennettuja, pois lukien etenkin Eriksnäs in kalliomaat. Kuvassa yllä kalliota näkyy laajasti maan pinnalla. Sipoonjoen ympäristössä maaperä on savea, liejua ja liejusavea.

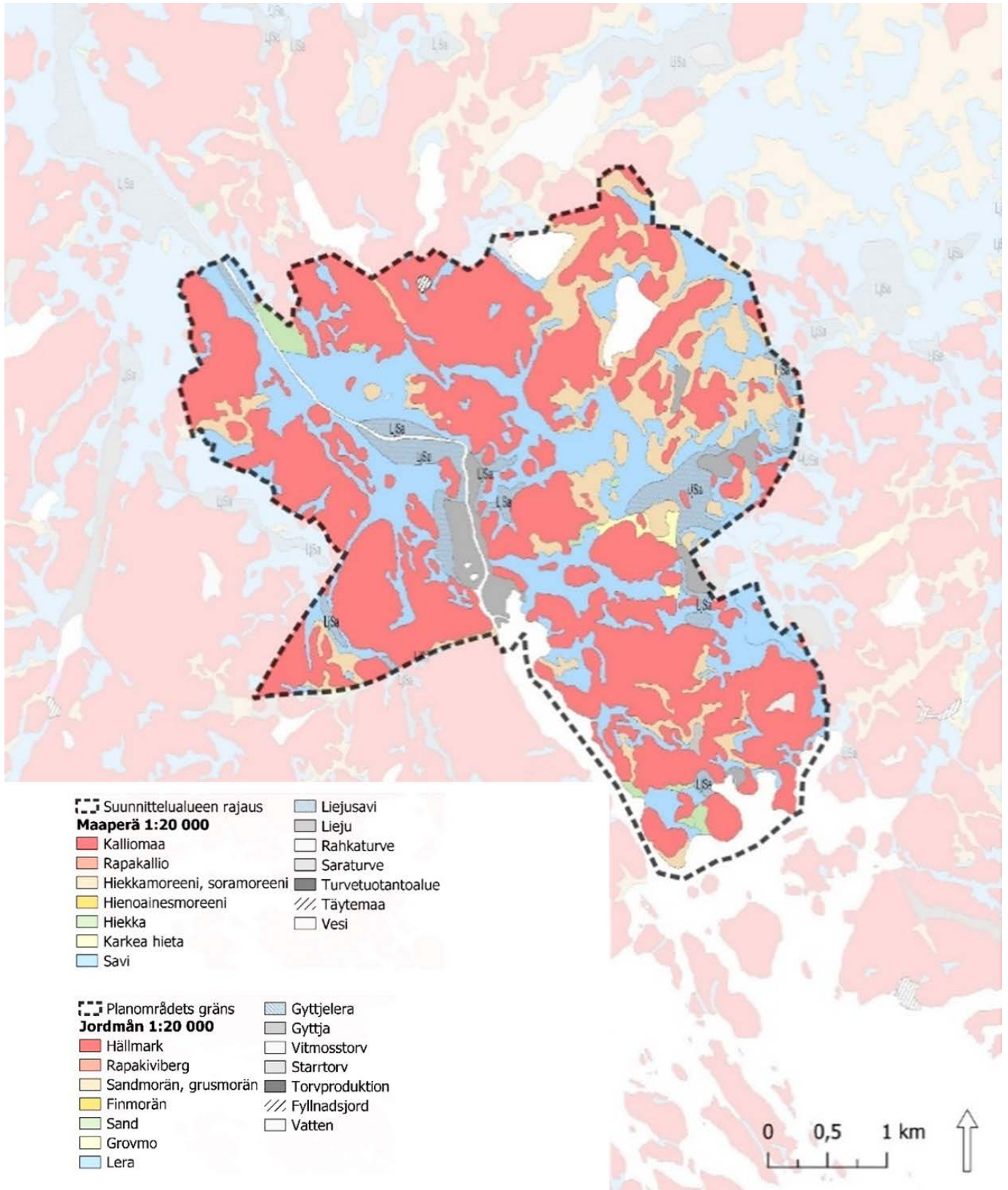
Eriksnäs in keskeytetyn osayleiskaavan alueelta on tehty teknisiä selvityksiä ml. rakennettavuusselvitys vuonna 2013 (Sipoon Eriksnäs in osayleiskaavan tekniset selvitykset ja suunnittelu, Ramboll 2013). Lisäksi alueelle on laadittu jo aiemmin yleispiirteinen rakennettavuusselvitys (GeoUnion 2010). Pohjatutkimustietoa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

## 3.13 Ramvillkor för byggandet

### 3.13.1 Jordmån, byggbarhet

Marken består till största delen av sten och lera (Figur 3.35). Bergsområdena är redan byggda på många platser, med undantag av i synnerhet hållmarkerna i Eriksnäs. På fotografiet ovan är berggrunden synlig i stor utsträckningen på markytan. I omgivningarna runt Sibbo är jordmånen lera, gyttja och lergyttja.

Tekniska utredningar har gjorts i området för den avbrutna delgeneralplanen för Eriksnäs, bl.a. en byggnadsbarhetsutredning år 2013 (Sipoon Eriksnäs in osayleiskaavan tekniset selvitykset ja suunnittelu, Ramboll 2013). Dessutom har man redan tidigare utarbetat en översikt av byggbarheten i området (GeoUnion 2010). I Eriksnäs har man dokumenterat geoteknisk information med ca 100–300 meters mellanrum, vilket är tillräckligt för att ge en överblick över grundförhållandena. I byggnadsskedet är det dock nödvändigt att göra ytterligare undersökningar i området.



Kuva 3.35. Alueen maaperä 1:20 000  
(© Geologian tutkimuskeskus 5/2024).

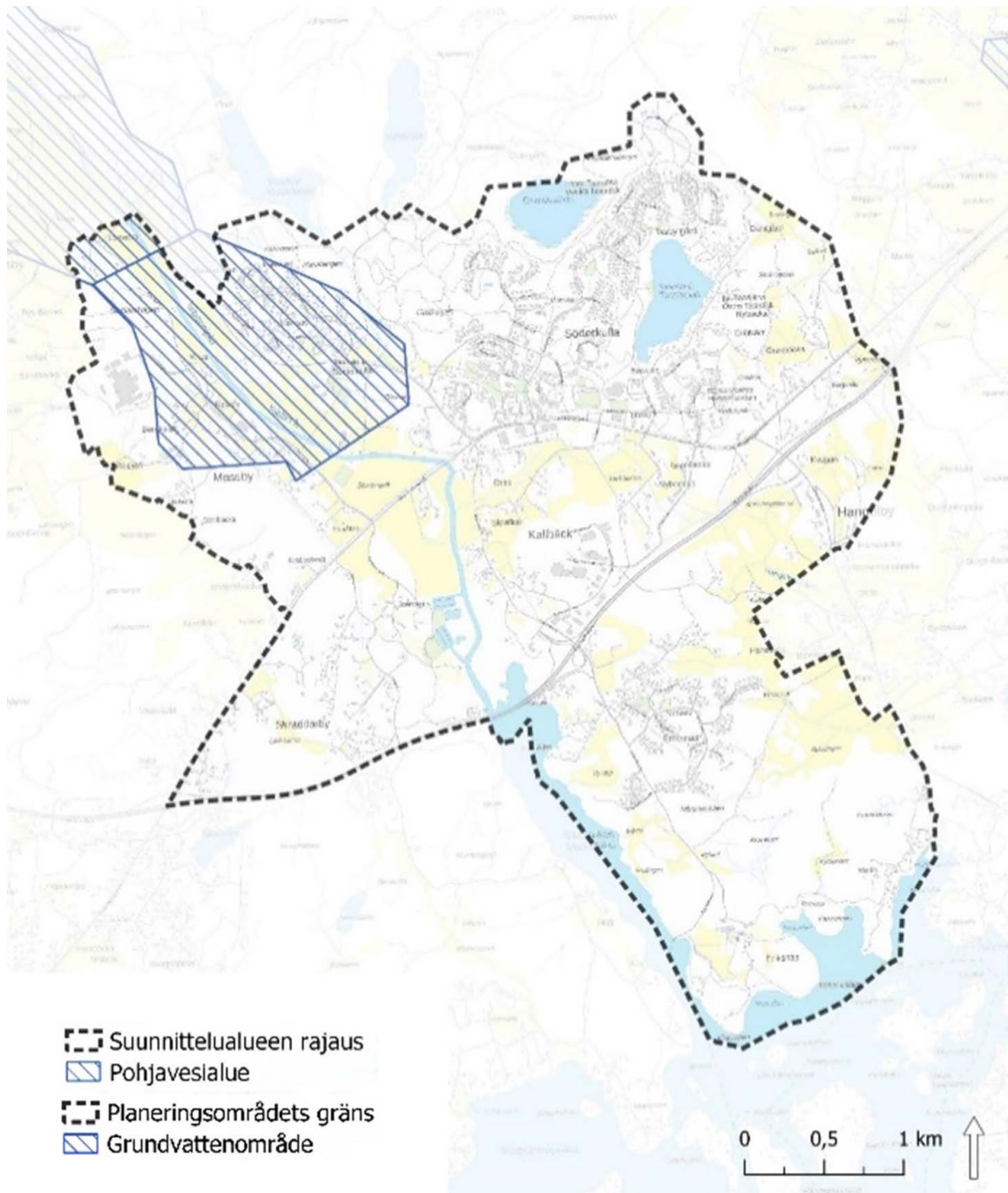
Figur 3.35. Markgrunden i området 1:20 000  
(© Geologiska forskningscentralen 11/2025).

### 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 3.36.).

### 3.13.2 Grundvatten

I norra delen av planeringsområdet i planstommen, i omgivningen kring Sibbo å, ligger Söderkulla grundvattenområde, som är ett för vattenförsörjningen viktigt grundvattenområde (0175315). Norr om Söderkulla grundvattenområde, strax intill planstommeområdets norra gräns, ligger grundvattenområdet Nikukällan (0175302), som också är viktigt för vattenförsörjningen (Figur 3.36.).



**Kuva 3.36. Pohjavesialueet suunnittelualueella (pohjavesialueet © Suomen ympäristökeskus 3/2024, taustakartta © Maanmittauslaitos 5/2024).**

**Figur 3.36. Grundvattenområden i planeringsområdet (grundvattenområden © Finlands miljöcentral 3/2024, bakgrundskarta © Lantmäteriverket 11/2025).**



### 3.13.3 Melu ja tärinä

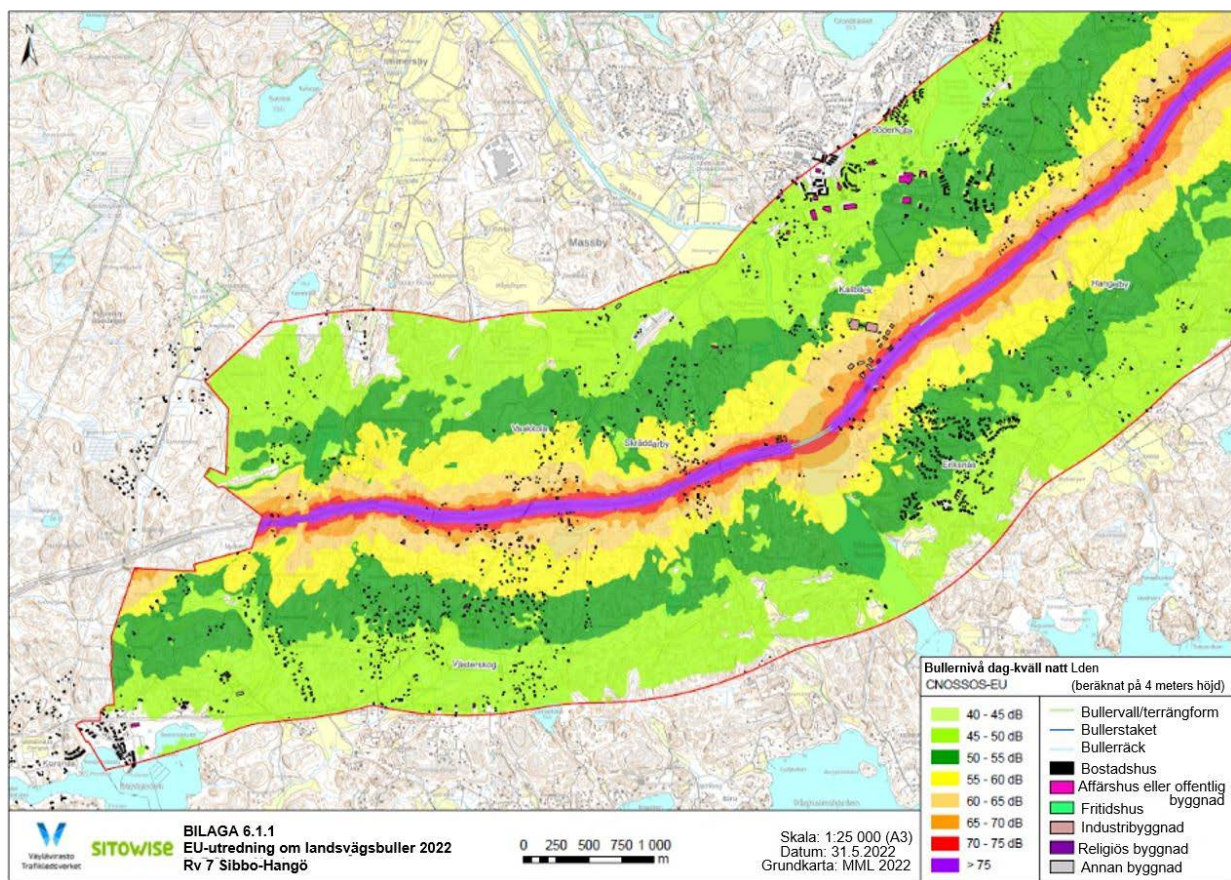
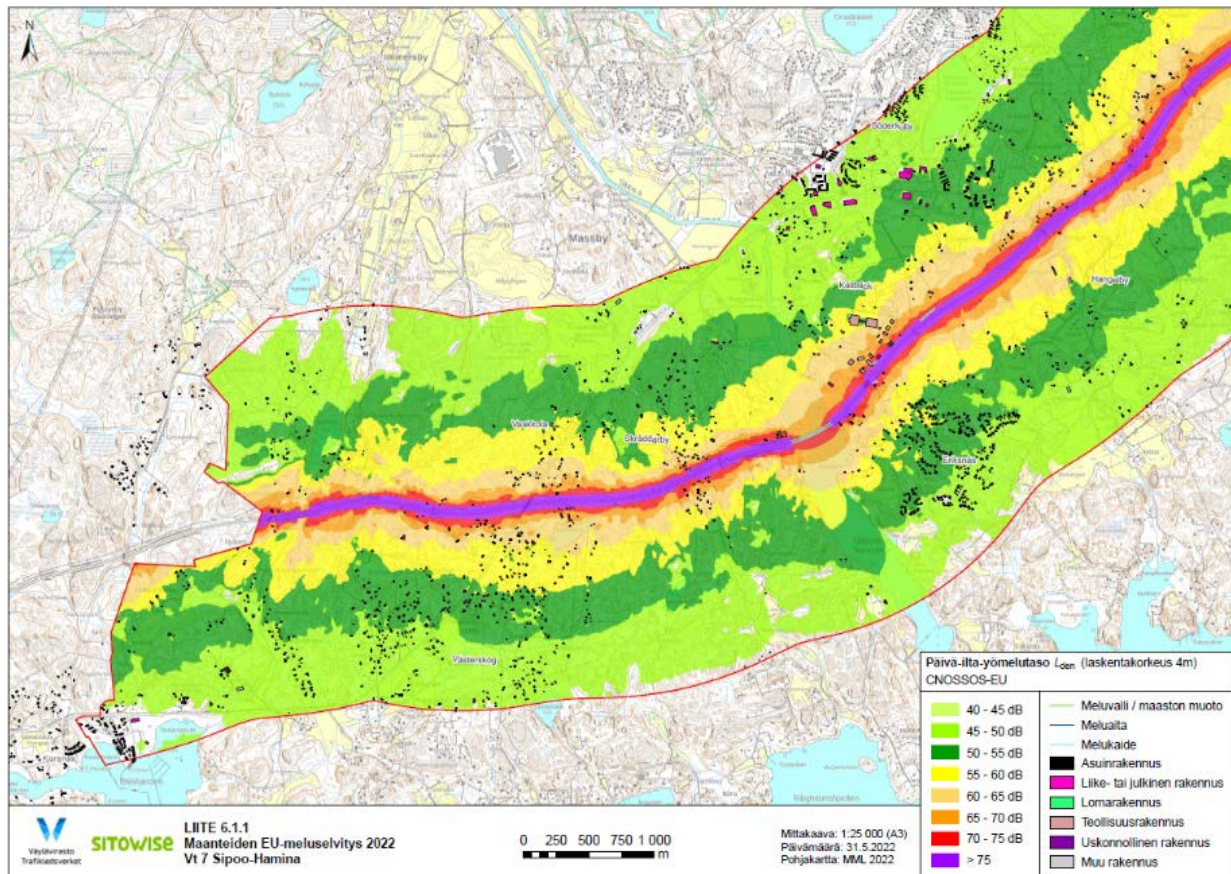
Tieliikenteen aiheuttamaa melutasoa on tutkittu alueelta tehdyssä Sipoon Gumbostrand – Västerskogin, Sibbesborgin ja Eriksnäsän osayleiskaavojen meluselvityksessä vuonna 2018 (WSP). Meluselvityksessä alueelta huomioitiin melulähteinä Porvoon moottoritie (vt 7), Uusi Porvoontie, Massbyntie, Söderkullantie, Eriksnästie 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 3.37.). Selvitys kattaa direktiivin tarkoittamat maantiet, joilla liikennemäärä on vähintään 3 miljoonaa ajoneuvoa vuodessa. Kuvassa yllä on vilkasliikenteinen tie suunnittelualueella.

### 3.13.3 Buller och vibration

Bullernivån från vägtrafiken har granskats i en bullerutredning som gjordes 2018 i Gumbostrand–Väterskog för Sibbesborgs och Eriksnäs delgeneralplaner (WSP). I bullerutredningen beaktades som bullerkällor Borgå motorväg (rv 7), Nya Borgåvägen, Massbyvägen, Söderkullavägen, Eriksnåsvägen och Kalkstrandsvägen. Bullret från vägtrafiken är en följd av ljudet från fordonsmotorerna och av att däcken kommer i beröring med vägytan.

EU:s bullerrapport 2022 innehåller en bedömning av exponeringen för miljöbuller från trafiken på huvudlederna i landsvägsnätet. I bullerutredningen utarbetades kartor över bullerzoner och en bedömning av antalet personer som exponeras för buller i olika zoner (Figur 3.37). Utredningen omfattar de landsvägar som avses i direktivet och där trafikmängden uppgår till minst 3 miljoner fordon per år. Bilden ovan är tagen vid en livligt trafikerad väg i planeringsområdet.



**Kuva 3.37.** Ote maanteiden EU-meluselvytyksen 2022 liitteestä 6.1.1. Kartassa on esitetty Vt7 päivä-iltayömelutaso Söderkullan kohdalta.

**Figur 3.37.** Utdrag ur bilaga 6.1.1 till EU:s rapport om landsvägsbuller 2022. Kartan visar bullernivån morgon-kväll-natt på riksväg 7 i Söderkulla.

### 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). Näitä kolmea kohdetta ei ole esitetty kuvassa.

Kaikki kohteet sijaitsevat Porvoonväylän pohjoispuolella ja suurin osa kohteista Uuden Porvoontien pohjoispuolella. Kohteista neljässä harjoitetaan toimintaa, josta voi aiheutua maaperän pilaantumista. Kolmessa 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. Söderkullan kaatopaikan alueella maaperää mahdollisesti pilaava toiminta on loppunut ja alue on tutkittu, eikä kohteessa todettu puhdistustarvetta nykyisellä maankäytöllä. Kohteella on kuitenkin merkitty toimenpidetarvehuomio ”Maarakentamisessa tai maankäytön muutoksissa ota yhteys valvontaviranomaiseen”.

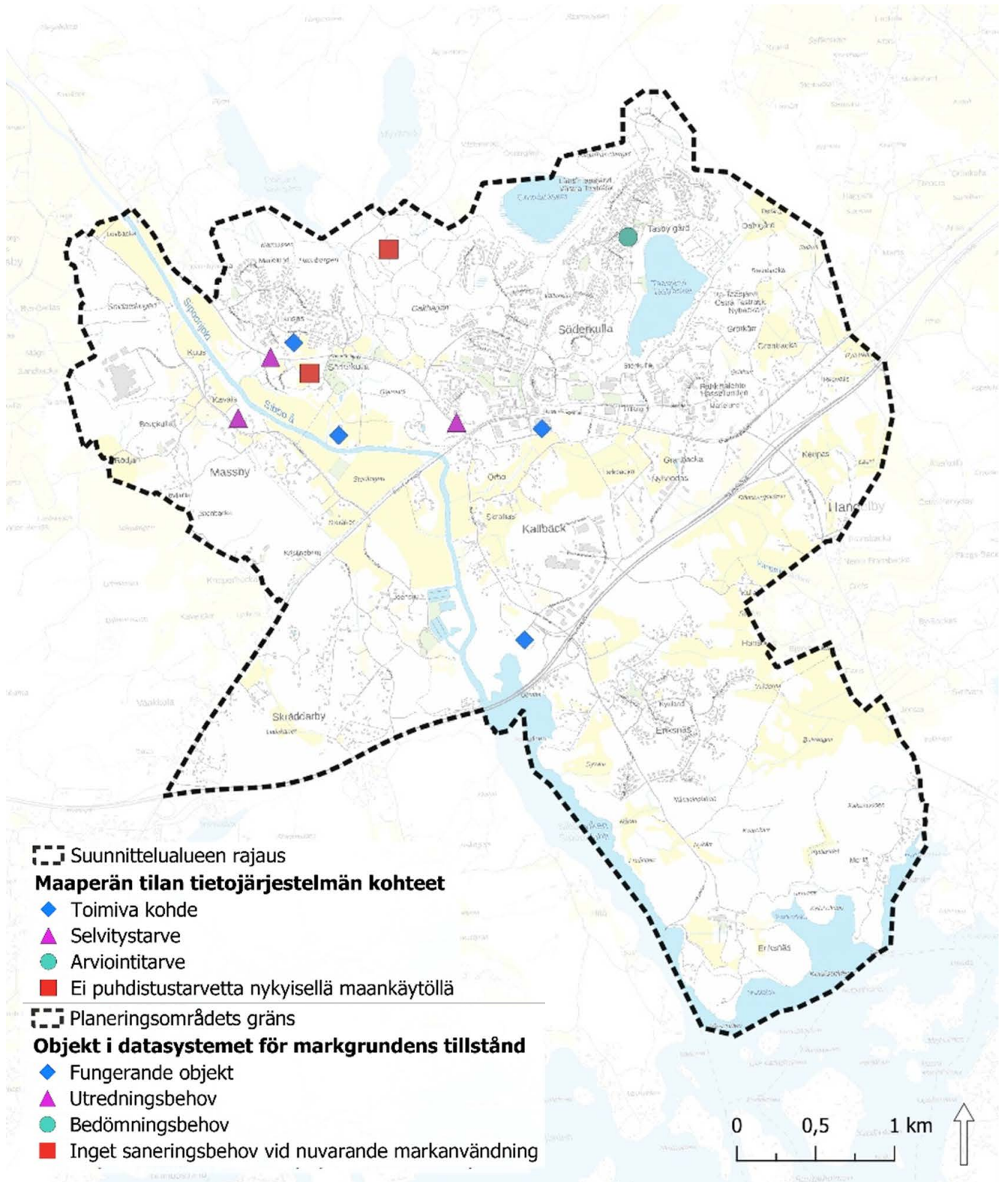
### 3.13.4 Förorenad mark

Enligt Finlands miljöcentralers och NTM-centralernas datasystem för markgrundens tillstånd finns det inom planeringsområdet sammanlagt 13 riskobjekt (6/2024). I fråga om tre av dem har det konstaterats att det inte finns något behov av sanering (Figur 3.49). Dessa tre objekt har inte behandlats i planen.

Alla objekt är belägna norr om Borgåleden och de flesta är belägna norr om Nya Borgåvägen. Fyra av objekten är föremål för verksamhet som kan leda till markförorening. På tre platser har den potentiellt markförorenande verksamheten upphört och det finns inga uppgifter om markens tillstånd, vilket gör att de behöver utredas.

Vi ett objekt nordväst om Tasträsket har den markförorenande verksamheten upphört. I marken har skadliga ämnen konstaterats i en sådan omfattning att graden av förorening och behovet av sanering bör utredas.

I området kring Söderkulla gård har den markförorenande verksamheten upphört och marken har sanerats i enlighet med ett beslut eller det har inte bedömts att det finns något behov av marksanering. Det finns inget behov av sanering vid nuvarande markanvändning, men det finns halter av skadliga ämnen som överskrider gränsvärdet eller bakgrundskoncentrationen. Vid Söderkullas avstjälpningsplats har den eventuellt förorenande verksamheten upphört och området har undersökts. Det har inte konstaterats något behov av att sanera området med den nuvarande markanvändningen. Objektet har dock betecknats med en anmärkning om behov av åtgärder: ”Vid markbyggnad eller ändring i markanvändningen, kontakta tillsynsmyndigheten”.

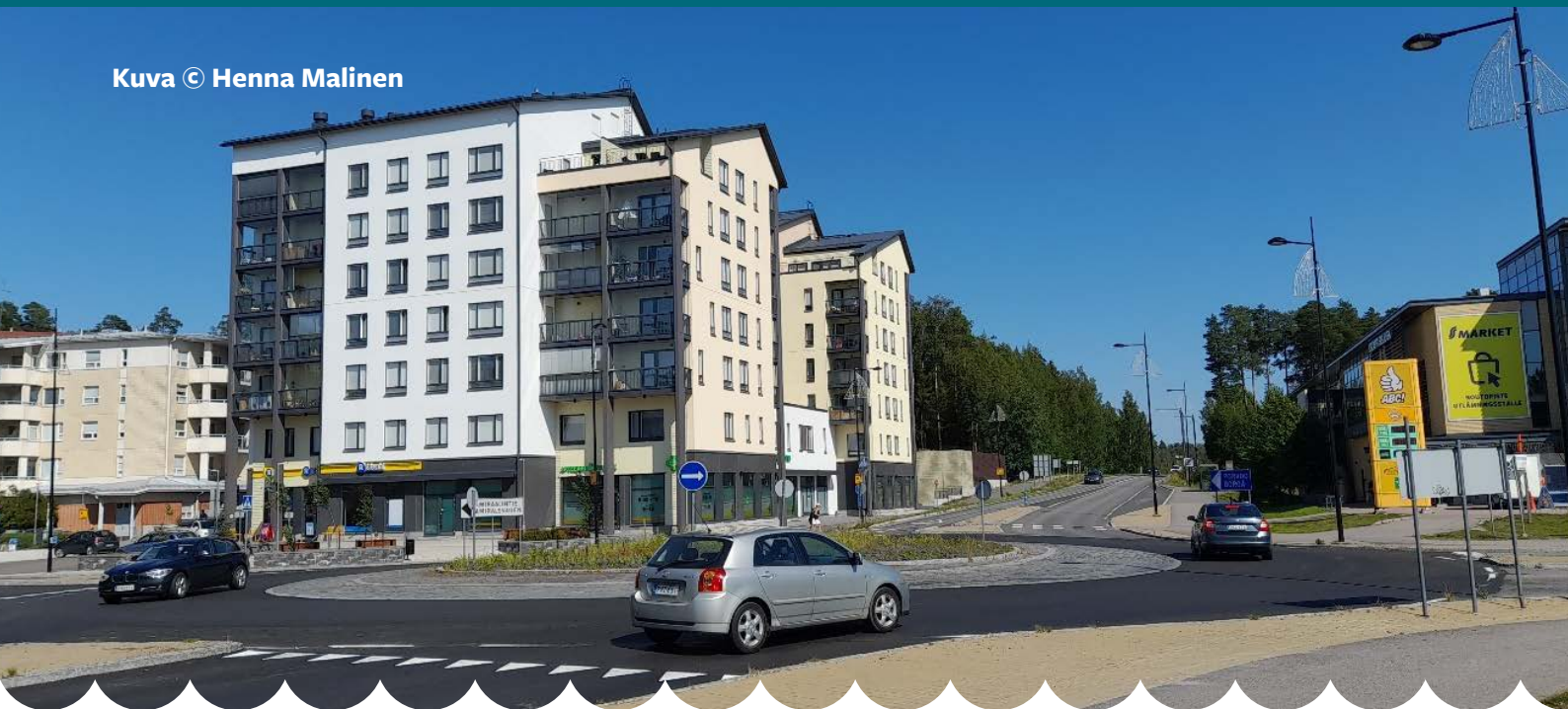


**Kuva 3.38. Maaperän tilan tietojärjestelmän kohteet suunnittelualueella (taustakartta © Maanmittauslaitos 3/2026, maaperän tilan tietojärjestelmän kohteet © SYKE:n karpalo-karttapalvelu 5/2024, kohteiden lajiluokkatiedot © kohderaportit, Uudenmaan ELY-keskus 4.6.2024, päivitetty 9.3.2026).**

**Figur 3.38. Riskobjekt i planeringsområdet enligt datasystemet för markgrundens tillstånd (bakgrundskarta © Lantmäteriverket 3/2026, objekt i datasystemet för markgrundens tillstånd © Finlands miljöcentralens karttjänst Karpalo 5/2024, objektens artklassuppgifter © objektrapporter, NTM-centralen i Nyland 4.6.2024, uppdaterat 9.3.2026).**

# 4 Kehittämistarpeet ja tavoitteet Utvecklingsbehov och mål

Kuva © Henna Malinen



## 4.1 Kunnan tavoitteet

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

Söderkullan kaavarungon mitoitusväestö sekä alueen keskeytettyjen osayleiskaavojen kasvutavoitteet:

## 4.1 Mål som ställts av kommunen

För utarbetandet av planstommen fastställdes planeringsprinciper som godkändes av Markanvändningssektionen 15.5.2024.

Den dimensionerande folkmängden i planstommen för Söderkulla samt tillväxtmålen i de avbrutna delgeneralplanerna

	Nykytilanne * Nulaget *	Uudet Nya	Kokonaismäärä ** Totalantal **
Söderkullan kaavarunkoalue	Asukkaat / Invånare <b>5900</b>	Asukkaat / Invånare <b>6600-9100</b>	Asukkaat / Invånare <b>12500-15000</b> (2040)
Söderkulla planstommeområde	Työpaikat / Arbetstillfällen <b>1550</b>	Työpaikat / Arbetstillfällen <b>2200-2950</b>	Työpaikat / Arbetstillfällen <b>3750-4500</b> (2040)

Alueen keskeytettyjen osayleiskaavojen kasvutavoitteet:

Tillväxtmål i de delgeneralplaner som avbrutits i området:

	Nykytilanne Nulaget	Uudet Nya	Kokonaismäärä Totalantal
Sibbesborgin alue Sibbesborg	Asukkaat / Invånare <b>5581</b>	Asukkaat / Invånare <b>19000</b>	Asukkaat / Invånare <b>2400</b> (2035)
	Työpaikat / Arbetstillfällen <b>1548</b>	Työpaikat / Arbetstillfällen <b>2650</b>	Työpaikat / Arbetstillfällen <b>3550</b> (2035)
Eriksnäsins alue Eriksnäs	Asukkaat / Invånare <b>251</b>	Asukkaat / Invånare <b>11000-13000</b>	Asukkaat / Invånare <b>11000-13000</b> (???)
	Työpaikat / Arbetstillfällen <b>16</b>	Työpaikat / Arbetstillfällen <b>1000</b>	Työpaikat / Arbetstillfällen <b>1000</b> (???)

\* 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

\*Uppgifterna om befolkning och arbetstillfällen är från rutdatabasen 2023 (befolkning 31.12.2022, arbetstillfällen 31.12.2021).

\*\* Antalet invånare och arbetstillfällen som används som dimensioneringsgrund för planstommen och tillhörande trafikmodeller för mållåret 2040. En kalkylmässig dimensionering säkerställer en smidig trafik och en flexibel detaljplanering.

I den dimensionerande folkmängden har det i enlighet med kommunens strategi antagits, att antalet företag och arbetsplatssufficiensen ökar. För närvarande är arbetsplatssufficiensen låg i Sibbo, ca 65 %.

Dimensioneringen grundar sig på 12 500–15 000 invånare, vilket är ett tillräckligt befolkningsunderlag för ordnandet av kollektivtrafik. Detta invånarantal är också tillräckligt för ett livfullt centrum med kommersiell och offentlig service och arbetstillfällen. Särskilt i privatägda markområden är det osäkert om detaljplaneprojekten genomförs, och därför kommer en del av tillväxtområdena antagligen inte att bebyggas inom den tidsperiod som avses i planstommen och därmed kommer befolkningstillväxten att vara mått-

ja asuntokannan poistumaan.

Kaavarungossa esitetty mitoitusväestö on maltillinen verrattuna keskeytettyihin Sibbesborgin ja Eriksnäsin 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.

fullare jämfört med den dimensionerande folkmängden. Samtidigt förbereder man sig för ett mer rymligt boende och för ett bortfall av bostäder.

Den dimensionerande folkmängd som presenteras i planstommen är måttfull i jämförelse med de avbrutna delgeneralplanerna för Sibbesborg och Eriksnäs. I delgeneralplanerna anvisades högst 37 000 invånare och 4 550 arbetstillfällen. Den dimensionerande folkmängden är måttfull också jämfört med den gällande generalplanen 2025. I generalplanen konstateras att Söderkulla är det tredje viktiga området för tätortsfunktioner där en stark utveckling eftersträvas. Antalet nya invånare beräknades till ca 12 000 fram till år 2025.



#### 4.1.1 Yhdyskuntarakenne ja maankäyttö

Aluerakenteessa Söderkullan alueen rooli osana pääkaupunkiseudun itäistä kasvukäytävää tulee vahvistumaan. Sipoon kaksi suurinta keskusta, Nikkilä ja Söderkulla ovat tulevaisuudessakin asukasmäärältään samansuuruisia. Söderkullaan luodaan yksi selkeä ja vetovoimainen keskusta, 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.

#### 4.1.1 Samhällsstruktur och markanvändning

I regionstrukturen kommer Söderkullaområdet att stärka sin roll i huvudstadsregionens östra tillväxtkorridor. De två största centrumen i Sibbo – Nickby och Söderkulla – kommer även i framtiden att ha ungefär lika många invånare. I Söderkulla skapas ett klart och attraktivt centrum mellan Söderkulla centrum motorvägen, vars kärna utgörs av dagens Söderkulla centrum.

Huvudprincipen för den övergripande strukturen är att skapa en tät kvartersstruktur och ett tätt gatunät i kärnområdena, och att lämna de viktiga sammanhängande naturområden utanför de områden som ska byggas. När man bygger i Sibbo ådal ska hänsyn tas till särdragen i området. Planstommen skapar förutsättningar för en utvidgning av centrumfunktionerna mot Kallbäckområdet, vilket möjliggör en bättre sammankoppling mellan dessa områden. Lösningen förbättrar också tillgängligheten till Eriksnäs.

I bostadsområdena prioriteras en effektiv struktur samt ett rikligt utbud av olika boendeformer. Förutom höghus i centrumen och småhusen i utkanterna önskas låghus samt townhouses och radhus.



### 4.1.2 Liikenne ja liikkuminen

Kaavarunkotyössä varaudutaan maakuntakaavan mukaiseen raitiotieyhteyden kehittämiseen Östersundomin ja Söderkullan välillä. Joukkoliikennetarkoituksen 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 pyöräväylien verkkoa ja parannetaan laatutasoa. Tärkeimmillä pääväylillä huomioidaan ajoneuvoliikenteen sujuvuus.

### 4.1.2 Trafik och mobilitet

I arbetet med planstommen skapas beredskap för en spårvägsförbindelse mellan Östersundom och Söderkulla, vilken har anvisats i landskapsplanen. Kollektivtrafiklösningen ska sammanfalla med lösningen i Helsingfors/Östersundom.

Byggtätheten bör göra det möjligt att ordna effektiv kollektivtrafik till en början på stomlinjen (minst fram till år 2035). Lösningen bör senare kunna utvecklas till en spårväg i riktning mot Östersundom. Det är anmärkningsvärt att området mellan Söderkulla och Östersundom behöver utvecklas för att spårvägen ska kunna genomföras.

Nya Borgåvägen och andra huvudvägarna i området görs trivsammare och mer gatulika samtidigt som man minskar deras barriäreffekter och andra negativa effekter. I planstommen förbättras nätverket för gång- och cykeltrafiken och kvalitetsnivån höjs. På de viktigaste huvudlederna eftersträvas en smidig fordonstrafik.



### 4.1.3 Palvelut ja elinkeinot

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.

### 4.1.3 Service och näringar

Den viktigaste offentliga och kommersiella servicen finns längs huvudgatorna i Söderkulla. Den tätare zonen om stöder sig på Borgåleden (E18) reserveras för näringsverksamhet. Logistiskt fördelaktiga områden utnyttjas för arbetsplatser och industri.

I fråga om service och näringar stöder sig Eriksnäsområdet på Söderkulla centrum, där kommersiell och offentlig service står till buds. I Eriksnäs kan näringslivet inrikta sig på tjänster som hör samman med skärgård, båtliv, rekreation och turism. Planstommen gör det möjligt att utveckla servicen på kusten, bedriva vattenturism och tillhandahålla rekreationstjänster längs ån.



#### 4.1.4 Viherverkosto

Viheralueet ja luonto tunnustetaan Sipoon voimavara 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 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

#### 4.1.4 Grönnätet

Grönområdena och naturen är en resurs och en attraktionsfaktor i Sibbo, vilket också kommer till uttryck i markanvändningen i tätorterna. Bostäderna i tätorterna har också koppling till närliggande natur och rekreationsområden.

I planprocessen framhävs hållbarhet som utgångspunkt för planeringen, och planeringslösningarna främjar biologisk mångfald och anpassning till klimatförändringen.

Sibbo ådal, och de blå- och grönnät som ansluter sig till den, utgör ryggraden i det centrala nätverket av rekreationsområden. Vattendragen i områden visas på figuren ovan. Det mest centrala och enhetliga rekreationsområdet har anvisats på nordvästra och norra sidan om Söderkulla centrum. Rekreationsförbindelserna förbättras så att de blir fungerande och trivsamma.

Vid utarbetandet av planstommen tas hänsyn till kulturlandskapet. Särskild uppmärksamhet fästs vid den byggda kulturmiljön av riksintresse (RKY-området) ”Den medeltida borgön Sibbesborg och odlingslandskapet i Sibbo ådal”.

rantojen monipuolinen julkinen käyttö ja lähelle rantaa sijoittuva taajamarakenne. Eriksnäs in etelärannat jätetään pääosin rakentamisen ulkopuolelle ja niitä kehitetään virkistykseen, 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 kestävään 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 karttamerkinnoissa. Myös Taasjärvi, Galthagen, Söderkullan kartano, Joensuun tila ja Eriksnäs in uimaranta korostuivat.
- Kehittämistarvetta ja potentiaalia nähtiin keskustassa, Eriksnäsissä, Pähkinälehdossa, ulkoilualueilla ja reiteillä sekä mm. jokivarren ja merenrannan hyödyntämisen kannalta.

Vid planeringen av området är ett mål att möjliggöra ett mångsidigt, allmänt bruk av stränderna och en tätortsstruktur som ligger nära stranden. De södra stränderna av Eriksnäs är i huvudsak områden som inte ska byggas, och de utvecklas med hänsyn till rekreation, kulturhistoria och verksamhet med anknytning till hästar. Det känsliga landskapet i Eriksnäs förutsätter att kvartersstrukturen och grönområdena på ett taktfullt och välplanerat sätt ställs i relation till det värdefulla landskapsrummet vid Sibboviken.

## 4.2 Intressenternas mål

På grundval av invånarenkäten:

- Naturen, landskapet och miljön var en viktig faktor när det gällde boende och verksamhet i området.
- Önskemål framfördes särskilt om incitament för hållbar mobilitet, en förstklassig miljö, mer lugn och ro samt framhävande av landsbygdskaraktären.
- Naturen, landskapet, rekreations- och hobbymöjligheterna, havet och den biologiska mångfalden ansågs vara de viktigaste utvecklingsteman i området.
- I drömmarnas Söderkulla betonades lugn och säkerhet, social gemenskap, landsbygdskaraktär, byidyll och serviceutveckling.
- Centrum betonades tydligt på de kartmarkeringar som avsåg viktiga platser som bör värnas om. Också Tasträsk, Galthagen, Söderkulla gård, Joensuu gård och simstranden i Eriksnäs lyftes fram som viktiga områden.
- Utvecklingsbehov och potential sågs i centrum, i Eriksnäs, i Hassellunden, i friluftsområden och vid friluftsleder samt när det gäller att dra fördel av området längs ån och havsstranden.

## 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 4.1.):

## 4.3 Trender

Som underlag för planstommen genomfördes en trendundersökning som hjälper till att rikta in planstommen, som ju sträcker sig långt in i framtiden. I undersökningen analyserades centrala scenarier och trendrapporter om teman som påverkar samhällsplanering, utveckling av små städer och val av livsstil. Undersökningen gjordes som ett skrivbordsarbete.

De viktigaste trenderna och fenomenen ur Söderkullas perspektiv har beskrivits i följande figur (Figur 4.1.):



Kuva 4.1. Söderkullan näkökulmasta keskeisimmät trendit ja ilmiöt



**Figur 4.1. De viktigaste trenderna och fenomenen ur Söderkullas perspektiv**

Pikkukaupunkien kohdalla vetovoimatekijöinä korostuvat etätyöskentely, arjen helpous, 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

När det gäller småstäder är distansarbete, en smidig vardag, närhet till naturen, balans mellan arbete och fritid samt social gemenskap de viktigaste attraktionsfaktorerna. I synnerhet tjusiga, äldre byggnader som kan renoveras eller omvandlas för olika användningsändamål är lockande. Också platser med ett nyare byggnadsarv till konkurrenskraftiga kostnader, god tillgänglighet och småskalighet lockar den s.k. kreativa samhällsklassen och gör orten till ett fenomen (t.ex. Karis, HS 3.6.2024).

När det gäller livsstilar går utvecklingen från förutsägbara typiska livsstilar till individuella val och livsstilen. I de stora städerna trivs särskilt unga, unga vuxna och äldre, medan barnfamiljer söker sig utan-

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 reunaehdot rakennetun ympäristön ratkaisuille ja toisaalta heijastuvat yhä useamman elämäntapavalintoihin, kuten kestävyys, merkityksellisyys, asuinmukavuus (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.

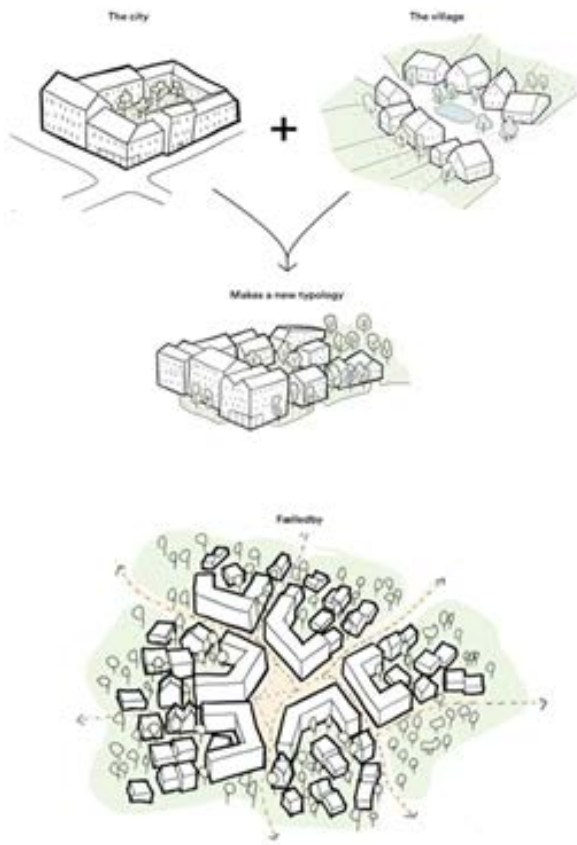
Kuvassa alla (Kuva 4.2.) on esimerkkejä trendeihin vastaavista konsepteista.

för de största städerna och stadskärnorna. Å andra sidan sker också en förändring i och med att Helsingfors stadskärna lockar allt fler barnfamiljer. Det finns också tecken på att den s.k. kreativa samhällsklasserna, dvs. de som befinner sig mitt i arbetslivet och är högutbildade, söker sig till mindre centrum med intressant identitet. Att en ort har en tydlig identitet och ett gott namn är viktiga för inflyttar som vill stärka sin livsstil som före detta stadsbor, och de går ett steg längre än det s.k. Nurmijärvifenomen. Orter som baserar sig på en stark identitet har vuxit fram till exempel utifrån platsens historia. De omfattar en intressant byggd miljö vars användningsändamål har omvandlats för kultur-, arbets- och bostadsbruk, såsom i bruksbyarna (bl.a. Mathildedal, Fiskars, Billnäs, Strömfors).

Social sammanhållning och gemenskap är bärande krafter i trender såsom barn- och familjevänlighet samt balans mellan det privata och det gemensamma. Det är särskilt viktigt för unga vuxna och personer i arbetsför ålder att göra något meningsfullt, till exempel att odla sin egen mat eller att arbeta för samhället.

De planetariska gränserna bestämmer å ena sidan ramvillkoren för lösningarna i den byggda miljön, och å andra sidan återspeglas de i allt fler livsstilsval, såsom hållbarhet, relevans, boendekomfort (t.ex. värmeöar i storstäder) och betydelsen av den närliggande naturen och värnandet om den. I och med klimatförändringarna förändras städerna, t.ex. eftersom värmen ökar. Mindre städer och särskilt byar kan dra nytta av "coolification"-fenomenet, där byggandet och tätheten avgör hur man utnyttjar möjligheterna.

I figuren nedan (Figur 4.2.) visar exempel på koncept som svarar mot trenderna.



**Kuva 4.2. Esimerkkejä trendeihin vastaavista konsepteista: 1) Faellidby Kööpenhaminassa, kestävä kaupunginosa, jossa on panostettu mitatakaavaan, luonnon ja kaupunkitilan sulautumiseen ja yhteisöllisyyteen. ReGen Village -konsepti, joka tuottaa kylän edellyttämät resurssit osana infraa ja yhteisön toimintaa.**



**Figur 4.2. Exempel koncept som svarar mot trenderna: 1) Faellidby i Köpenhamn, en hållbar stadsdel där man har satsat på skalan, att få naturen och det urbana rummet att smälta samman och social gemenskap. ReGen Village-konceptet producerar de resurser som byn behöver som en del av infrastrukturen och den kollektiva verksamheten.**



## 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 vaihtoehtoisissa 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. Kaa-

## 5.1 Principer för att skapa alternativ

Två olika scenarier för markanvändning, grönnät och trafik utarbetades för Söderkulla. I scenarierna låg fokus på stora principiella frågor och frågor som måste lösas.

Målet var att skapa alternativ, av vilka båda möjliggör en betydande ökning av antalet invånare och arbetstillfällen i Söderkulla och därigenom stärker tätortens ställning som ett viktigt bosättnings- och arbetsplatscentrum i Sibbo. I båda scenarierna har samma tillväxtsiffror använts för att göra scenarierna jämförbara. I båda alternativen stärks Söderkullas centrum genom att man anvisar mellan 4 500 och 5 000 nya invånare och 1 500 nya arbetstillfällen i centrum och dess omedelbara omgivning. Söderkullas centrum och dess närområde förtätas avsevärt i och med ökningen i antalet invånare och arbetstillfällen.

varunkoalueella 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-alueetta laajennetaan kohti Pähkinälehtoa ja Eriksnäsän aluetta kehitetään mallillisesti. Skenaariossa 2 kasvun painopiste on Söderkullan keskiosassa uuden runkoreitin varressa sekä Eriksnäsissä. Keskusta-alueetta laajennetaan etelään kohti Kallbäckin työpaikka-alueetta. Eriksnäs kytkeytyy Kallbäckin kautta tiiviimmin Söderkullan keskustan rakenteeseen.

## 5.2 Vaihtoehtojen kuvaus

### 5.2.1 Skenaario 1

Skenaariossa 1 (Kuva 5.1.) kasvun painopiste on Uuden Porvoontien ympäristössä ja pohjoisilla alueilla. Nykyinen joukkoliikenteen runkoyhteys sekä tuleva raitiotie tai runkoyhteys sijoittuvat Uuden Porvoontien varteen. Nykyinen joukkoliikenne palvelee nykytilassa hyvin, minkä ansiosta Uuden Porvoontien varteen voidaan sijoittaa tiivistä asumista jo rakentamisen ensimmäisessä vaiheessa. Tulevaisuudessa

I det område som omfattas av planstommen mer än fördubblas befolkningen, och antalet arbetstillfällen tredubblas.

Att bosättningen i båda scenarierna koncentreras till Söderkulla centrum stöder bevarandet och utvecklingen av servicen. Runt skolorna i åk 1–6 och olika former av service i centrum bildas en enkelt promenerbar och trivsamt miljö, vars funktioner är väl tillgängliga från de mest centrala bostadsområdena och som stöder en smidig vardag (den s.k. kvartstaden).

Syftet var att skapa olika scenarier, vilket skulle göra det lättare att jämföra skillnaderna mellan dem vid konsekvensbedömningen och på möten för växelverkan. I scenario 1 ligger tyngdpunkten i tillväxten i omgivningen kring Nya Borgåvägen och i områdena norr om motorvägen. Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken samt den framtida spårvägen eller stomförbindelsen dras längs Nya Borgåvägen. Centrumområdet utvidgas mot Hassellunden och Eriksnäs utvecklas måttfullt. I scenario 2 ligger tyngdpunkten i tillväxten i mellersta Söderkulla längs en ny stomruten samt i Eriksnäs. Centrum utvidgas söderut mot Kallbäckens arbetsplatsområde. Via Kallbäck kopplas Eriksnäs tätare till strukturen i Söderkulla centrum.

## 5.2 Beskrivning av alternativen

### 5.2.1 Scenario 1

I scenario 1 (Figur 5.1.) ligger tyngdpunkten i tillväxten i omgivningen kring Nya Borgåvägen och i de norra områdena. Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken samt den framtida spårvägen eller stomförbindelsen dras längs Nya Borgåvägen.

joukkoliikenteen yhteydet monipuolistuvat ja tihenevät.

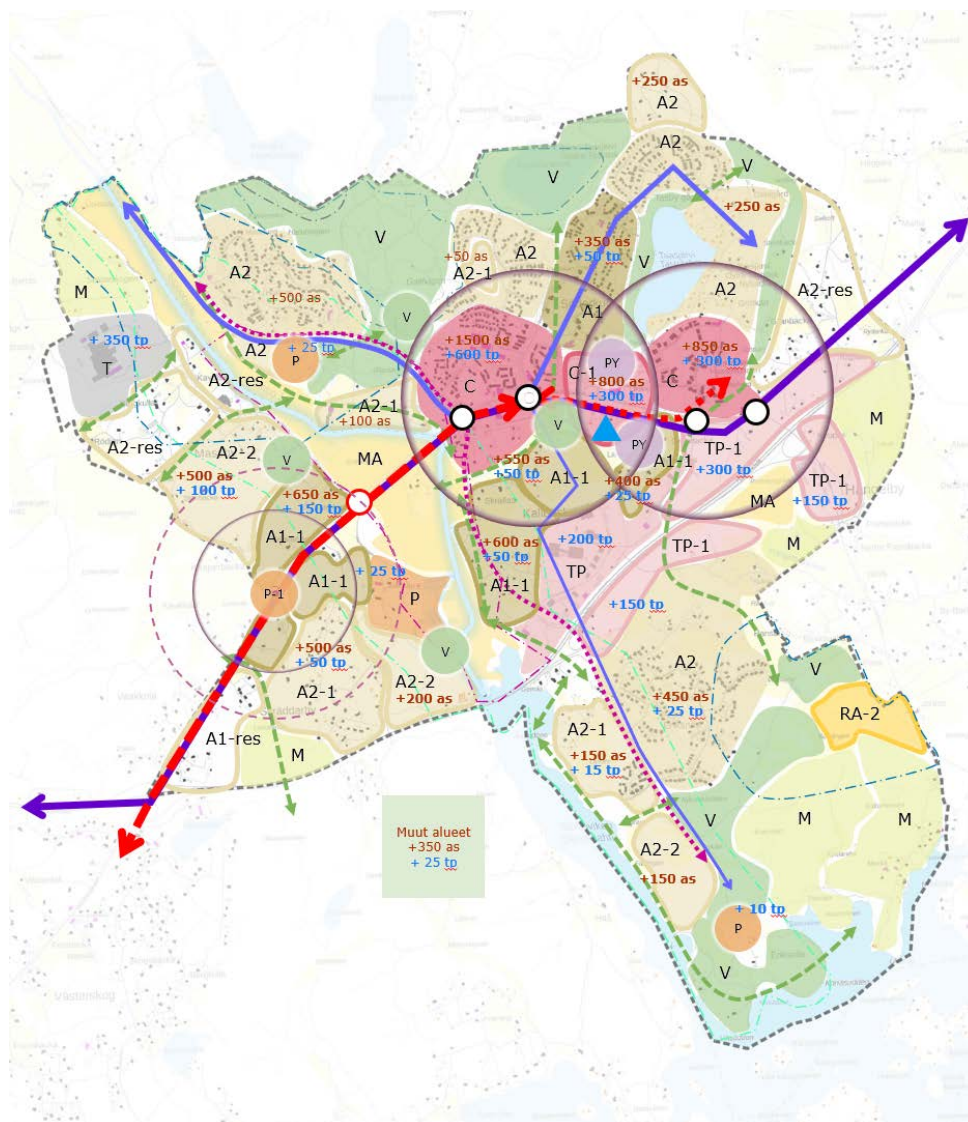
Eriksnäs in asema yhdyskuntarakenteessa säilyy nykyisen kaltaisena. Eriksnäsissä uutta rakentamista on osoitettu Sipoonlahden rannalle ja työpaikka-alueen läheisyyteen. Uuden rakentamisen volyymi ei Eriksnäsissä ole kuitenkaan riittävää kehittämään joukkoliikenneyhteyksiä merkittävästi. Eriksnäsiin tarjotaan kuitenkin nykyistä tiheämpää joukkoliikennettä.

Edellä mainittujen lisäksi myös Massbyn ja Taasjärven suuntaan tarjotaan nykyistä tiheämpää joukkoliikennettä.

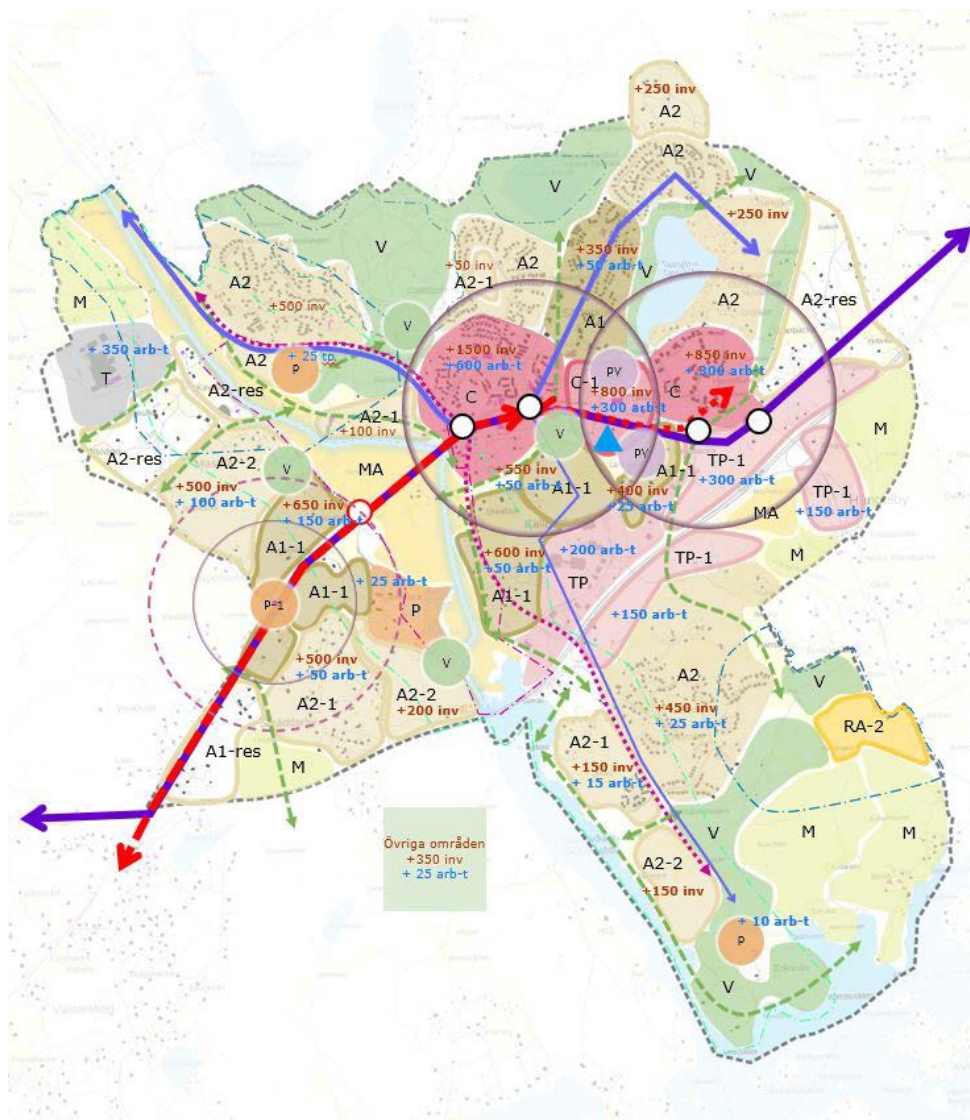
Den nuvarande kollektivtrafiken erbjuder en bra servicenivå i nuläget, vilket gör det möjligt att placera tätt boende längs Nya Borgåvägen redan under byggandets första fas. I framtiden blir kollektivtrafikförbindelserna mångsidigare och tätare.

Eriksnäs ställning i samhällsstrukturen är oförändrad. I Eriksnäs har nybyggnation anvisats vid Sibbovikens strand och i närheten av arbetsplatsområdet. Volymen av nybyggnation i Eriksnäs är dock inte tillräcklig för att avsevärt utveckla kollektivtrafikförbindelserna. För Eriksnäs erbjuds dock tätare kollektivtrafikförbindelser än hittills.

Utöver det som nämns ovan erbjuds tätare kollektivtrafik även i riktning mot Massby och Tasträsk.



Kuva 5.1. Skenaario 1.



**Figur 5.1. Scenario 1.**

**Ensimmäisessä vaiheessa** maankäyttö kehittyi 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

**I fas 1** utvecklas markanvändningen längs befintliga och nya stomlinjer för kollektivtrafiken, särskilt i centrum samt vid Nya Borgåvägen och Tasbyvägen. Flexibilitet i bussystemet gör det möjligt att utveckla Söderkulla i etapper efter behov.

Arbets- och industriområdena vid Borgåleden utvidgas österut och till södra sidan av Borgåleden. I fas 1 blir kollektivtrafiken något mer tillgänglig i de olika områdena.

Söderkulla centrum växer som en knutpunkt för stom- och anslutningsbussar, vilken också stöds av bussutbudet mellan Borgå och Helsingfors. Tasträsklinjen ersätts med stombuss som även fungerar som ny stomlinje i Söderkulla och erbjuder en bra

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 liittyisiin.

servicenivå i riktning mot Helsingfors.

Kontinuiteten i cykelstråken i riktning mot Eriksnäs och Nickby förbättras. I fråga om biltrafik fokuserar åtgärderna på att förbättra smidigheten och säkerheten i anslutningarna.

**I fas 2** möjliggör scenariot en kraftig utveckling av Söderkulla centrum och servicen i den. Söderkulla centrum stärks betydligt som en knutpunkt för kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens stomförbindelse i korridoren vid Nya Borgåvägen förenar fjärrtrafiken till buss- och stombussförbindelser.

När det gäller övriga områden möjliggörs en smidig anslutning till stomförbindelsen på linjen Massby–Taasräsk–Eriksnäs, där det är möjligt att tillhandahålla betydligt tätare turintervaller än hittills. För en del av passagerarna förutsätts emellertid omstigning vid resor i riktning mot Helsingfors.

I den andra fasen har scenariot beredskap för spårväg. För att en spårväg ska kunna byggas till Söderkulla få skulle det i praktiken krävas att hela trafikkorridoren till Helsingfors utvecklas så att efterfrågan på kollektivtrafik gör spårvägstrafiken lönsam. Spårvägen skulle göra det möjligt att avsevärt utveckla hållplatsomgivningarna kring Nya Borgåvägen och områdena norr om Söderkulla centrum.

Kvaliteten på cykelstråken förbättras och dessutom utvidgas nätet åt Borgåhållet. Åtgärder för att göra biltrafiken smidigare vidtas särskilt i anslutningarna till Nya Borgåvägen.

## 5.2.2 Skenaario 2

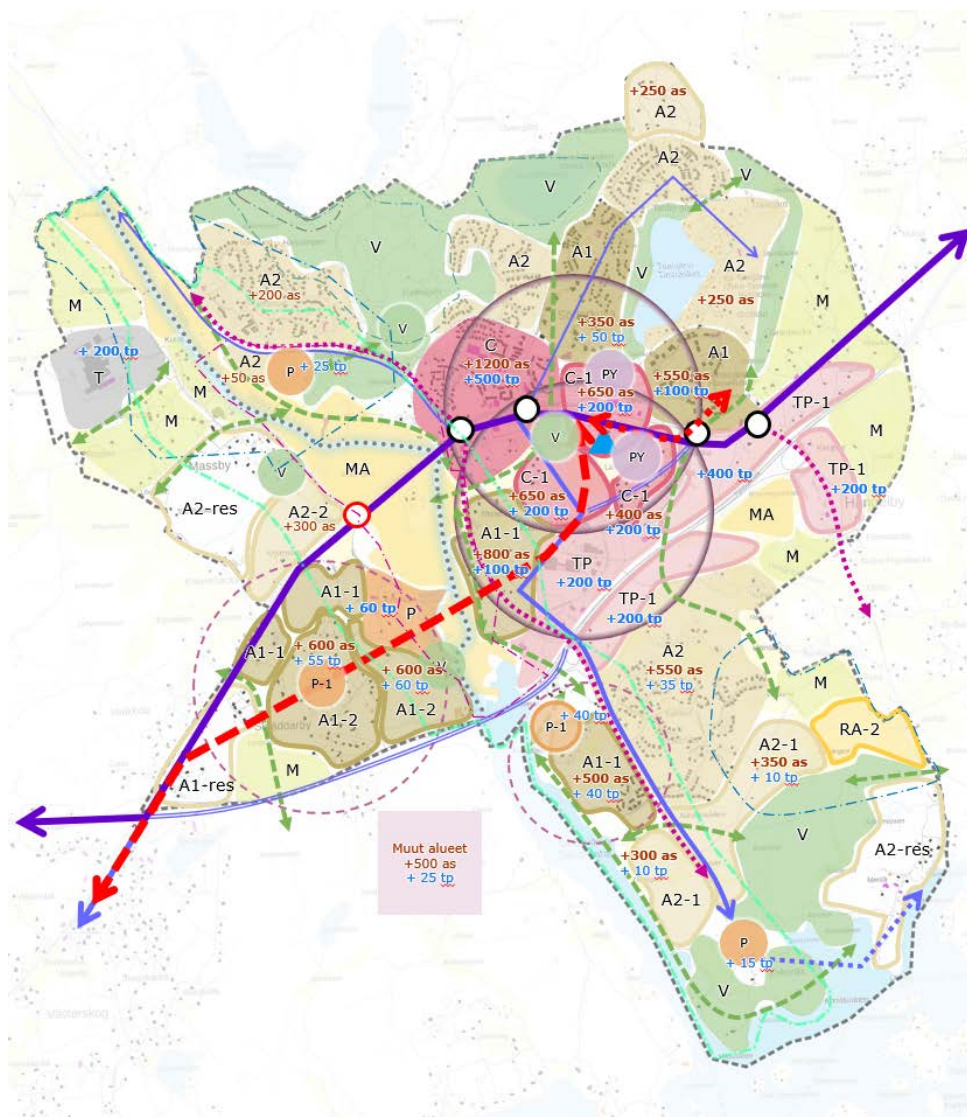
Skenaariossa 2 (Kuva 5.2.) kasvun painopiste on Söderkullan keskiosassa uuden joukkoliikenteen runko-reitin varrella sekä Eriksnäsissä. Raitiotienä tai bussin runkoyhteytenä toteutettava uusi joukkoliikenteen runkoreitti sijoittuu Uuden Porvoontien ja Porvoonväylän väliin, joka on nykyisin harvaan asuttua aluetta. Nykyinen joukkoliikenteen runkoyhteys palvelee Uuden Porvoontien varren alueita.

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

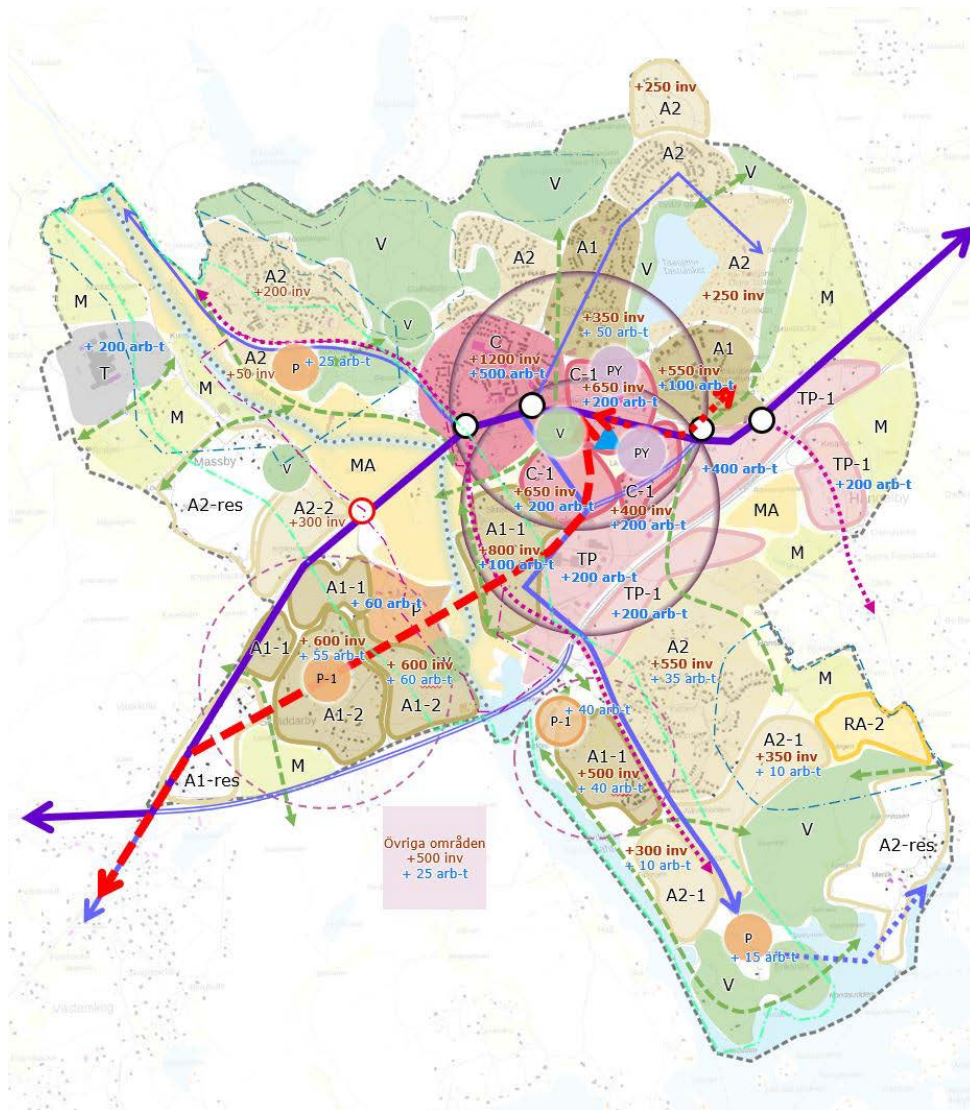
## 5.2.2 Scenario 2

I scenario 2 (Figur 5.2.) ligger tyngdpunkten i tillväxten i mellersta Söderkulla längs den nya stomförbindelsen för kollektivtrafiken samt i Eriksnäs. Den nya stomförbindelsen för kollektivtrafik, som genomförs som spårväg eller stomförbindelse för bussar, går mellan Nya Borgåvägen och Borgåleden. Området är för närvarande gleset befolkat. Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken betjänar områdena längs Nya Borgåvägen.

Samhällsstrukturen förtätas längs Eriksnäs vägen och via Kallbäck kopplas Eriksnäs tätare till strukturen i Söderkulla centrum. Också Sibbovikens stränder utnyttjas i större utsträckning än tidigare för byggande.



Figur 5.2. Skenaario 2.



Figur 5.2. Scenario 2.

Ensimmäisessä vaiheessa maankäyttö kehittyi nykyisten ja uusien runkolinjojen varrella 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 vaiheistamisen tarpeiden mukaisesti.

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

Söderkullan keskusta kehittyi runko- ja liityntäbus-

I fas 1 utvecklas markanvändningen längs befintliga och nya stomlinjer i omgivningen kring Nya Borgåvägen, Eriksnäsvägen och Borgåleden samt i östra Tasträsk. Nya stombussar från Tasträsk och Eriksnäs möjliggör en kollektivtrafikförbindelse i riktning mot Helsingfors. Flexibilitet i bussystemet gör det möjligt att prioritera och periodisera utvecklingen av Söderkulla efter behov.

Arbets- och industriområdena vid Borgåleden utvidgas österut och till södra sidan av Borgåleden. I fas 1 blir kollektivtrafiken mer tillgänglig i de olika områdena.

Söderkulla centrum utvecklas som en knutpunkt för stom- och anslutningsbussar. I Kallbäcksområdet

sien 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 Eriksnäsinsä keskuksen väliin Kallbäckin alueelle muodostuu uusi alakeskus.

Maankäyttö kehittyy 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

Alla on esitetty skenaarioiden vaikutusten arviointi yhdyskuntarakenteen, liikenteen ja liikkumisen, palveluiden ja elinkeinojen sekä viherverkoston osalta. Vaikutusten arviointi on esitetty kokonaisuudessaan liitteessä 2.

uppkommer däremot ett nytt undercentrum som knutpunkt för stombussarna. Ett nytt målområde för service utvecklas på Sibbovikens strand söder om motorvägen.

I fas 2 stärks Söderkulla centrum i knutpunkten för kollektivtrafikens stomlinjer och utvidgas till området söder om Nya Borgåvägen. Mellan Söderkullas centrum och Eriksnäs centrum bildas ett nytt undercentrum i Kallbäck.

Markanvändningen utvecklas i synnerhet med stöd av omgivningarna kring hållplatserna för nya stomförbindelsen (spårvägen), där det finns rikligt med planeringspotential och obebyggda områden. Spårvägens stomförbindelse går mellan Nya Borgåvägen och motorvägen. Stomförbindelsen förbättrar avsevärt tillgängligheten med kollektiva trafikmedel till arbetsplats- och industriområden längs Borgåleden. Från Eriksnäs och Tasträsk vore det möjligt att åka buss till spårvagnshållplatserna i Kallbäck och Söderkulla. För att en spårväg ska kunna byggas till Söderkulla få skulle det i praktiken krävas att hela trafikkorridoren till Helsingfors utvecklas så att efterfrågan på kollektivtrafik gör spårvägstrafiken lönsam.

### 5.3 Alternativens konsekvenser

Nedan presenteras en bedömning av scenariernas konsekvenser för samhällsstrukturen, trafiken och mobiliteten, servicen och näringarna samt grönnästen. Konsekvensbedömningen återges i sin helhet i bilaga 2.

### 5.3.1 Yhdyskuntarakenne

#### Suunnitteluperiaate 1:

Aluerakenteessa Söderkullan alueen rooli osana Helsingin seudun itäistä kasvukäytävää vahvistuu. Nikkilä ja Söderkulla ovat asukasmääriltään samansuuruisia jatkossakin.

#### Skenaario 1 & 2:

- Molemmissa vaihtoehdoissa 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.

#### Suunnitteluperiaate 2

Alueelle luodaan yksi selkeä ja vetovoimainen keskusta nykyisen Söderkullan keskustan ja moottoritien väliin, jonka ydin sijaitsee Söderkullan nykyisessä keskustassa.

#### Skenaario 1 & 2:

- Molemmissa vaihtoehdoissa 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-alueetta laajennetaan kohti Pähkinälehtoa ja skenaariossa 2 etelään kohti Kallbäckin työpaikka-alueetta.

### 5.3.1 Samhällstruktur

#### Planeringsprincip 1:

I regionstrukturen stärks Söderkullaområdets roll som en del av Helsingforsregionen östra tillväxtkorridor. Nickby och Söderkulla har ungefär lika många invånare även i fortsättningen.

#### Scenario 1 & 2:

- I båda alternativen stärks Söderkullas roll som en del av Helsingforsregionens östra tillväxtkorridor i och med den betydande ökningen i antalet invånare och arbetstillfällen. Båda scenarierna har samma tillväxtsiffror.
- Efter 2030 förskjuts befolkningstillväxten starkt mot Söderkulla, där tillväxten accelererar mot slutet av perioden. Nickby och Söderkulla har ungefär lika många invånare även i fortsättningen.

#### Planeringsprincip 2

För området skapas ett klart och attraktivt centrum mellan Söderkulla centrum motorvägen, vars kärna utgörs av dagens Söderkulla centrum.

#### Scenario 1 & 2:

- I båda alternativen stärks Söderkulla centrum genom att man anvisar mellan 4 500 och 5 000 nya invånare och 1 500 nya arbetstillfällen i centrum och dess omedelbara omgivning (C- och A1-områdena).
- I scenario 1 utvidgas det centrala området mot Hassellunden och i scenario 2 söderut mot Kallbäck's arbetsplatsområde.

### **Suunnitteluperiaate 3**

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.

#### **Skenaario 1 & 2:**

- Keskittämällä molemmissa skenaarioissa asutusta Söderkullan keskusta 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.

### **Suunnitteluperiaate 4**

Kokonaisrakenteen pääperiaatteena on luoda tiivis korttelirakenne ja katuverkko ydinalueilla ja jättää tärkeät luontoalueet rakentamisen ulkopuolelle yhtenäisinä.

#### **Skenaario 1 & 2:**

- 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 painotunut tiedossa olevien tärkeiden luontoalueiden ulkopuolelle, mutta kummassakin vaihtoehdossa on esitetty kasvua myös nykyisille metsä- ja peltoalueille. Täydentäviä luontoselvityksiä laaditaan tarkemman suunnittelun yhteydessä.

### **Planeringsprincip 3:**

I centrumområdet görs satsningar på en trivsamt fotgängarmiljö. I bostadsområdena prioriteras en effektiv struktur samt ett rikligt utbud av olika boendeformer. Förutom höghus i centrumen och småhusen i utkanterna önskas låghus samt townhouses och radhus.

#### **Scenario 1 & 2:**

- Att bosättningen i båda scenarierna koncentreras till Söderkulla centrum stöder bevarandet och utvecklingen av servicen. Runt skolorna i åk 1–6 och olika former av service i centrum bildas en enkelt promenierbar och trivsamt miljö, vars funktioner är väl tillgängliga från de mest centrala bostadsområdena och som stöder en smidig vardag (den s.k. kvartstaden).
- Båda scenarierna möjliggör ett brett utbud av boendeformer.

### **Planeringsprincip 4**

Huvudprincipen för den övergripande strukturen är att skapa en tät kvartersstruktur och ett tätt gatunät i kärnområdena, och att lämna de viktiga sammanhängande naturområden utanför de områden som ska byggas.

#### **Scenario 1 & 2:**

- Söderkulla centrum och dess närområde förtätas avsevärt i och med ökningen i antalet invånare och arbetstillfällen. I det område som omfattas av planstommen fördubblas befolkningen, och antalet arbetstillfällen tredubblas.
- Merparten av tillväxten har anvisats så att samhällsstrukturen förtätas. Tillväxten har koncentrerats till områden utanför kända, viktiga naturområden, men i båda alternativen har tillväxt anvisats även i dagens skogs- och åkerområden. Kompletterande naturinventeringar utarbetas i samband med den mer detaljerade planeringen.

## Suunnitteluperiaate 5

Mitoitusväestönä koko alueella on 12 500–15 000 asukasta, mikä on riittävä väestöpohja hyvän palvelutaso tarjoavan joukkoliikenteen järjestämiseksi ja tuottaa oman vireän keskuksen kaupallisine ja julkisine palveluineen sekä työpaikkoineen.

### Skenaario 1 & 2:

- Skenaario on mitoitusväestön mukainen. Erittäisesti Söderkullan keskusta vahvistuu joukkoliikenteen solmukohtana. Palveluiden kehittymiselle on parhaat edellytykset Söderkullan keskustassa.

### Skenaario 1:

- 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 tiheivät tulevaisuudessa.
- Myös Massbyn, Taasjärven ja Eriksnäs suuntaan tarjotaan nykyistä tiheämpää joukkoliikennettä.

### Skenaario 2:

- Kasvun painopiste on Söderkullan keskiosassa uuden runkoreitin varressa 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 (Källbäck, Skräddarby, Eriksnäs) samanaikaisesti saattaa johtaa alueiden toteutumiseen vaillinaisesti ja hajauttaa yhdyskuntarakennetta etenkin, jos kasvu on odotettua hitaampaa.

## Planeringsprincip 5:

Den dimensionerande folkmängden i hela området 12 500–15 000 invånare, vilket är ett tillräckligt befolkningsunderlag för ordnandet av kollektivtrafik med hög servicenivå. Detta invånarantal är också tillräckligt för ett livfullt centrum med kommersiell och offentlig service och arbetstillfällen

### Scenario 1 & 2:

- Scenariot överensstämmer med den dimensionerande folkmängden. Söderkulla centrum stärks särskilt som en knutpunkt för kollektivtrafiken. För utvecklingen av servicen finns de bästa förutsättningarna i Söderkulla centrum.

### Scenario 1:

- Tyngdpunkten i tillväxten ligger i omgivningen kring Nya Borgåvägen och i de norra områdena.
- Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken och den framtida spårvägen eller stomförbindelsen dras längs Nya Borgåvägen.
- Tätt boende kan placeras längs Nya Borgåvägen redan i den första fasen, eftersom kollektivtrafiken har en bra servicenivå i nuläget och förbindelserna blir mångsidigare och tätare i framtiden.
- I riktning mot Massby, Tasträsk och Eriksnäs erbjuds också tätare kollektivtrafik än hittills.

### Scenario 2:

- Tyngdpunkten i tillväxten ligger i mellersta Söderkulla längs den nya stomrutten samt i Eriksnäs.
- Den nya spårvägen eller stomförbindelsen går mellan Nya Borgåvägen och motorvägen genom ett glest bebyggt område. Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken går genom ett annat område vid Nya Borgåvägen. I faserna 1 och 2 stöder kollektivtrafiken och byggandet inte varandra på bästa möjliga sätt eftersom stomlinjerna går i olika områden.
- Att tillväxten sker åt flera håll samtidigt (Källbäck, Skräddarby, Eriksnäs) kan leda till att områdena blir ofullständiga och splittrar samhällsstrukturen, i synnerhet om tillväxten är långsammare än väntat.

## Suunnitteluperiaate 6

Tavoitteena on, että Eriksnäs ei ole tulevaisuudessa irrallinen satelliittikunnanosa Söderkullasta vaan muodostaa jatkuvan taajamarakenteen. Eriksnäsin painotusta siirretään rantaa kohti, ja rantoja avataan paremmin kaikkien kuntalaisten käyttöön.

### Skenaario 1:

- Uutta rakentamista on osoitettu Sipoonlahden rannalle ja työpaikka-alueen läheisyyteen. Uusi rakentaminen ei ole kuitenkaan riittävää, jotta joukkoliikenneyhteyksiä voitaisiin kehittää merkittävästi. Eriksnäsin asema yhdyskuntarakenteessa on nykyisen kaltainen.
- Sipoonlahden rantoja hyödynnetään jonkin verran rakentamiseen.

### Skenaario 2:

- Yhdyskuntarakenne tiivistyy Eriksnäsin tien varressa ja Eriksnäs kytkeytyy Kallbäckin kautta tiiviimmin Söderkullan keskustan rakenteeseen.
- Sipoonlahden rantoja hyödynnetään aikaisempaa voimakkaammin rakentamiseen.

## Suunnitteluperiaate 7

Sipoon jokilaaksossa rakentamisessa huomioidaan alueen erityispiirteet.

### Skenaario 1 & 2:

- Sipoon jokilaakso säilyy pääosin rakentamattomana molemmissa vaihtoehdoissa. Jokilaaksoon sijoittuu merkittävästi nykyistä asumista ja alueelle on osoitettu myös uutta rakentamista yhdyskuntarakennetta täydentäen.

## Planeringsprincip 6:

Ett mål är att Eriksnäs i framtiden inte ska vara en satellitkommundel separat från Söderkulla, utan en del av en kontinuerlig tätortsstruktur. Insatsområdet i Eriksnäs förskjuts mot stranden och stränder öppnas mer för att brukas av alla kommuninvånare

### Scenario 1:

- Ny byggnation har anvisats vid Sibbovikens strand och i närheten av arbetsplatsområdet. Nybyggnaden är emellertid inte tillräckligt för en betydande förbättring av kollektivtrafikförbindelserna. Eriksnäs har ungefär samma ställning i samhällsstrukturen som i dag.
- Sibbovikens stränder utnyttjas i viss mån för byggande.

### Scenario 2:

- Samhällsstrukturen förtätas längs Eriksnäs vägen och via Kallbäck kopplas Eriksnäs tätare till strukturen i Söderkulla centrum.
- Sibbovikens stränder utnyttjas i större utsträckning än tidigare för byggande.

## Planeringsprincip 7:

När man bygger i Sibbo ådal beaktas särdragen i området.

### Scenario 1 & 2:

- Sibbo ådal är i huvudsak obebyggd i båda alternativen. I ådalen finns betydande befintlig bebyggelse och i området har också anvisats nytt byggande som kompletterar samhällsstrukturen.

## 5.3.2 Liikenne ja liikkuminen

### Suunnitteluperiaate 1:

Työssä varaudutaan maakuntakaavan mukaiseen raitiotieyhteyden kehittämiseen Östersundomin ja Söderkullan välillä. Joukkoliikenne ratkaisun tulee olla yhteneväinen Helsingin / Östersundomin ratkaisun kanssa.

### Skenaario 1 & 2:

- 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.

### Skenaario 1:

- Raitiotien pysäkkien sijoittaminen Uuden Porvoontien varteeseen sekä Söderkullan keskustaan palvelee paremmin alueen nykyistä maankäyttöä, tukee vaiheittaista kehittämistä ja parantaa joukkoliikenneyhteyksiä erityisesti Taasjärven ja Nikkilän suuntiin.

### Skenaario 2:

- Raitioteiden pysäkkien sijoittaminen Uuden Porvoontien ja Porvoonväylän väliin sekä Söderkullan keskustan eteläpuolelle palvelee paremmin uuden maankäytön kehittämisen tarpeita ja parantaa joukkoliikenneyhteyksiä erityisesti Eriksnäs suuntaan.

## 5.3.2 Trafik och mobilitet

### Planeringsprincip 1:

Arbetet görs förberedelser för en spårvägsförbindelse mellan Östersundom och Söderkulla, vilken har anvisats i landskapsplanen. Kollektivtrafiklösningen ska sammanfalla med lösningen Helsingfors/Östersundom.

### Scenario 1 & 2:

- Scenariot utgör inget hinder för att utveckla spårvägsförbindelsen som anvisats i landskapsplanen. Antalet invånare i Söderkulla är dock inte tillräckligt för en lönsam spårvagnsförbindelse. Spårvagn skulle förutom Östersundom förutsätta att även området mellan Östersundom och Söderkulla utvecklas. Busstrafikens servicenivå kan förbättras genom tätare turintervaller och nya linjer.
- När servicenivån inom kollektivtrafiken förbättras och markanvändningen förtätas kommer personbilens andel av färdsetten att minska. Service och arbetstillfällen har i regel placerats i närheten av bosättning, vilket minskar behovet av att resa bort från området för att tillgodose dessa behov. Dessa faktorer minskar belastningen från den nya markanvändningen på befintliga och planerade vägar.

### Scenario 1:

- Placeringen av hållplatser för spårvägen vid Nya Borgåvägen och i Söderkulla centrum betjänar områdets nuvarande markanvändning bättre, stöder den stegvisa utvecklingen och förbättrar kollektivtrafikförbindelserna särskilt i riktning mot Tasträsk och Nickby.

### Scenario 2:

- Placeringen av hållplatser för spårvägar mellan Nya Borgåvägen och Borgåleden samt söder om Söderkulla centrum betjänar bättre behovet av att utveckla den nya markanvändningen och förbättrar kollektivtrafikförbindelserna, särskilt i riktning mot Eriksnäs.

### **Suunnitteluperiaate 2**

Rakentamisen tiiveys tulee olemaan sellainen, että se mahdollistaa tehokkaan joukkoliikenteen järjestämisen, aluksi runkolinjastolla (vähintään vuoteen 2035 asti), joka on myöhemmin kehitettävissä raitiotieksi Östersundomin suuntaan

#### **Skenaario 1:**

- Söderkullan keskustan rooli vaihtoterminaalina on suurempi. Söderkullan keskustaan tukeutuva bussilinjasto on toteutettavissa tehokkaasti. Jakamalla linjojen päätepysäkit kehittyville alueille saadaan koko kaavarunkoalueelle hyvä palvelutaso.

#### **Skenaario 2:**

- Söderkullan keskustan rooli vaihtoterminaalina kasvaa. Jakamalla linjojen päätepysäkit kehittyville alueille saadaan koko kaavarunkoalueelle hyvä palvelutaso, joskin Söderkullaan ei synny yhtä selkeää joukkoliikennekäytävää.

### **Suunnitteluperiaate 3**

Kehitetään jalankulku- ja pyörävylien verkkoa ja parannetaan laatutasoa.

#### **Skenaario 1 & 2:**

- Jalankulku- ja pyöräilyverkon kehittäminen tapahtuu luontevasti, kun uusia alueita rakennetaan, ja kun vilkkaimpia yhteysvälejä parannetaan. Kummassakin skenaariossa parannetaan ja täydennetään Nikkilän ja Eriksnäsän suuntien yhteyksiä, ja skenaariossa 2 myös Kalkkirannan tien varren yhteyttä.

### **Planeringsprincip 2:**

Det ska byggas så tätt att det blir möjligt att ordna effektiv kollektivtrafik, till en början med stomlinjer (minst fram till 2035), som senare kan utvecklas till en spårväg i riktning mot Östersundom.

#### **Scenario 1:**

- Söderkulla centrum får en större roll som omsättningsterminal. De busslinjer som stöder sig på Söderkullas centrum kan genomföras effektivt. Genom att fördela ändhållplatserna på de framväxande områdena får hela planstommeområdet en god servicenivå.

#### **Scenario 2:**

- Söderkulla centrum får en större roll som omstigningsterminal. Genom att dela ändhållplatserna för linjerna i de framväxande områdena får hela planstommeområdet en god servicenivå, även om Söderkulla inte får en lika tydlig kollektivtrafikkorridor.

### **Planeringsprincip 3:**

Nätverket av gång- och cykelleder utvecklas och kvaliteten på det förbättras.

#### **Scenario 1 & 2:**

- Utvecklingen av gång- och cykelnätet sker på ett naturligt sätt när nya områden byggs upp och i och med att de mest trafikerade förbindelseavsnitten förbättras. Båda scenarierna kommer att förbättra och komplettera förbindelserna till Nickby och Eriksnäs, och i scenario 2 kommer även förbindelsen längs Kalkstrandsvägen att förbättras och kompletteras.

#### **Suunnitteluperiaate 4**

Uusi Porvoontie ja muut päätiet muutetaan viihtyisämmiksi ja katumaisemmiksi vähentäen niiden este- ja muita haittavaikutuksia.

##### **Skenaario 1:**

- Uuden Porvoontien liikennemäärät tulevat kasvamaan nykyisestä merkittävästi.
- Estevaikutuksen pienentäminen vaatii esimerkiksi eritasoristeämisiä, liikennevaloja tai nopeusrajoitusten alentamista.

##### **Skenaario 2:**

- 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.

#### **Suunnitteluperiaate 5**

Huomioidaan ajoneuvoliikenteen sujuvuus tärkeimmillä pääväylillä.

##### **Skenaario 1:**

- Ajoneuvoliikenteen sujuvuus varmistetaan tarvittaessa erityisesti kehittämällä Uuden Porvoontien liittymiä ja Porvoonväylän ylittäviä yhteyksiä.

##### **Skenaario 2:**

- Ajoneuvoliikenteen sujuvuutta parannetaan kehittämällä Uuden Porvoontien liittymiä ja Porvoonväylän ylittäviä yhteyksiä.

#### **Planeringsprincip 4:**

Nya Borgåvägen och andra huvudvägar görs trivsammare och mer gatulika genom att man minskar deras barriäreffekter och andra negativa konsekvenser.

##### **Scenario 1:**

- Trafikmängderna på Nya Borgåvägen ökar avsevärt jämfört med dagsläget.
- För att minska barriäreffekten krävs t.ex. planskillda anslutningar, trafikljus eller hastighetsbegränsningar.

##### **Scenario 2:**

- Trafikmängderna på Nya Borgåvägen kommer att öka något. Att tonvikten i den nya markanvändningen förskjuts mer mot Eriksnäs och en ny matargata byggs parallellt med Nya Borgåvägen kommer dock att styra en del av trafikökningen till de parallella vägarna.
- Barriäreffekterna ökar, när området klyvs av tre betydande leder i östlig-västlig riktning.
- För att minska barriäreffekten krävs t.ex. planskillda anslutningar, trafikljus eller hastighetsbegränsningar.

#### **Planeringsprincip 5:**

Fordonstrafiken ska löpa smidigt på de viktigaste huvudlederna.

##### **Scenario 1:**

- Fordonstrafikens smidighet säkerställs vid behov särskilt genom att förbättra anslutningarna till Nya Borgåvägen och de förbindelser som korsar Borgåleden.

##### **Scenario 2:**

- Fordonstrafiken görs smidigare genom att man utvecklar anslutningarna till Nya Borgåvägen och de förbindelser som korsar Borgåleden.

### 5.3.3 Palvelut ja elinkeinot

#### Suunnitteluperiaate 1

Alueen tärkeimmät julkiset ja kaupalliset palvelut sijoittuvat Söderkullassa pääkatujen varsille

#### Skenaario 1 & 2:

- 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).
- Söderkullan lisäksi lähipalveluja on etenkin Skräddarbyssä ja Taasjärvellä. Skenaario 2 tukee palveluiden kehittämistä Eriksnäsissä. Molemmissa skenaariossa on osoitettu uutta rakentamista hyvien joukkoliikenneyhteyksien varaan ko. alueille, mikä tukee lähipalvelujen säilymistä ja kehittämistä.

#### Skenaario 1:

- Nykyinen joukkoliikenteen runkoyhteys ja tuleva raitiotie tai runkoyhteys sijoittuvat Uuden Porvoontien varteen, mikä tukee palvelujen ja työvoimavaltaisten työpaikkojen sijoittumista vahvan joukkoliikennekäytävän vaikutuspiiriin.
- Palveluita voidaan sijoittaa jo ensimmäisessä vaiheessa Uuden Porvoontien varteen, koska joukkoliikenne palvelee nykytilassa hyvin ja yhteydet monipuolistuvat ja tihenevät tulevaisuudessa.
- Skenaariossa 1 keskustatoiminnot sijoittuvat hieman laajemmalle alueelle, kahteen toisiinsa kytkeytyvälle alueelle, jotka tukeutuvat vahvaan joukkoliikenteeseen.

#### Skenaario 2:

- Nykyinen runkoyhteys Uuden Porvoontien varrella ja tuleva raitiotie tai runkoyhteys sijaitsevat eri alueilla, mikä mahdollistaa palvelujen

### 5.3.3 Service och näringar

#### Planeringsprincip 1:

Den viktigaste offentliga och kommersiella servicen placeras längs huvudgatorna i Söderkulla.

#### Scenario 1 & 2:

- Att bosättningen i båda scenarierna koncentreras till Söderkulla centrum stöder bevarandet och utvecklingen av servicen. Runt skolorna i åk 1–6 och olika former av service i centrum bildas en enkelt promenerbar och trivsamt miljö, vars funktioner är väl tillgängliga från de mest centrala bostadsområdena och som stöder en smidig vardag (den s.k. kvartstaden).
- Förutom Söderkulla finns närservice särskilt i Skräddarby och Tasträsk. Scenario 2 stöder utvecklingen av servicen i Eriksnäs. I båda scenarierna anvisas nybyggnad invid goda kollektivtrafikförbindelser i det aktuella området, vilket stöder bevarandet och utvecklingen av när servicen.

#### Scenario 1:

- Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken och den kommande spårvägen eller stomförbindelsen går längs Nya Borgåvägen, vilket stöder placeringen av service och arbetskraftsintensiva arbetsplatser i den starka kollektivtrafikkorridorens influensområde.
- Service kan placeras längs Nya Borgåvägen redan i den första fasen eftersom kollektivtrafiken har en bra servicenivå i nuläget och förbindelserna blir mångsidigare och tätare i framtiden.
- I Scenario 1 ligger centrumfunktionerna i ett något större område, i två sammankopplade områden som stöder sig på en stark kollektivtrafik.

#### Scenario 2:

- Den nuvarande stomförbindelsen längs Nya Borgåvägen och den framtida spårvägen eller stomförbindelsen går i olika områden, vilket gör det möjligt att placera ut service och arbetskraft-

ja työvoimavaltaisten työpaikkojen sijoittumisen alueellisesti tasapainoisemmin Söderkullan alueelle. Skenaario ei tue palvelujen keskittämistä yhtä voimakkaasti kuin skenaario 1.

- Kasvun avaaminen useaan suuntaan (Kallbäck, Skräddarby, Eriksnäs) samanaikaisesti saattaa johtaa alueiden toteutumiseen vaillinaisesti, mikä vaikeuttaa myös palveluiden kehittämistä.
- Skenaariossa 2 keskustatoiminnot sijoittuvat lähes kokonaan vartin säteelle nykyisestä ydin-keskustasta, johon muodostuu myös vahva joukkoliikenteen solmukohta.

### **Suunnitteluperiaate 2**

Tiivis Porvoonväylään (E18) tukeutuva vyöhyke varataan elinkeinotoiminnalle. Logistisesti hyviä alueita hyödynnetään työpaikka- ja teollisuusalueina.

#### **Skenaario 1 & 2:**

- Porvoonväylään tukeutuva vyöhyke on varattu kummassakin skenaariossa elinkeinotoiminnalle. Alue on saavutettavissa keskustan kautta kulkevilla paikallisbusseilla.

#### **Skenaario 1:**

- Kallbäckin laaja työpaikkavyöhyke sijoittuu kauemaksi Pähkinälehdon suuntaan laajenevasta keskusta-alueesta ja joukkoliikennesolmusta. Työpaikka-alue soveltuu skenaariota 2 paremmin tilaa vievään elinkeinotoimintaan lähellä moottoritiekäytävää.

#### **Skenaario 2:**

- Skenaariossa 2 Söderkullan keskusta-alue laajenee kiinni Kallbäckin laajaan työpaikkavyöhykkeeseen. Hyvät joukkoliikenneyhteydet (joukkoliikenteen solmukohta) tukee palvelu- ja työvoimavaltaisten työpaikkojen syntymistä etenkin Kallbäckin keskustaa lähinnä sijaitseville, hyvin saavutettaville alueille.

sintensiva arbetstillfällen geografiskt mer balanserat i Söderkullaregionen. Scenariot stöder inte en centraliserad service lika starkt som scenario 1.

- Att tillväxten sker åt flera håll samtidigt (Kallbäck, Skräddarby, Eriksnäs) kan leda till att områdena blir ofullständiga, vilket också försvårar utvecklingen av servicen.
- I Scenario 2 ligger centrumfunktionerna nästan helt inom en kvart från dagens kärna av Söderkulla, som också växer till en stark knutpunkt för kollektivtrafiken.

### **Planeringsprincip 2:**

Den tätta zonen om stöder sig på Borgåleden (E18) reserveras för näringsverksamhet. Logistiskt fördelaktiga områden utnyttjas för arbetsplatser och industri.

#### **Scenario 1 & 2:**

- I vardera scenariot har en zon som stöder sig på Borgåleden reserverats för näringsverksamhet. Området kan nås med lokala bussar som går genom centrum.

#### **Scenario 1:**

- Den stora arbetsplatszonen i Kallbäck sträcker sig längre bort från det centrala området som utvidgas i riktning mot Hassellunden och från knutpunkten för kollektivtrafik. Arbetsplatsområdet lämpar sig bättre än scenario 2 för utrymmeskrävande näringsverksamhet nära motorvägskorridoren.

#### **Scenario 2:**

- I scenario 2 utvidgas Söderkulla centrum ända fram till den omfattande arbetsplatszonen i Kallbäck. Goda kollektivtrafikförbindelser (knutpunkten) bidrar till att skapa service- och arbetskraftsintensiva arbetstillfällen, särskilt i de lätt tillgängliga områdena som ligger närmast Kallbäckens centrum.

### **Suunnitteluperiaate 3**

Eriksnäs in alue nojautuu palveluiden ja elinkeinojen näkökulmasta Söderkullan keskusta, jonne sijoituvat kaupalliset ja julkiset peruspalvelut. Lisäksi alueen elinkeinoelämä voi erikoistua palveluihin, jotka liittyvät saaristoon, veneilyyn, virkistykseen ja matkailuun.

#### **Skenaario 1 & 2:**

- Eriksnäs in alue nojautuu palveluiden ja elinkeinojen näkökulmasta kummassakin vaihtoehdossa Söderkullan keskusta.

#### **Skenaario 1:**

- Eriksnäs in asukasmäärän kasvu ei tue merkittävästi palveluiden tai joukkoliikenteen kehittämistä. Eriksnäsiin voi kehittyä silti saaristoon, veneilyyn, virkistykseen ja matkailuun liittyviä palveluita, jotka houkuttelevat käyttäjiä laajemmalta alueelta.
- Ranta-alueita jää laajemmin rakentamisen ulkopuolelle.

#### **Skenaario 2:**

- Eriksnäsiin on osoitettu enemmän kasvua ja paremmat joukkoliikenneyhteydet. Eriksnäs in ranta-alueelle moottoritien eteläpuolelle on osoitettu uusi palvelujen kohdealue. Skenaario tukee paremmin (lähi)palveluiden kehittämistä Eriksnäsiin.

### **Planeringsprincip 3:**

I fråga om service och näringar stöder sig Eriksnäsområdet på Söderkulla centrum, där kommersiell och offentlig basservice kommer att finnas. Därtill kan näringslivet i området inrikta sig på tjänster som hör samman med skärgård, båtliv, rekreation och turism..

#### **Scenario 1 & 2:**

- Med hänsyn till service och näringar stöder sig Eriksnäs i vardera alternativet på Söderkulla centrum.

#### **Scenario 1:**

- En ökning av antalet invånare i Eriksnäs stöder inte nämnvärt utvecklingen av servicen eller kollektivtrafiken I Eriksnäs kan det dock växa fram tjänster med anknytning till skärgård, båtliv, rekreation och turism som lockar användare från ett större område.
- Strandområden blir i större utsträckning undantagna från byggande.

#### **Scenario 2:**

- Större tillväxt och bättre kollektivtrafikförbindelser har anvisats i Eriksnäs. Ett nytt målområde för service har anvisats på stranden i Eriksnäs söder om motorvägen. Scenario ger bättre stöd för utvecklingen av (närservice) i Eriksnäs.

#### **Suunnitteluperiaate 4**

Mahdollistetaan palvelujen kehittymistä rannikolle, vesistömatkailua ja joenvarren virkistyspalveluita.

#### **Skenaario 1:**

- Asukasmäärän kasvu ja paremmat joukkoliikenneyhteydet tukevat vesistömatkailua ja joenvarren virkistyspalveluiden kehittämistä erityisesti Söderkullan kartanon ja Uuden Porvoontien läheisyydessä.

#### **Skenaario 2:**

- Asukasmäärän kasvu ja paremmat joukkoliikenneyhteydet tukevat palveluiden kehittymistä erityisesti rannikolla ja Joensuun tilan läheisyydessä.

### **5.3.4 Viherverkosto**

#### **Suunnitteluperiaate 1**

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

#### **Skenaario 1 & 2:**

- 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:**

- Skenaario 2 esitetty Eriksnäsin viheryhteys on paikoin kapeampi kuin skenaario 1 esitetty ratkaisu viheryhteyden toteuttamiseen.

#### **Planeringsprincip 4:**

Det blir möjligt att utveckla servicen på kusten, bedriva vattenturism och tillhandahålla rekreationstjänster längs ån.

#### **Scenario 1:**

- Ökningen av invånarantalet och bättre kollektivtrafikförbindelser stöder vattenturismen och utvecklandet av rekreationstjänster längs ån, särskilt i närheten av Söderkulla gård och Nya Borgåvägen.

#### **Scenario 2:**

- Ökningen av invånarantalet och bättre kollektivtrafikförbindelser stöder utvecklingen av servicen särskilt vid kusten och i närheten av Joensuu gård.

### **5.3.4 Grönnätet**

#### **Planeringsprincip 1:**

Grönområdena och naturen är en resurs och en attraktionsfaktor i Sibbo, vilket också kommer till uttryck i markanvändningen i tätorterna. Boende i tätorter har koppling till närliggande natur och rekreationssområde.

#### **Scenario 1 & 2:**

- Samhällsstrukturen har planerats som ett nätverk så, att närnaturen och rekreationssområdena är lätt tillgängliga från bostadsområdena. Längs Sibbo å och på havsstranden har man planerat grön- och rekreativförbindelser som bidrar till attraktiva grönområden och verkställer behovet av grönförbindelser i landskapsplanen.

#### **Scenario 2:**

- Den i scenario 2 föreslagna grönförbindelsen i Eriksnäs är ställvis smalare än lösningen för grönförbindelsen i scenario 1.

## **Suunnitteluperiaate 2**

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

### **Skenaario 1 & 2:**

- Yhdyskuntarakenne on suunniteltu kestävästi Söderkullan keskustaan painottuvaksi ja joukkoliikenteen runkoyhteyteen tukeutuvaksi, mikä mahdollistaa laajojen viheralueiden säilyttämisen. Verkostomainen sini-viherrakenne mahdollistaa ekosysteemipalveluiden 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.

## **Planeringsprincip 2:**

I planprocessen framhävs hållbarheten som utgångspunkt för planeringen, och planeringslösningarna främjar biologisk mångfald och anpassning till klimatförändringen.

### **Scenario 1 & 2:**

- Samhällsstrukturen har planerats på ett hållbart sätt med fokus på Söderkulla centrum och med stöd av kollektivtrafikens stomförbindelse, vilket gör det möjligt att bevara vidsträckta grönområden. Den blågröna nätstrukturen gör det möjligt att tillhandahålla och sammankoppla ekosystemtjänster, skydda den biologiska mångfalden och främja anpassningen till klimatförändringen. Det sammanhängande stora rekreationsområdet nordväst och norr om Söderkulla centrum betjänar i synnerhet rekreationsbehoven i centralorten och stöder regionens klimatreiliens och värnandet om den biologiska mångfalden i området.
- Utöver de stora grönområdena rekommenderas att närliggande grönområden och gårdsplaner i framtiden utformas på ett klimathållbart sätt så att de är frodiga och mångsidiga och utnyttjar naturbaserade dagvattenhanteringslösningar.

### **Suunnitteluperiaate 3**

Sipoonjokilaakso ja siihen kytkeytyvät sini- ja viherverkostot muodostavat keskeisen virkistysverkoston rungon. Keskeisin ja yhtenäisin virkistysalue on osoitettu Söderkullan keskustan luoteis- ja pohjoispuolelle. Alueen virkistysyhteyksiä kehitetään toimiviksi ja viihtyisiksi.

#### **Skenaario 1 & 2:**

- 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.

#### **Skenaario 2:**

- Skenaarion myötä maa- ja metsätalousvaltaiset alueet vähenisivät Eriksnäsin alueella.

### **Planeringsprincip 3:**

Sibbo ådal, och de blå- och grönnät som ansluter sig till den, utgör ryggraden i det centrala nätverket av rekreationsområden. Det centralaste och mest sammanhängande rekreationsområdet har anvisats på nordvästra och norra sidan av Söderkulla centrum. Rekreationsförbindelserna förbättras så att de blir fungerande och trivsamma.

#### **Scenario 1 & 2:**

- Den blågröna strukturen i Sibbo ådal utgör ryggraden för rekreationsnätet i det område som omfattas av planstommen, vilket gör det möjligt att bevara kulturlandskapsvärdena och även att få ekologiska förbindelser att fungera för de arter som trivs i öppna landskap. Tack vare den nätverksliknande strukturen ansluter sig också den övriga grönstrukturen till Sibbo ådal och ett mer vidsträckt ekologiskt nätverk.
- Det planerade tilläggsbyggandet i Eriksnäs skulle minska den biologiska mångfalden och kolsänkorna samt öka trycket på användningen av grönområdena. Genom att styra användningen av friluftslederna är det dock möjligt att koncentrera trycket och därigenom lindra konsekvenserna.

#### **Scenario 2:**

- I scenariot minskar omfattningen av de jord- och skogsbruksdominerade områdena i Eriksnäs.

#### **Suunnitteluperiaate 4**

Kulttuurimaisema huomioidaan suunnittelussa. Eri-tyistä huomiota kiinnitetään valtakunnallisesti merkittävään RKY-alueeseen "Sibbesborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema".

#### **Skenaario 1 & 2:**

- 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.

#### **Planeringsprincip 4:**

Kulturlandskapet beaktas i planeringen. Särskild uppmärksamhet fästs vid den bebyggda kulturmiljön av riksintresse (RKY-området) "Den medeltida borgön Sibbesborg och odlingslandskapet i Sibbo ådal".

#### **Scenario 1 & 2:**

- Den medeltida borgön Sibbesborg och odlingslandskapet i Sibbo ådal, som är värdefulla miljöer av riksintresse, har i planstommen bevarats ungefär sådana de är i dag. Det kompletteringsbyggande som planerats i utkanterna ska anpassas till områdets kulturhistoriska och landskapsmässiga värden. Det kompletteringsbyggande som planeras i det område som enligt landskapsplanen är viktigt för kulturmiljön eller landskapsvärden ska anpassas till landskapsvärdena och kulturmiljövärdena. I planstommen har området anvisats med dubbelbeteckningen för kulturmiljö- och landskapsvärden.
- Bredvid den byggda kulturmiljön av riksintresse (RKY) i utkanten av Sibbo ådal har man planerat kompletteringsbyggande som ställvis skapar en ny randzon i landskapet. Vid den fortsatta planeringen ska uppmärksamhet fästas vid planeringen av byggområdenas utkanter och gränser till det omgivande landskapet. Byggområdenas konsekvenser för landskapsområdet skulle kunna lindras t.ex. med en växtlighetszon som planteras i skikt. Även byggnadernas höjd, färgsättning och formspråk bör anpassas till landskapsbilden och kulturmiljöns värden.

### **Suunnitteluperiaate 5**

Alueen suunnittelussa on tavoitteena mahdollistaa rantojen monipuolinen julkinen käyttö ja lähelle rantaa sijoittuva taajamarakenne. Eriksnäsins etelärannat jätetään pääosin rakentamisen ulkopuolelle ja niitä kehitetään virkistykseen, kulttuurihistorian ja hevostoiminnan näkökulmasta.

#### **Skenaario 1 & 2:**

- Taajamarakenne on suunniteltu siten, että rantojen monipuolinen julkinen käyttö on mahdollista. Eriksnäsins rannat on jätetty pääosin rakentamatta ja rantaan on osoitettu virkistysyhteys. Rantoja kehitetään virkistykseen, kulttuurihistorian ja hevostoiminnan näkökulmasta.

#### **Skenaario 1:**

- Eriksnäsins merenrannan kaakkoiskulmaan on esitetty maa- ja metsätalousvaltainen alue, mutta sallisi myös alueella liikkumisen jokaisen oikeuksien perusteella (poissulkien viljeltyjen peltojen alueella liikkumisen.).

#### **Skenaario 2:**

- Eriksnäsins merenrannan kaakkoiskulmaan on suunniteltu A2-asuntoalueen reservialue, joka yksityistää rantaa ja siirtäisi sen kautta kulkevat ekologiset yhteydet pohjoisemmaksi.

### **Planeringsprincip 5:**

Vid planeringen av området är ett mål att möjliggöra ett mångsidigt, offentligt bruk av stränder och en tätortsstruktur som ligger nära stranden. De södra stränderna av Eriksnäs är i huvudsak områden som inte ska byggas, och de utvecklas med hänsyn till rekreation, kulturhistoria och verksamheter kring hästar.

#### **Scenario 1 & 2:**

- Tätortsstrukturen har planerats så att man kan använda stränderna på ett mångsidigt sätt. Stränderna i Eriksnäs är till största delen obebyggda. En rekreationsförbindelse har anvisats på stranden. Stränderna utvecklas ur rekreationsvinkel och med hänsyn till kulturhistoria och verksamheter som knyter an till hästar.

#### **Scenario 1:**

- I det sydöstra hörnet av havsstranden i Eriksnäs har ett jord- och skogsbruksområde föreslagits, men här vore det också tillåtet att röra sig med allemansrätten (med undantag för odlade fält).

#### **Scenario 2:**

- I det sydöstra hörnet av havsstranden i Eriksnäs har man planerat ett reservområde för A2-bostadsområdet som privatiserar stranden och förskjuter de ekologiska förbindelserna längre norrut.

### **Suunnitteluperiaate 6**

Eriksnäsissä herkkä maisema edellyttää korttelirakenteen ja viheralueiden hienovaraista ja hyvin suunniteltua suhdetta Sipoonlahden arvokkaaseen maisematilaan.

### **Skenaario 1 & 2:**

- Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota uudisrakentamisen sovittamiseen Eriksnäsissä herkkään maisema- ja kulttuuriympäristöalueeseen. Sipoonlahden alueelle on osoitettu uutta rakentamista kummassakin skenaariossa. Skenaariossa 2 rakentaminen on paikoin voimakkaampaa. Rannan suuntaisesti on osoitettu viher- ja virkistysyhteistarve.

## **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.

### **5.4.1 Kulkutapajakaumat (nykytila, skenaariot)**

Nykytilassa Söderkullan kulkutapajakauma on henkilöautoon painottuva. Henkilöauton kulkutapaosuus on korkeimmillaan Söderkullan pientaloalueilla ja pienimmillään Söderkullan keskustan palveluiden

### **Planeringsprincip 6:**

Det känsliga landskapet i Eriksnäs förutsätter att kvartersstrukturen och grönområdena på ett taktfullt och välplanerat sätt ställs i relation till det värdefulla landskapsrummet vid Sibboviken..

### **Scenario 1 & 2:**

- Vid den fortsatta planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid anpassning av nybyggandet till Eriksnäs känsliga landskaps- och kulturmiljöområde. Kring Sibboviken har ny byggnation anvisats i båda scenarierna. I scenario 2 är byggandet ställvis mer omfattande. Ett behov av grön- och rekreationsförbindelser har anvisats i riktning med stranden.

## **5.4 Granskning av trafikmodellerna**

Under arbetets gång undersöktes alternativens konsekvenser för transportsystemet i regionen med hjälp av trafikmodellen HELMET. I trafikmodellen beskrevs det nuvarande trafiksystemet och trafikstringen kalibrerades så att den motsvarade uppgifterna om trafikmängder som man hade tillgång till. Scenariernas konsekvenser bedömdes genom att undersöka fördelningen av färdstätt, den totala trafikprestationen för respektive färdstätt samt ökningen i trafikmängden jämfört med trafiknätets kapacitet. För att göra skillnaderna i scenarierna att framträda tydligt i prognoserna beskrevs slutläget med antagandet att huvudförbindelsen till Helsingfors har genomförts som spårvägslinje.

### **5.4.1 Fördelning av färdstätt (nuläge, scenarier)**

I nuläget dominerar personbilar fördelningen av färdstätt i Söderkulla. Personbilarnas andel av färdstätt är störst i Söderkullas småhusområden

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.

## 5.4.2 Autoliikenteen kokonaissuorite

Skenaario 2 tuotti enemmän henkilöautoliikennettä verrattuna skenaarioon 1. Skenaarioiden 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 5.3) 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).

och minst i omgivningen kring servicen i Söderkulla centrum samt vid kollektivtrafikförbindelserna längs Nya Borgåvägen.

Båda de undersökta scenarierna ökar andelen gång, cykling och kollektivtrafik i Söderkulla. Andelen gång- och cykeltrafik ökade särskilt i områden där markanvändningen förtätas jämfört med nuläget. I båda scenarierna ledde till exempel ökningen av antalet invånare och arbetstillfällen i Söderkulla centrum till en ökning av gång och cykling i centrum med omgivningar.

En ökning av kollektivtrafikens andel av trafiken noterades särskilt i fas 2 i områden i omedelbar närhet av spårväghållplatserna. Spårvägens effekt för kollektivtrafikens andel minskade snabbt allteftersom avståndet till från närmaste hållplats ökade. Längs anslutningsbusslinjerna som beskrivs i modellen ökade kollektivtrafikens andel av trafiken jämfört med det nuläget, men inte lika mycket som i de områden som ligger i omedelbar närhet av spårväghållplatserna.

## 5.4.2 Totalprestationen inom biltrafiken

Scenario 2 producerade mer personbilstrafik jämfört med scenario 1. Ökningen av den totala trafiken enligt scenario 1 är dock större än i scenario 2 om man räknar in alla färd sätt. I scenario 1 bestod ökningen av den totala trafiken mer av kollektivtrafik, gång och cykling. Skillnaden mellan scenarierna var dock inte stor.

Personbilstrafiken i scenarierna fördelade sig på vägnätet med olika viktningar på grund av den nya förläggningen av markanvändningen och nya vägar. Figuren (Figur 5.3) nedan visar fördelningen av den nya personbilstrafiken på vägnätet i scenarierna 1 och 2. Dessa bilder visar skillnaden mellan trafikmän-

gderna i det aktuella läget och prognosläget och beskriver således ökningen av trafikmängderna (inte av de totala trafikmängderna).



**Kuva 5.3. 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 Erik-snäsintiellä, mutta ei yhtä paljoa 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 matkustajamäärästä. Kuvassa alla (Kuva 5.4) on esitetty skenaarioiden joukkoliikenteen matkustajavirrat.



**Figur 5.3. Fördelning på vägnätet av den personbilstrafik som den nya markanvändningen ger upphov till i scenario 1 (till vänster) och scenario 2 (till höger)**

I scenario 1 koncentreras den nya personbilstrafiken särskilt till Nya Borgåvägen. I scenario 1 ökar trafikmängden också på Söderkullavägen och Eriksnåsvägen, men inte lika mycket som i scenario 2. Den trafik som den nya markanvändningen ger upphov till i scenario 2 fördelas jämnare på Nya Borgåvägen, Borgåleden och den nya matargatan som löper mellan dem.

Med tanke på antalet användare av kollektivtrafik var scenario 1 livligare. I scenario 1 använde 25 procent fler passagerare spårvägslinjen jämfört med scenario 2. I båda scenarierna blev antalet passagerare på spårvägen omkring en tredjedel av Spår-Jokerns passagerare. Figuren nedan (Figur 5.4) visar passagerarströmmarna i kollektivtrafiken enligt scenarierna.



**Kuva 5.4. Söderkullan alueen joukkoliikenteen käyttäjämäärät skenaariossa 1 (vas.) ja skenaariossa 2 (oik.).**



**Figur 5.4. Antalet användare av kollektivtrafiken i Söderkulla enligt scenario 1 (till vänster) och scenario 2 (till höger).**

### 5.4.3 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.

### 5.4.3 Skillnader mellan alternativen

Ur trafiksynpunkt utgör placeringen av den nya markanvändningen den största skillnaden mellan scenarierna. I scenario 1 ligger den nya markanvändningen huvudsakligen invid Nya Borgåvägen, vilket koncentrerar trafikökningen till Nya Borgåvägen. I scenario 2 fördelas markanvändningen även på områden längs andra vägar, vilket minskar trafikbelastningen på Nya Borgåvägen och gör det möjligt att sprida den nya trafiken på flera vägar.

Skillnaderna mellan scenarierna när det gäller passagerarantalet inom kollektivtrafiken beror delvis på hållplatsernas läge. I scenario 1 ligger hållplatserna också närmare den nuvarande markanvändningen längs Nya Borgåvägen. I scenario 2 finns hållplatserna i områden där det för närvarande inte finns någon markanvändning. I scenario 1 fungerar hållplatserna också bättre för de passagerare som stiger om till buss.

## 5.5 Skenaarioiden yhdistelmä

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

Synteesi pohjautuu skenaarioon 1, joka mahdollistaa paremmin yhdyskuntarakenteen laajentamisen vaiheittain kestävällä tavalla huomioiden mm. maanomistus sekä nykyinen infraverkosto ja rakennetut alueet. Joukkoliikenteen runkoreitti toteutuu skenaario 1 mukaisesti Uuteen Porvoontiehen eikä skenaariossa 2 esitettyyn uuteen maastokäytävään Skräddarbyn kautta. Skenaarioiden 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 työvoimavaltaitten työpaikkojen sijoittumista vahvan joukkoliikennekäytävän vaikutuspiiriin. Eriksnäsän viherverkosto on esitetty skenaarioiden 1 mukaisesti laajempaan. Vaihtoehto mahdollistaa paremmin liikkumisen ja virkistyksen ranta-alueilla.

Synteessissä 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 liikkumisesta.

Skenaarioiden yhdistelmä, eli synteetikartta, jota on

## 5.5 Sammanställning av scenarierna

Efter det första invånarmötet och materialet från aftonskolan utarbetades en syntes/sammanställning som grund för förslaget till planstomme i samarbete med styrgruppen.

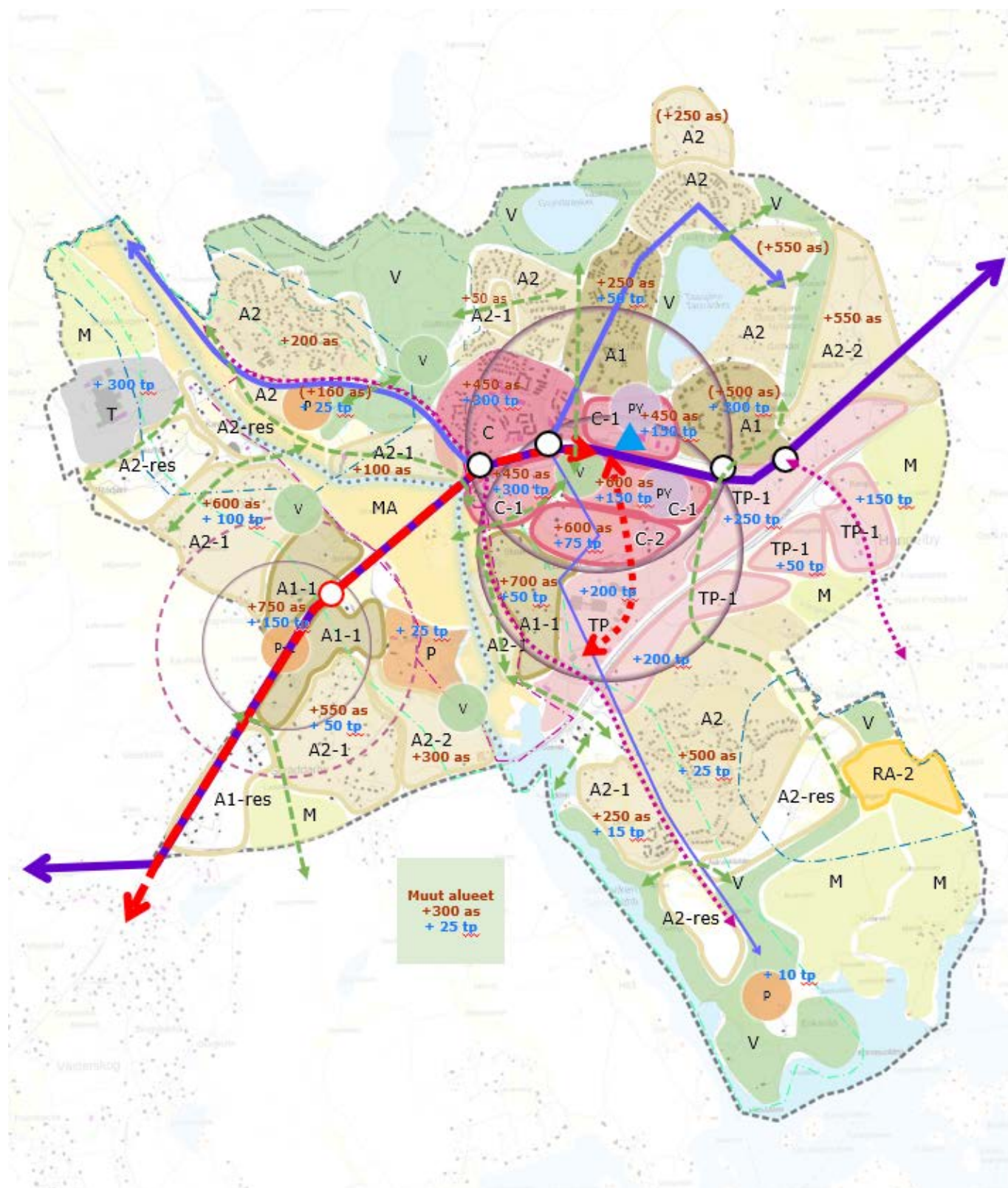
Syntesen baserar på scenario 1, som bättre bäddar för en stegvis och hållbar utvidgning samhällsstrukturen, bl.a. med hänsyn till markägande, nuvarande infrastrukturnät och byggda områden. Kollektivtrafikens stomförbindelse baserar sig enligt scenario 1 på Nya Borgåvägen, och inte på en ny terrängkorridor genom Skräddarby enligt scenario 2. Lösningen i scenario 1 medför mindre negativa konsekvenser om inga vägar byggs i östlig-västlig riktning.

Tätt boende kan placeras längs Nya Borgåvägen redan i den första fasen, eftersom kollektivtrafiken har en bra servicenivå i nuläget och förbindelserna blir mångsidigare och tätare i framtiden. Lösningen stöder placeringen av service och arbetskraftsintensiva arbetsplatser inom influensområdet kring den starka kollektivtrafikkorridoren. I enlighet med scenario 1 har grönnätet i Eriksnäs lagts fram i en större omfattning. Alternativet gör det lättare att färdas och söka rekreation på stränderna.

I syntesen tillämpades också principer ur scenario 2. Centrumets primära expansionsriktning är söderut i riktning mot Kallbäck i stället för mot Hassellunden. Kallbäck utvecklas som ett område med blandade funktioner i stället för ett bostadsområde. Kallbäckens arbetsplatsområde och Eriksnäs kopplas tätare till Söderkullas struktur. I lösningen ligger centrumfunktionerna nästan helt inom en kvart från dagens centrumkärna och ger bättre stöd för hållbar mobilitet.

Nedan visas en sammanställning av scenarierna, dvs. en synteskarta, som använts som grund för utarbetandet av lösningen i planstommen (Figur 5.5).

käytetty kaavarunkoratkaisun laatimisen pohjana, on esitetty alla (Kuva 5.5).



Kuva 5.5. Skenaarioista saadun palautteen ja vaikutusten arvioinnin pohjalta laadittu synteesikartta (24.1.2025).

Figur 5.5. Synteskarta som sammanställts utifrån responsen på scenarierna och konsekvensbedömningen (24.1.2025)

# 6 Söderkullan kaavarungon ratkaisu

## Planeringslösningen i planstommen för Söderkulla



### 6.1 Kaavarungon keskeinen sisältö ja esitystapa

Kaavarunko muodostaa osayleiskaavan kaltaisen ja asemakaavoitusta ohjaavan kokonaiskuvan Söderkullan ja Eriksnäs in 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 kehittyä toimintoiltaan monipuolinen sekä elävä ja elinvoimainen alue, joka tukeutuu rakenteeseen kestäväällä tavalla ja edistää kestävää liikkumista. Periaatteena on luoda tiivis korttelirakenne ja katuverkko ydinalueilla ja jättää tärkeät luontoalueet rakentamisen ulkopuolelle. Kaavarungossa esitetään keskustatoimintojen ja asumisen alueet, työpaikkojen ja palveluiden

### 6.1 Planstommens centrala innehåll och framställnings-sätt

Planstommen skapar en delgeneralplanerik helhetsbild över den framtida markanvändningen i Söderkulla och Eriksnäs och har till uppgift att styra detaljplaneringen. Planstommen för Söderkulla verkställer och preciserar kommunstrategin vid sidan av de övre plannivåerna. Lösningarna i planstommen är riktiga-vande och målinriktade.

I planstommen presenteras de viktigaste mark- och trafikprinciperna som gör Söderkulla till ett mångsidigt, levande och livskraftigt område som stöder sig på strukturen på ett hållbart sätt och främjar hållbar mobilitet. Huvudprincipen är att skapa en tät kvartersstruktur och ett tätt gatunät i kärnområdena, och att lämna de viktiga naturområdena utanför de områden som ska byggas i planstommen presen-

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.

Kaavarunon 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.

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

teras områden för centrumfunktioner och boende, områden för arbetsplatser och tjänster, ett trafiknät och ett nätverk av rekreationsområden. På kartan visas också värdeobjekt i miljön, vilka har tagits från riksomfattande informationskällor och landskapsplan.

När det gäller trafiken har det befintliga väg- och gatunätet och behovet av nya matargator lagts fram på en planramskarta. På planstommekartan visas också betydande befintliga och nya anslutningar samt anslutningsparkeringsområden. När det gäller kollektivtrafiken har stomförbindelsen för kollektivtrafiken, en ny stomförbindelse för kollektivtrafiken, en stomförbindelse för spårväg eller kollektivtrafiken i den andra fasen, andra betydande bussförbindelser samt service- och anslutningslinjer presenterats på plankartan. I fråga om nätverket av cykelstråk presenteras de regionala huvudcykelstråken, huvudcykelstråken och de lokala cykelstråken samt och anvisade utvecklingsbehov. På kartan över planstommen har också ett behov av en vattenförbindelse märkts ut.

Planstommens dimensionering av invånare baserar sig på en dimensionerande folkmängd som godkänts av kommunstyrelsen. Dimensioneringen grundar sig på 12 500–15 000 invånare, vilket är ett tillräckligt befolkningsunderlag för ordnandet av kollektivtrafik. Detta invånarantal är också tillräckligt för ett livfullt centrum med kommersiell och offentlig service och arbetstillfällen.

De beteckningar som beskriver förändringar i markanvändningen har indelats enligt följande:

- Områden som ska utvecklas med små åtgärder / kompletteringsbyggas
- Nya områden och områden som förändras väsentligt

Områdena är indelade enligt byggnads:

- Utvidgningsområde fas 1
- Utvidgningsområde fas 2
- Reservområde

## 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. Eriksnäsän eteläosassa aluevaurauksia 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 tai läheisyyteen. Joensuun tilan kohdalla kaavarunko noudattaa alueelle laadittua asemakaava. 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 Eriksnäsissä.

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 joukko-liikenteeseen 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.

## 6.2 Markanvändning

Generalplan för Sibbo 2025 är i kraft i planeringsområdet. I planen har ett område för centrumfunktioner och vidsträckt område för tätortsfunktioner anvisats i Söderkulla. De områden som anvisas i planstommen preciserar i huvudsak områdena för tätorts- och centralfunktioner i generalplanen.

Området för centrumfunktioner har preciserats i enlighet med den faktiska utvecklingen och målen för planstommen. De områden som föreslås är i huvudsak betydligt snävare än de som anvisats i generalplanen, särskilt i skogsområdena i norr. I den södra delen av Eriksnäs har områdesreserveringar anvisats i ett utredningsområde där avsikten är att utarbeta en delgeneralplan och en detaljplan. Nya områden som ligger utanför tätortsområdena i generalplanen har anvisats i enlighet med gällande detaljplaner eller så ligger de i anslutning till eller i närheten av den nuvarande strukturen. Vid Joensuu gård följer planstommen den detaljplan som utarbetats för området. I en del av RA-2-området gäller en detaljplan med anvisat husvagnsområde (RV-1/s/pv3). Vissa reservområden ligger något utanför tätortsområdena i Sibbo ådal och Eriksnäs.

Planstommen skapar förutsättningar för en utvidgning av centrumfunktionerna mot Kallbäckområdet, vilket möjliggör en bättre sammankoppling mellan dessa områden. Områdena sammanbinds på ett hållbart sätt så att en betydande del av tillväxten i planeringsområdet ligger inom en 15 minuters promenad från dagens centrum ( $r=750$  m). Området för centrumfunktioner har periodiserats i nordlig-sydlig riktning så att det närbelägna området vid Nya Borgåvägen utvecklas först. I centrum planeras ett levande område som stöder sig kollektivtrafiken och har ca 8 000 invånare och 1 800 arbetstillfällen. Målet för centrumområdet är att de större byggmassorna ska placeras nära Nya Borgåvägen och att ett starkt

Tavoitteena on mahdollistaa valtatie läheisille työpaikka-alueelle erilaisia elinkeinotoimintoja, joiden luonne ratkaistaan tarkemman tason suunnittelu- prosesseissa ja tarvittaessa selvityksin. Taajamien ulkopuolisilla työpaikka-alueilla ei ole tarkoituksena mahdollistaa keskustahakuista kauppaa mutta tilaa vaativaa kauppaa niille voisi sijoittaa.

Kaavarunkoratkaisun mitoitustasuna on käytetty 12 500–15 000 asukasta. Kaavarunkoratkaisun mukainen suunta antava keskimääräinen aluete- hokkuus C-alueilla on noin 0,4, A-1-alueilla noin 0,3 ja A2-alueilla noin 0,1. 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 muuttu- villa alueilla.

Kaavarungossa on vaiheistettu toteutusta. Siinä on esitetty pienin toimenpitein kehitettävät / täydennys- rakennettavat alueet, 1. ja 2. vaiheen laajenemisalu- eet sekä reservialueet.

- Pienin toimenpitein kehitettävänä alueina on osoitettu pääosin rakennetut alueet ja asema- kaavoitetut alueet. Näitä alueita on mm. keskus- tassa, Taasjärven ympärillä, Eriksnäs ja Massbyn pohjoisosissa, Hansaksen alueella sekä Kallbäckin ja Massbyn työpaikka-alueella.
- Ensimmäisen vaiheen laajennusalueet sijoittuvat hyvin saavutettaville alueille ja tukeutuvat vesi- huolto- ja liikenneverkoston sekä muun infran yhteyteen. Näitä alueita on osoitettu mm. Uuden Porvoontien ja moottoritien sekä Söderkullantien / Eriksnäsintien läheisyyteen.
- Toisen vaiheen laajennusalueet kytkeytyvät 1. vaiheen laajennusalueisiin ja mahdollistavat yhdyskuntarakenteen kestävä laajentamisen 1. vaiheen jälkeen. Näitä alueita on esitetty Gran- backan alueille sekä Eriksnäsiin.

grön- och rekreatiionsnät ska bevaras på området.

Målet är att möjliggöra olika slags näringsverksam- heter i arbetsplatsområdet nära riksvägen. Verksamheternas art avgörs vid den mer detaljerade planeringen och vid behov med stöd av utredningar. Arbetsplatsområden utanför tätorterna syftar man inte till att möjliggöra centrumorienterad handel, men däremot skulle utrymmeskrävande handel kunna placeras där.

Lösningen i planstommen bygger på en dimensio- nerande folkmängd på 12 500–15 000 invånare. Den riktgivande genomsnittliga områdeseffektiviteten i C-områdena är ca 0,4, i A-1-områdena ca 0,3 och i A2-områdena ca 0,1. I första hand är målet dock att genomföra dessa områden tätt och effektivt, varvid natur- och miljöområden kan bevaras. I de områden som utvecklas genom små åtgärder och som huvudsakligen är bebyggda är effektiviteten i princip något lägre jämfört med nya områden och områden som förändras väsentligt.

Genomförandet av planstommen har indelats i etapper. I planen beskrivs områden som ska utvecklas genom mindre åtgärder / kompletteringsbyg- gas, utvidningsområden i fas 1 respektive fas 2 samt reservområden.

- Som områden som utvecklas med små åtgärder har främst bebyggda områden och detaljpla- nerade områden anvisats. Dessa områden finns bl.a. i centrum, kring Tasträsk, i norra Eriksnäs och Massby, i Hansas samt i Kallbäck och Massby arbetsplatsområde.
- Utvidningsområdena i fas 1 ligger i lätt tillgäng- liga områden i anslutning till den nuvarande samhällsstrukturen och stöder sig på vatten- försörjnings- och transportnätet samt annan infrastruktur. Sådana områden har anvisats bl.a. i närheten av Nya Borgåvägen och motorvägen samt Söderkullavägen / Eriksnåsvägen.

- Reservalueiksi 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 Eriksnäsän eteläiselle ranta-alueelle.

Keskusta-alueiden ulkopuolella ensisijaisina asumisen laajentamisen alueina nähdään Massby ja osin Kallbäck ja Eriksnäsän pohjoiset alueet. Uudet alueet pyritään lähtökohtaisesti toteuttamaan rakennettuja alueita tiiviimpinä. Kaavarunkoratkaisussa pyritään kuitenkin huomioimaan Söderkullalle omaleimainen asumisen väljyys ja suurehko tontit. On tärkeää, että Söderkulla tarjoaa jatkossakin monipuolisia asumisen mahdollisuuksia ja asumismuotoja eri tarpeisiin. Tavoitteena on, että ympäristön muutos ei ole yhtä merkittävä nykyisillä asuinalueilla. Uudehkoille rakennetuille asuinalueilla ei ole tavoitteena osoittaa merkittävää uutta rakentamista nykyisen kaavavaranon lisäksi.

Jokilaakson maisema-aluetta kehitetään varovaisesti huomioiden kulttuuriympäristön arvot ja virkistysmahdollisuudet. Ranta-alueita otetaan laajemmin virkistyskäyttöön ja virkistysmahdollisuuksia kehitetään.

Yhdyskuntarakenteen kestävyysanalyysillä tutkittiin rakennetta kokonaisuutena ja eri näkökulmista (Kuva 6.1, 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 arvoitettiin muuttujien perusteella paremmin ja heikommin rakentamiseen soveltu-

- Utvidgningsområdena i fas 2 ansluter sig till utvidgningsområdena i fas 1 och möjliggör en hållbar utvidgning av samhällsstrukturen efter fas 1. Sådana områden har lagts fram i Granbacka och Eriksnäs.
- Reservområden har föreslagits som områden som ska genomföras efter målåret 2040.

Med beteckningen för landsbygdsbosättning anvisas jord- och skogsbruksdominerade områden som har ett befintligt byggnadsbestånd. Smärre tillbyggnad ska anpassas till landsbygds miljön. Sådana områden har anvisats i Soldatskogen och Hangelby samt Eriksnäs södra strandområde.

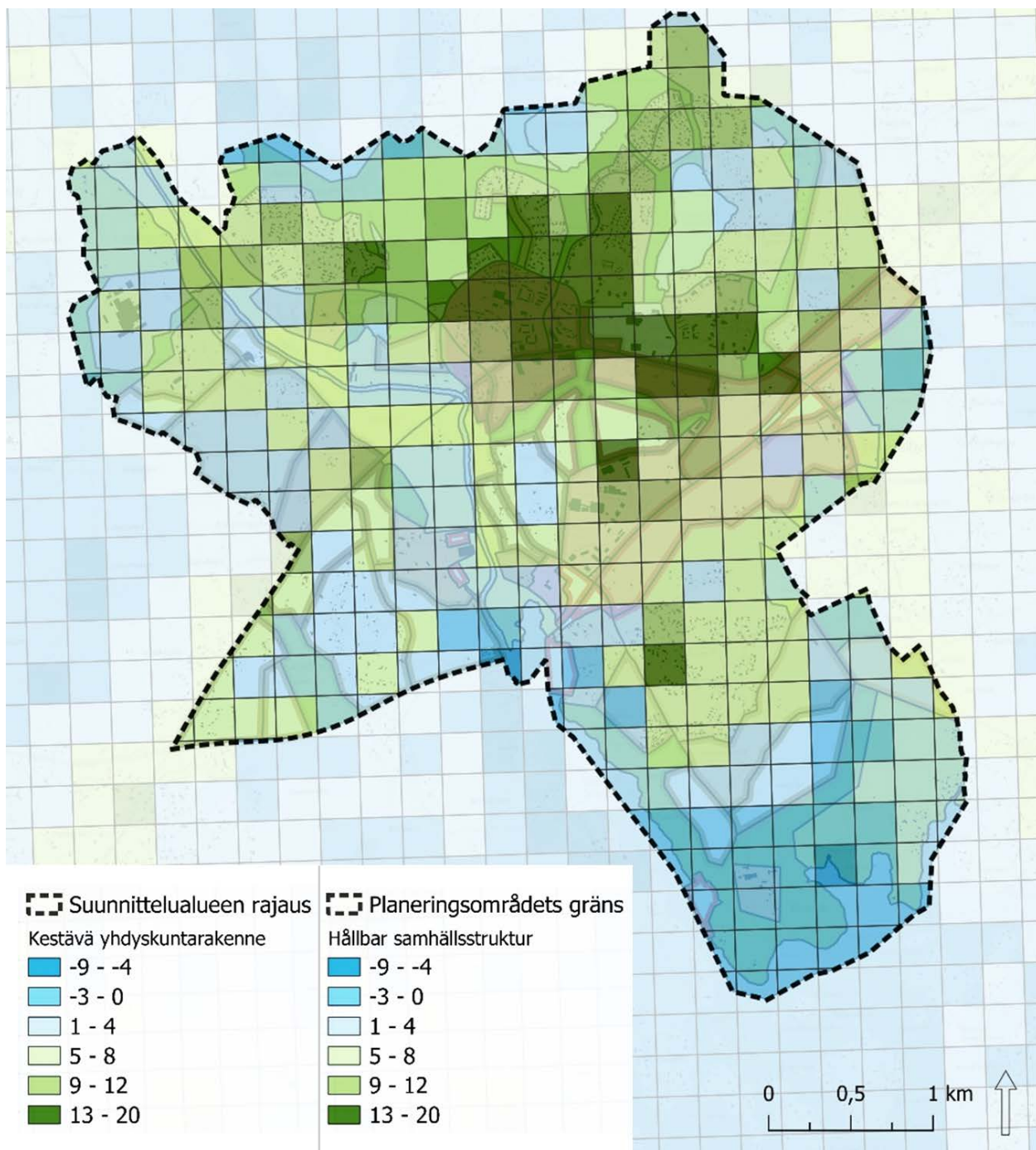
Utanför centrumområdena ses Massby och delvis Kallbäck och de norra områdena av Eriksnäs som primära områden för utvidgad bosättning. De nya områdena ska i princip genomföras tätare än de byggda områdena. I lösningen i planstommen tar man dock hänsyn till att Söderkulla präglas av rymligt boende och relativt stora tomter. Det är viktigt att Söderkulla även i fortsättningen erbjuder mångsidiga boendemöjligheter och boendeformer för olika behov. Målet är att miljöförändringarna inte ska vara lika betydande i de nuvarande bostadsområdena. I relativt nybyggda bostadsområden har man inte för avsikt att anvisa betydande nybyggnad utöver den nuvarande planreserven.

Landskapet i ådalen utvecklas Floddalens landskapsområde utvecklas varsamt med hänsyn till kulturmiljöns värden och rekreativsmöjligheterna. Stränder tas i större utsträckning i bruk för rekreativsändamål och rekreativsmöjligheter förbättras.

I en analys av samhällsstrukturens hållbarhet undersöktes strukturen som en helhet och ur olika perspektiv (Figur 6.1. (bilaga 3)). För granskningen utsågs de viktigaste faktorerna som påverkar hållbarheten, t.ex. förhållandet till prioriterade områden för bostäder och arbetsplatser, nära och mångsidig service,

viksi vyöhykkeiksi. Lopputulos koostettiin erilaisiksi koontikartoiksi. Analyysi tukee tulkintaa siitä, miten rakentamista tulisi vaiheistaa ja mitkä alueet tulisi ensisijaisesti toteuttaa.

markägande, byggbarhet samt värdeobjekt och miljöstörningar. På grundval av variablerna värderades planeringsområdet till zoner som lämpar sig bättre respektive sämre för byggande. Resultaten samlades till kartsammanställningar. Analysen stöder tolkningen av hur byggandet bör indelas i etapper och vilka områden som i första hand bör genomföras.



**Kuva 6.1. Koontikartta, joka esittää yhdyskuntarakenteen kestävyuden kokonaispistemäärän. Pistemäärä on laskettu 18 erillisteemasta. Kartan taustalla on esitetty kaavarungon aluevaraukset sekä olemassa olevat rakennukset (rakennukset © Maanmittauslaitos 4/2024).**

**Figur 6.1. Samlingskarta som visar det totala antalet poäng för samhällsstrukturens hållbarhet. Antalet poäng har beräknats utifrån 18 separata teman. I bakgrunden presenteras områdesreserveringar samt befintliga byggnader i planstommen (byggnader © Lantmäteriverket 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 kehittyä 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.

## 6.3 Trafiknätet

Nätet för biltrafik i planstommen stöder sig till stor del på samma huvudvägar som det nuvarande trafiknätet. De viktigaste rutterna inom biltrafiken är fortfarande Borgåleden, Nya Borgåvägen och Söderkullavägen. I planstommen föreslås inga nya huvudleder och på lokal nivå utvecklas gatunätet med måtta. Gatunätet utvecklas främst i fråga om nya och kraftigt växande områden, t.ex. i centrum (t.ex. en parallellgata söder om Nya Borgåvägen) och längs Borgå farled. För att biltrafiken ska fungera är det viktigaste att se till att anslutningarna till Nya Borgåvägen också fungerar efter den ökade trafikmängden som anvisas i planstommen.

Kollektivtrafiken baserar sig på en stomförbindelse i riktning mot Helsingfors och Borgå samt på goda förbindelser mot Nickby. Centrumomgivningen kan betjänas på en bra nivå genom att huvudanslutningarnas ändstationer sprids till olika platser inom planstomme område och genom att helheten kompletteras med anslutningslinjer som tar passagerarna till stomlinjerna. I centrum uppkommer en omstigningsplats som förbinder flera linjer.

I planstommen bygger nätet för gång- och cykeltrafik på de regionala huvudstråken i östlig-västlig riktning längs Nya Borgåleden och i nordlig-sydlig riktning längs Söderkullavägen samt i nordlig-sydlig riktning längs Eriksnåsvägen. Dessa regionala huvudcykelstråk och huvudcykelstråk har vissa kompletteringsbehov. De lokala stråken består av gång- och cykelvägar längs mindre gator. Det lokala nätet kompletteras allteftersom nya områden byggs upp. Också andra förbindelsebehov, till exempel över Borgåleden, genomförs delvis när trafiknätet byggs upp i de nya bostads- och arbetsplatsområdena.

Områden för anslutningsparkering har föreslagits vid motorvägsanslutningarna samt norr om Nya Borgåvägen nära Miili, där det redan finns anslutningspar-

Liityntäpysäköintialueita on esitetty moottoritien liittymien kohdalle sekä Uuden Porvoontien pohjoispuolelle Miilin alueen kohdalle, jossa on jo nykyiselläänkin liityntäpysäköintiä. Sipoonlahden liikenneaseman alueelle on osoitettu raskaan liikenteen palvelualueen kohdemerkintä. Neste-asemalla on raskaan liikenteen taukopaikkaselvityksen (Destia 2025) mukaan yhteensä 21 pysäköintipaikkaa raskaalle liikenteelle. Uudenmaan liiton selvityksessä (Uudenmaan raskaan liikenteen vaihtoehtoisten energialähteiden jakeluverkkoselvitys 2024, Uudenmaan liiton julkaisuja E 263) alue on myös tunnistettu potentiaalisesti myös käyttövoimien jakelulle alueen sijaitessa TEN-T-ydinverkolla ja noin 2,5 kilometrin päässä keskijännitesähköasemasta.

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

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

Objektsbeteckningen för ett serviceområde för tung trafik har anvisats vid trafikstationen i Sibboviken. Enligt en utredning om rastplatser för den tunga trafiken (Destia 2025) har Neste-stationen sammanlagt 21 parkeringsplatser för tunga fordon. I en utredning som gjorts av Nylands förbund (Uudenmaan raskaan liikenteen vaihtoehtoisten energialähteiden jakeluverkkoselvitys 2024, Nylands förbunds publikationer E 263) har man vidare konstaterat att området har potential även för distribution av driftkraft då det är beläget vid TEN-T-kärnnätet och på ett avstånd av ca 2,5 km från en medelspänningsstation.

I samband med planeringsanvisningen för generalplaneringen har man utarbetat typtvärsektioner av olika gator till stöd för planeringen av gatunätet. Tvärsektionerna visar exempel på den trafiktekniska dimensioneringen och utrymmesbehovet på olika vägar. I samband med detta arbete har tvärsektionerna i generalplaneringsanvisningen kompletterats med tvärsektioner för spårvägar och kollektivtrafikfilar (bilaga 4).

Vid den mer detaljerade planeringen och vid beredningen av detaljplaner kommer en lämplig typtvärsektion att väljas för gator och spår beroende på vägens karaktär och den förväntade trafikmängden.

## 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 selänneet, Eriksnäsin ranta-alueet sekä Söderkullan keskusta Uuden Porvoontien eteläpuolelle osoitettu keskuspuisto. Näiden alueiden välille 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.

Viher- ja virkistysyhteystarpeiden lisäksi kaavarungossa on esitetty ekologinen runkoyhteystarve, joka yhdistää Sipoonjoen suistoalueen ja sitä ympärivät laajat metsäalueet sekä kaava-alueen pohjoisosan metsäalueet Söderkullan-Hansaksen alueilla. Runkoyhteys muodostuu vesialueesta sekä avoimista ja metsäisistä alueista. Yhteys turvaa eliölajien liikkumista ja luonnon monimuotoisuuden säilymistä.

## 6.4 Grönnätet

Under arbetet med planstommen tog man fram en separat grönområdesplan över grönnätet i Söderkulla. Planen blev klar i september 2025. Grönområdesplanen finns som bilaga till rapporten (bilaga 5). I grönområdesplanen har utgångspunkten för planeringsprinciperna för grönnätet varit att främja de mål som uppställts i samband med planläggningen samt att värna om områdets nuvarande landskapsbilds- och kulturhistoriska värden samt naturvärden. Resultaten av grönområdesplanen har beaktats i planstommen genom att de viktigaste förbindelserna i grönnätet lagts fram som rekreationsområden och andra viktiga förbindelser som behov av gröns- och rekreationsförbindelse.

Sibbo ådal väster om området för centrumfunktioner, som även i fortsättningen är ett öppet landskap, de skogbevuxna åsarna i norra delen av Söderkulla, strandområdena i Eriksnäs samt den centralpark som anvisats Söderkulla centrum söder om Nya Borgåvägen utgör ryggraden i grönnätet. Mellan dessa områden anvisa gröns- och rekreationsförbindelsebehov. De förbinder större grönområden med varandra och bildar ett sammanhängande nätverk av grönområden, även om byggandet och bebyggelsen ökar. Samhällsstrukturen har planerats som ett nätverk så, att närnaturen och rekreationsområdena är lätt tillgängliga från olika bostadsområden. Söderkulla har redan i dag mångsidiga rekreationstjänster och idrottstjänster, och behövliga delar av dem stärks i planstommen.

Utöver behovet av gröns- och rekreationsförbindelser har det i planstommen föreslagits ett behov av en ekologisk stomförbindelse, som förenar Sibbo ås delta och de omgivande vidsträckta skogarna samt skogarna i Söderkulla-Hansas i planområdets norra del. Stomförbindelsen består av ett vattenområde samt öppna och skogbevuxna områden. Förbindel-

Ratkaisu ei ole ekologisen yhteyden toimivuuden kannalta edes nykytilassa ongelmaton nykyisen rakennuskannan takia. Yhteyden tarkempi mitoitus ja kehitystarpeet on tarkoitus määrittää yksityiskoh- taisemmassa suunnittelussa. Tarkemmassa suunnit- telussa olisi tärkeää pohtia, miten alueelle saataisiin virkistyskäyttö ja ekologinen yhteys yhteensovittettua riittävin tilavarauksin.

Yhdyskuntarakenne on suunniteltu kestävästi Söder- kullan keskustaan painottuvaksi ja joukkoliikenteen runkoyhteyteen tukeutuvaksi, mikä mahdollistaa laajojen viheralueiden säilyttämisen. Viheralueita säästetään uudelta rakentamiselta mahdollisuuksien mukaan suunnittelualueen pohjoisosissa, Pilvijär- ven ja Taasjärven ympäristöissä, jokilaakson maise- ma-alueella, Eriksnäsin ranta-alueilla sekä keskustas- sa Uuden Porvoontien eteläpuolella.

Luonnonsuojelualueet säilyvät nykyisellään eikä niihin osoiteta muutosta. Kaavarungossa osoite- taan omalla suojelualuekokonaisuus-merkinnällä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan mukaiset Grundträsketin ja Pilvijärven alueet niiltä osin, kuin ne on tarkoitettu suojeltavaksi, mutta joita ei ole vielä perustettu luonnonsuojelualueiksi. Lisäksi on esitetty Natura 2000-verkoston kuuluvat tai ehdo- tetut alueet. Kaavarungon yleismääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon luonnonsuojelun ja luonnon monimuotoi- suuden kannalta arvokkaimmat alueet ja turvattava arvojen säilyminen.

Arvokkaille maiseman ja kulttuuriympäristön alueille ei lähtökohtaisesti rakenneta tai rakentaminen toteu- tetaan maltillisesti asuntoalueena (A2) erityispiirteet ja arvot huomioiden. Nämä alueet on pääosin osoi- tettu voimassa olevissa kaavoissa. Sipoonjokilaakson reunan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristöalueen (RKY) laidalle on suunnitel- tu täydennysrakentamista. Reuna-alueet on osoitettu

sen tryggar mobiliteten bland arterna och bevaran- det av den biologiska mångfalden. På grund av det befintliga byggnadsbeståndet är lösningen inte ens i nuläget problemfri med tanke på den ekologiska för- bindelsens funktion. Avsikten är att fastställa dimen- sionering av förbindelsen och utvecklingsbehoven noggrannare vid den mer detaljerade planeringen. Vid den mer detaljerade planeringen vore det viktigt att med hjälp av tillräckliga områdesreserveringar planera hur rekreatjonsbruket och den ekologiska förbindelsen ska samordnas.

Samhällsstrukturen har planerats på ett hållbart sätt med fokus på Söderkulla centrum och med stöd av kollektivtrafikens stomförbindelse, vilket gör det möj- ligt att bevara vidsträckta grönområden. Grönområ- den skonas i mån av möjlighet från nybyggnation i de norra delarna av planeringsområdet, i omgiv- ningarna kring Molnträsket och Tasträsket, i ådalens landskapsområde, i Eriksnäs strandområden samt i centrum söder om Nya Borgåvägen.

Naturskyddsområdena bevaras oförändrade och inga ändringar i dem anvisas. Med beteckningen för en helhet av skyddsområden anvisar planstommen Grundträsket och Molnträsket enligt etapplandskap- splanen för Helsingforsregionen till de delar de är avsedda att skyddas men som inte ännu har inrättats som naturskyddsområden. De områden som hör till eller föreslagits höra till Natura 2000-nätverket har också lagts fram i planstommen. Enligt en allmän planbestämmelse ska man vid den mer detaljerade planeringen beakta de områden som är mest vär- defulla med tanke på naturskyddet och naturens mångfald samt trygga bevarandet av värdena.

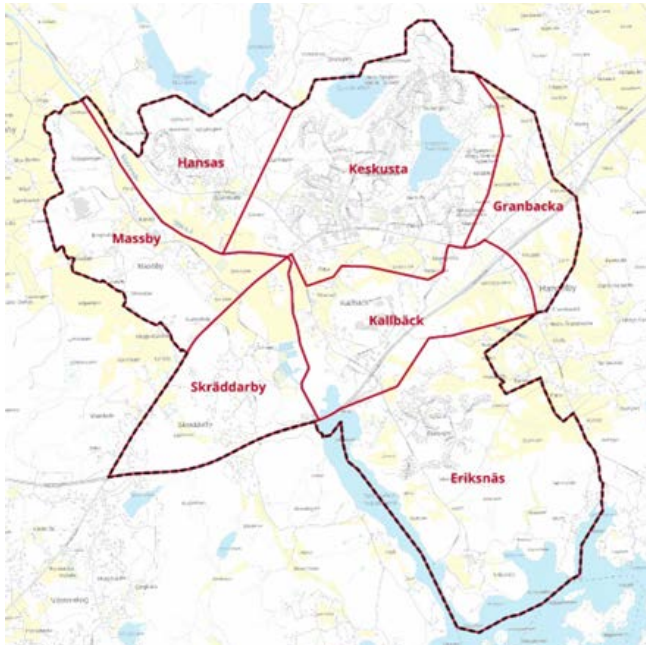
På värdefulla landskaps- och kulturmiljöområden byggs det i regel inte alls eller byggs i måttfull omfat- tning för boende (A2) med beaktande av särdragen och värderingarna. Dessa områden har i huvudsak anvisats i de gällande planerna. Kompletteringsbyg-

puistokatuna tai puustoisena kehitettävänä alueina, joka muodostaa reunavyöhykkeen valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle.

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

## 6.5 Kaavaratkaisu osa-alueittain

Seuraavassa on esitetty kaavarunkoratkaisun pääpiirteet osa-alueittain (Kuva 6.2).



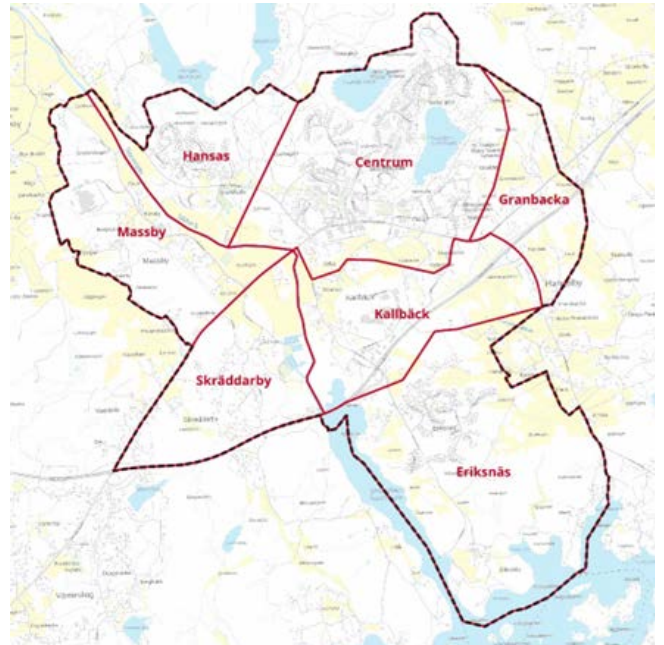
**Kuva 6.2. Osa-aluejako.**

gande har anvisats i utkanten av den byggda kulturmiljön av riksintresse Sibbo ådal (RKY). Utkanterna har anvisats som parkgator eller områden som ska utvecklas trädbevuxna och som bildar en kantzoon mot det nationellt värdefulla landskapsområdet.

I planstommen har grönförbindelsebehoven i generalplan 2025 samt landskapsplanen tagits i beaktande (t.ex. Sibboviken-Box).

## 6.5 Lösningen i olika delområden

Figuren nedan visar huvuddragen i planstommens olika delområden (Figur 6.2.).



**Figur 6.2. Delområden.**

## Keskusta

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

- Nykyiset asukkaat n. 4 060, uudet asukkaat n. 3 860
- Nykyiset työpaikat n. 530, uudet työpaikat n. 1 260
- Asukkaat yhteensä n. 7 920, työpaikat yhteensä n. 1 790

Söderkullan keskusta ovat kaavarunkoalueen tärkein palveluiden, toimintojen ja liikkumisen solmukohta. Sen jatkokehitykselle luodaan edellytyksiä osoittamalla alue keskustatoimintojen alueeksi. Kaavarunkoratkaisu luo edellytyksiä asumisen, palveluiden ja työpaikkojen merkittävälle lisäämiselle keskustassa sekä sujuvammalle ja kestävämmälle liikkumiselle.

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 kokoojkatu, joka parantaa liikenteen sujuvuutta keskustassa. Asuntoalueilla kehittäminen tapahtuu pääasiassa

## Centrum

Centrumområdet omfattar kärnkvarteren samt närområdena vid Tasträsk och Grundträsk.

- Nuvarande antal invånare ca 4 060, nya invånare ca 3 860
- Nuvarande arbetstillfällen ca 530, nya arbetstillfällen ca 1 260
- Invånare totalt ca 7 920, arbetstillfällen totalt ca 1 790

Söderkulla centrum är den viktigaste knutpunkten för service, funktioner och mobilitet inom planstommens område. Förutsättningar för dess fortsatta utveckling skapas i och med att området anvisas som ett område för centrumfunktioner. Planeringslösningen skapar förutsättningar för en betydande ökning av bostäder, service och arbetstillfällen i centrum samt för smidigare och mer hållbar mobilitet.

De rekreationsområden, rekreationsleder och rekreationstjänster som anvisats området, det funktionella centraltorget och parkgatan skapar en trivsam promenadmiljö i centrum. I planstommen anvisas ett funktionellt torg i närheten av den nuvarande rondellen. Målet är att förbättra trivselen och liva upp centrum. Planstommen anvisar också en simstrand vid Tasträsket.

Målet är att förtäta centrum runt servicen. En betydande del av invånarna, arbetstillfällena och servicen i området ligger på mindre än 15 minuters promenadavstånd från centrum. Ökningen av antalet invånare och arbetstillfällen skapar förutsättningar för ett bredare utbud av tjänster som betjänar olika användargrupper.

På området för centrumfunktioner baserar sig kompletteringsbyggandet norr om Nya Borgåvägen främst på förtätning av befintliga kvartersområden och söder om Nya Borgåvägen på utvidgning av centrumkvarteren med nybyggnad. På södra sidan av Nya Borgåvägen anvisas en ny parallell matar-

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 bussiyhteys on osoitettu järven kiertävänä ympyräreittinä.

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.

gata som förbättrar trafikens smidighet i centrum. Utvecklingen i bostadsområden sker huvudsakligen genom kompletteringsbyggande, men det finns också ett fåtal mindre områden för nybyggnad.

I planstommen har man föreslagit att en stomförbindelse för kollektivtrafiken ska byggas genom centrumområdet. Byggtätheten bör göra det möjligt att ordna effektiv kollektivtrafik till en början på stomlinjen (minst fram till år 2035). I planramen har man förberett sig för att utveckla en spårvägsförbindelse mellan Östersundom och Söderkulla och för att senare förlänga den söderut mot Kallbäckens arbetsplatsområden. Bussförbindelsen från centrum norrut till Tasträsk har anvisats som en annan betydande bussförbindelse. Bussförbindelsen till Tasträsk har anvisats som en slinga runt träsket.

På östra sidan av Tasträsk har en ny matargata anvisats, vilket ger en smidig körförbindelse runt träsket. Ny Borgåvägen och Söderkullavägen som går genom centrum har anvisats som regionala huvudcykelstråk och Eriksnåsvägen som huvudcykelstråk. I södra delen av Eriksnåsvägen anvisas ett behov av och den södra delen som ett behov av förbindelse för cykelstråk. Alla tre gatorna har också anvisats delvis som parkgator. Huvudgatorna förbättras så att de blir trivsammare och mer gatuliknande. Samtidigt minskar barriäreffekterna och andra negativa effekter. I centrum förbättras möjligheterna att färdas, särskilt med hållbara färd sätt.

## 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. 365
- Nykyiset työpaikat n. 340, uudet työpaikat n. 785
- Asukkaat yhteensä n. 445, työpaikat yhteensä n. 1 125

Kallbäckin asemaa vahvistetaan työpaikka-alueena. Kallbäck on pääosin uudisrakentamisen aluetta.

Rakennettuja ja tiivistettäviä alueita on vain Hiekka- mäentien läheisyydessä. Porvoonväylän läheisyyteen on osoitettu merkittävä osa työpaikkojen kasvusta ja alueesta muodostuu keskustan kanssa suunnitelualueen merkittävien työpaikkakeskittymä. Kaavarunko mahdollistaa joustavasti erilaisten elinkeinotoimintojen sijoittumisen Kallbäckin työpaikka-alueille, joiden tarkempi toteutus ratkaistaan tarkemman suunnittelun yhteydessä. Taajaman ulkopuolisille työpaikka-alueille voi sijoittua tilaa vievää kauppaa, mutta ei päivittäistavarakauppaa.

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 viihtyisä ja kestävää liikkumista tukeva katuverkosto.

Eriksnärintien varteen on osoitettu ensimmäisessä vaiheessa kehitettävä uusi tiivis asuntoalue sekä

## Kallbäck

Kallbäcksområdet omfattar reservområden för centrumfunktioner söder om Nya Borgåvägen, bostadsområden i närheten av Sibbo å samt vidsträckt arbetsplatsområden i närheten av riksväg 7.

- Nuvarande antal invånare ca 80, nya invånare ca 365
- Nuvarande arbetstillfällen ca 340, nya arbetstillfällen ca 785
- Invånare totalt ca 445, arbetstillfällen totalt ca 1 125

Kallbäck får en starkare ställning som arbetsplatsområde. Kallbäck är huvudsakligen ett område för nybyggnation. Byggda områden och områden som ska förtätas förekommer bara i närheten av Sandbackavägen. En betydande del av ökningen i arbetstillfällen har anvisats i närheten av Borgåleden och området bildar tillsammans med centrum den största arbetsplatskoncentrationen i planeringsområdet. Planstommen möjliggör flexibel placering av olika näringsverksamheter på arbetsplatsområden i Kallbäck. Genomförandet av områdena avgörs vid den mer detaljerade planeringen. På arbetsplatsområdena utanför tätorterna får utrymmeskrävande handel placeras, men inte dagligvaruhandel.

Planstommen skapar förutsättningar för en utvidgning av centrumfunktionerna mot Kallbäcksområdet, vilket möjliggör en bättre sammankoppling mellan dessa områden – såväl strukturellt som funktionellt. Områdena för centrumfunktioner i Kallbäck reservområden som genomförs på lång sikt efter de områden som gränsar till Nya Borgåvägen.

Planstommen har beredskap att utveckla en spårvägsförbindelse mellan Östersundom och Söderkulla och att förlänga den söderut mot Kallbäck arbetsplatsområden. Behov av nya gatuanslutningar har lagts fram i området söderut från centrum och i östlig-västlig riktning. Målet är att skapa ett trivsamt gatunät som stöder hållbar mobilitet.

uuden tiiviin asuntoalueen reservialue.

## Eriksnäs

Eriksnäsin alueeseen kuuluvat valtatie 7 eteläpuoliset alueet.

- Nykyiset asukkaat n. 815, uudet asukkaat n. 1 880
- Nykyiset työpaikat n. 40, uudet työpaikat n. 155
- Asukkaat yhteensä n. 2 695, työpaikat yhteensä n. 195

Kaavarungolla halutaan mahdollistaa Eriksnäsin maltillinen tiivistäminen ja maltillinen kehittäminen.

Eriksnäsin aluetta kehitetään pääosin asumiseen. Alue kytkeytyy entistä paremmin keskustaan kehityvän Kallbäckin alueen sekä pääpyöräilyreitit ja palveluliityntälinjan kautta. Lisääntyvä asukasmäärä tukee bussiliikenteen palvelutason parantamista.

Rakentaminen perustuu pääosin nykyisten asuntoalueiden tiivistämiseen. Kalasääskentien pohjoispuolelle on osoitettu vaiheessa 1 kehitettävä asuntoalue ja Eriksnäsentien itäpuolelle nykyisen rakennuskaavan 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.

Längs Eriksnäs har ett nytt tätt bostadsområde anvisats för gen omförande i fas 1, liksom ett reservområde för ett nytt tätt bostadsområde.

## Eriksnäs

Eriksnäsområdet omfattar områdena söder om riksväg 7.

- Nuvarande antal invånare ca 815, nya invånare ca 1 880
- Nuvarande antal arbetstillfällen ca 40, nya arbetstillfällen ca 155
- Invånare totalt ca 2 695, arbetstillfällen totalt ca 195

Med planstommen vill man göra det möjligt att förtäta och utveckla Eriksnäs under måttfulla former, i huvudsak för bosättning. Området ansluter sig allt bättre till centrum genom utvecklingen Kallbäck samt via huvudcykelvägarna och anslutningslinjen för service. Det växande antalet invånare bidrar till att förbättra servicenivån inom busstrafiken.

Byggandet handlar i huvudsak om att förtäta befintliga bostadsområden. Norr om Fiskgjusevägen anvisas ett bostadsområde som ska utvecklas i fas 1, och öster om Eriksnäsvägen ett bostadsområde som ska utvecklas i fas 2 söder om det nuvarande byggnadsbeståndet. Ett område för fritidsbostäder (RA-2) har anvisats den östra delen av området. De övriga bostadsområdena har anvisats som reservområden. Målet är att utveckla strandområdena för rekreationssändamål. Dessutom har ett område för service, målområden för offentlig service och förvaltning, ett målområde för rekreationstjänster, två hamnar och två badplatser föreslagits i planstommen.

## Massby

Massbyn alueeseen kuuluvat Sipoonjoen länsipuoliset alueet Uuden Porvoontien pohjoispuolella.

- Nykyiset asukkaat n. 125, uudet asukkaat n. 1 970
- Nykyiset työpaikat n. 545, uudet työpaikat n. 525
- Asukkaat yhteensä n. 2 095, 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.

## Massby

Massbyområdet omfattar områdena väster om Sibbo å, norr om Nya Borgåvägen.

- Nuvarande antal invånare ca 125, nya invånare ca 1 970
- Nuvarande antal arbetstillfällen ca 545, nya arbetstillfällen ca 525
- Invånare totalt ca 2 095, arbetstillfällen totalt ca 1 070

Massbyområdet har i huvudsak lagts fram som ett nytt område och ett område som förändras väsentlig, bortsett från de detaljplanerade områdena. Målet är att under fas 1 utveckla tätt boende och tät service i närheten av Nya Borgåvägen, vilket stöder verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken. Trivseln på Nya Borgåvägen och förutsättningarna för gång- och cykeltrafik förbättras. Tätt byggande har placerats ut så att man stöder förutsättningarna för spårvagnsenare faser.

De bostadsområden i Massby som ligger längst bort från Nya Borgåvägen planeras inte att tas i bruk innan de centrala områdena i tätortsstrukturen har genomförts. I dag finns det ett stort arbetsplatsområde i området, vars verksamhetsförutsättningar stöds genom förbättrade förbindelser. Utvecklingen av närservicen stöds i och med att tätt boende anvisas i området. Ett målområde för offentlig service och förvaltning samt ett målområde för rekreationstjänster har anvisats i området.

## Skräddarby

Skräddarbyn alueeseen kuuluvat Sipoonjoen länsipuoliset alueet Uuden Porvoontien ja valtatie 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.

## Skräddarby

Skräddarbyområdet omfattar områdena väster om Sibbo å mellan riksväg 7 och Nya Borgåvägen.

- Nuvarande antal invånare ca 215, nya invånare 0
- Nuvarande antal arbetstillfällen ca 30, nya arbetstillfällen ca 25
- Invånare totalt ca 215, arbetstillfällen totalt ca 55

Skräddarby läggs fram huvudsakligen som reservområde för bosättning. Det täta har placerats ut så att man stöder förutsättningarna för spårvagn senare i framtiden. Trivseln på Nya Borgåvägen och förutsättningarna för gång- och cykeltrafik förbättras.

De bostadsområden (A2-res) som ligger längst bort från Nya Borgåvägen planeras inte att tas i bruk innan de centrala områdena i tätortsstrukturen har genomförts. I området finns ett betydande serviceområde (Joensuu gård, P), vars utvecklingsvillkor stöds bl.a. genom tätare markanvändning i närområdet samt genom utveckling av grön- och rekreationsnätet.

## Hansas

Hansasområdet omfattar området i Hansas söder om Söderkullavägen.

- Nuvarande antal invånare ca 515, nya invånare ca 260
- Nuvarande antal arbetstillfällen ca 80, nya arbetstillfällen ca 25
- Invånare totalt ca 775, arbetstillfällen totalt ca 105

Kompletteringsbyggandet i Hansas grundar sig främst på en förtätning av befintliga bostadsområden. På Söderkulla gårds västra sida har ett detaljplanerat bostadsområde (A2) anvisats, men som ännu inte byggts. Omgivningen kring Sibbo ådal utvecklas med hänsyn till kulturmiljöns värden. Utkanterna av Sibbo ådal utvecklas som trädbevuxna områden. I närheten av motionstrapporna och skidstadion anvisas ett målområde för rekreationstjänster.

## Granbacka

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

- Nykyiset asukkaat n. 65, uudet asukkaat n. 775
- Nykyiset työpaikat n. 10, uudet työpaikat n. 175
- Asukkaat yhteensä n. 840, työpaikat yhteensä n. 185

Granbackan alue Porvoonväylän pohjoispuolella on Massbyn lisäksi merkittävä toisen vaiheen asumisen laajenemisaalue. 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.

## Granbacka

Granbackaområdet omfattar Granbacka och områdena vid Granbacka söder om Nya Borgåvägen.

- Nuvarande antal invånare ca 65, nya invånare 775
- Nuvarande antal arbetstillfällen ca 10, nya arbetstillfällen ca 175
- Invånare totalt ca 840, arbetstillfällen totalt ca 185

Granbackaområdet norr om Borgåleden är förutom Massby ett betydande område för utvidgning av bostättningen i fas 2. Området söder om Borgåleden har i fas 1 anvisats som ett arbetsplatsområde samt som ett reservområde för arbetsplatsfunktioner. Området mellan Borgåleden och Nya Borgåvägen har anvisats som ett arbetsplatsområde som ska genomföras i fas 2. Arbetsplatsområdet ansluter sig till Kallbäcksområdet. Längs Nya Borgåvägen går en stomförbindelse för kollektivtrafiken.

# 7 Kaavarungon toteuttamisen vaikutukset Konsekvenser av planstommens genomförande



## 7.1 Kasvuun varautuminen

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 Eriksnäsän osayleiskaavoihin ja yleiskaavaan 2025. Metro on osayleiskaavatöissä ollut tärkeä mitoittava tekijä, ja asemat lähialueineen ovat edellyttäneet

## 7.1 Beredskap för tillväxt

I planstommen den dimensionerande folkmängden enligt planeringsprinciperna uppnås i fråga om områdesreserveringarna. Den dimensionerande folkmängden uppgår till 12 500–15 000 invånare och 3 750–4 500 arbetstillfällen år 2040. Dimensioneringen utgår från ett tillräckligt befolkningsunderlag för att ordna kollektivtrafik med bättre servicenivå än vad som för närvarande är fallet och från ett levande centrum med kommersiell och offentlig service samt arbetsplatser.

De områdesreserveringar som läggs fram i planstommelösningen möjliggör en något större tillväxt än vad som fastställts i Sibbo befolkningsprognos 2024 och i strukturmodellensyntesen för Generalplan för Sibbo 2050. Den dimensionerande folkmängd som presenteras i planstommen är dock betydligt mindre om man jämför med de avbrutna delgeneralplanerna för Sibbesborg och Eriksnäs och generalplanen 2025.

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.

Metron var en viktig dimensioneringsfaktor i nämnda delgeneralplaner och stationerna och deras näromgivningar förutsatte en tät samhällsstruktur.

Utgångspunkten för planstommen har varit att beredskapen för att förlänga metron från Majvik till Söderkulla stryks. Byggtätheten bör göra det möjligt att ordna effektiv kollektivtrafik till en början på stomlinjen (minst fram till år 2035). I takt med att efterfrågan ökar kan den senare utvecklas till en spårväg i riktning mot Östersundom.

Planstommen har i och med reservområdena beredskap för tillväxt på lång sikt. Målet är att förbereda utvecklingen av en spårvägsförbindelse mellan Östersundom och Söderkulla samt annan eventuell tillväxt. Som reservområden har föreslagits sådana områden som man avser genomföra efter planstommens målår 2040 och där inga nya invånare eller arbetstillfällen har anvisats.



## 7.2 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja palveluverkkoon

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 työpaikamäärän 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 käveltyvää ja vetovoimaista ympäristöä.

Keskustatoimintojen alue laajenee kohti Kallbäckin

## 7.2 Konsekvenser för samhällsstrukturen och servicenätet

Planstommen verkställer och preciserar områdesreserveringarna i Generalplan för Sibbo 2025. De områden för nybyggnad och kompletteringsbyggande som föreslås i planstommen faller i huvudsak inom området för tätortsfunktioner enligt generalplanen. Nya områden som ligger utanför tätortsområdena i generalplanen har anvisats i detaljplanerplaner eller så ligger de i anslutning till den nuvarande strukturen.

Söderkulla stärker sin roll i Helsingforsregionens östra tillväxtkorridor i och med den betydande ökningen i antalet invånare och arbetstillfällen. I plansammen utgår man från att en betydande del av tillväxten ligger inom 15 minuters promenadavstånd från centrum, vilket stöder tillgängligheten till olika funktioner för olika användargrupper, såsom äldre och barnfamiljer. En enkelt promenierbar och attraktiv miljö växer fram kring servicen i centrum.

Området för centrumfunktioner utvidgas åt Kallbäck-

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 joukkoliikenneyhteyksiä 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 käytönotettaviksi 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.

shället. Centrum och Kallbäck's arbetsplatsområde kommer att bli bättre kopplade till varandra och det kommer att uppkomma ny markanvändning mellan dem tack vare det fördelaktiga och lättillgängliga läget. För området skapas ett klart och attraktivt centrum mellan Söderkulla centrum och motorvägen, vars kärna utgörs av dagens Söderkulla centrum.

För utvecklingen av servicen finns de bästa förutsättningarna i Söderkulla centrum. Söderkulla centrum stärks även som en knutpunkt för kollektivtrafiken. Förutsättningarna för servicen förbättras också i närheten av Nya Borgåvägen och i Kallbäck, eftersom kollektivtrafiken betjänar väl i nuläget och förbindelserna blir mer mångsidiga och tätare i framtiden. Markanvändningen i området kan utvecklas kraftigt redan i den första fasen.

Nybyggande har anvisats i Eriksnäs för att komplettera strukturen. Nybyggandet är inte tillräckligt för en betydande förbättring av kollektivtrafikförbindelserna. I framtiden kommer Eriksnäs att kopplas närmare till Söderkulla centrum genom utvecklingen av Kallbäck, men Eriksnäsin roll i området kommer inte att förändras avsevärt.

Nya områden och områden som förändras väsentligt har anvisats i anslutning till den nuvarande samhällsstrukturen. Genomförandet har periodiserats så, att utvidgningsområdena i de olika faserna stöder sig på den struktur som är aktuell för tillfället. Med andra ord planeras inga fristående områden att tas i bruk innan de centrala områdena i tätortsstrukturen har utvecklats.

Även om man har strävat efter att placera nya områden och områden som förändras väsentligt utanför naturens och landskapets värdeområden, minskar de arealen av jord- och skogsbruksdominerade områden och påverkar förutsättningarna för jord- och skogsbruk.



### 7.3 Vaikutukset liikenteeseen

Kaavarungon vaikutuksia alueen liikennejärjestelmään tarkasteltiin hyödyntäen Helsingin seudun HELMET-liikennemallia. Liikennemalliin kuvattiin kaavarungon skenaarioiden synteisiin (24.1.2025) mukainen maankäyttöennuste ja liikennemallin liikenneverkko kuvattiin autoliikenteen ja joukkoliikenteen osalta kaavarungon mukaiseksi. Maankäyttölukuihin (lähinnä toimintojen sijoittumiseen, ei kokonaismitoitukseen) on tullut sen jälkeen tarkennuksia, mutta näiden vaikutus ennustetuloksiin on vähäinen ja menee mallin laskentatarkkuuden rajoihin. 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 sijoittuukin kaavarungossa pyöräily- tai kävelyetäisyydelle keskustasta ja sen

### 7.3 Konsekvenser för trafiken

Planstommens konsekvenser för trafiksystemet i området undersöktes med hjälp av Helsingforsregionens trafikmodell HELMET. Markanvändningsprognosen enligt planstommens syntes av scenarier (24.1.2025) matades in i modellen och trafiknätet i fråga om biltrafik och kollektivtrafik beskrevs i enlighet med planstommen. Siffrorna för markanvändningen (främst placeringen av verksamheter, inte den totala dimensioneringen) har därefter preciserats, men deras effekter för prognosresultaten är små och faller inom gränserna för beräkningsexaktheten. I resultaten från trafikmodellen fästes särskild uppmärksamhet vid fördelningen av färdstätt, färdstättens totala prestationer samt ökningen i trafikmängden jämfört med trafiknätets kapacitet.

Genomförandet av planstommen medför många olika slags konsekvenser för trafiken. De åtgärder som i planstommen föreslås för utvecklingen av förbindelserna för gång- och cykeltrafik och stärkandet av centrum kommer att förbättra förhållandena för fotgängare och cyklister. Största delen av den nya mar-

palveluista, mikä tekee palveluiden saavuttamisen näillä kulkutavoilla vaivattomampaa. Kaavarungon mukaisen pääpyöräverkon puutteiden korjaaminen mahdollistaa myös pidempien etäisyyksien kulkemisen polkupyörällä.

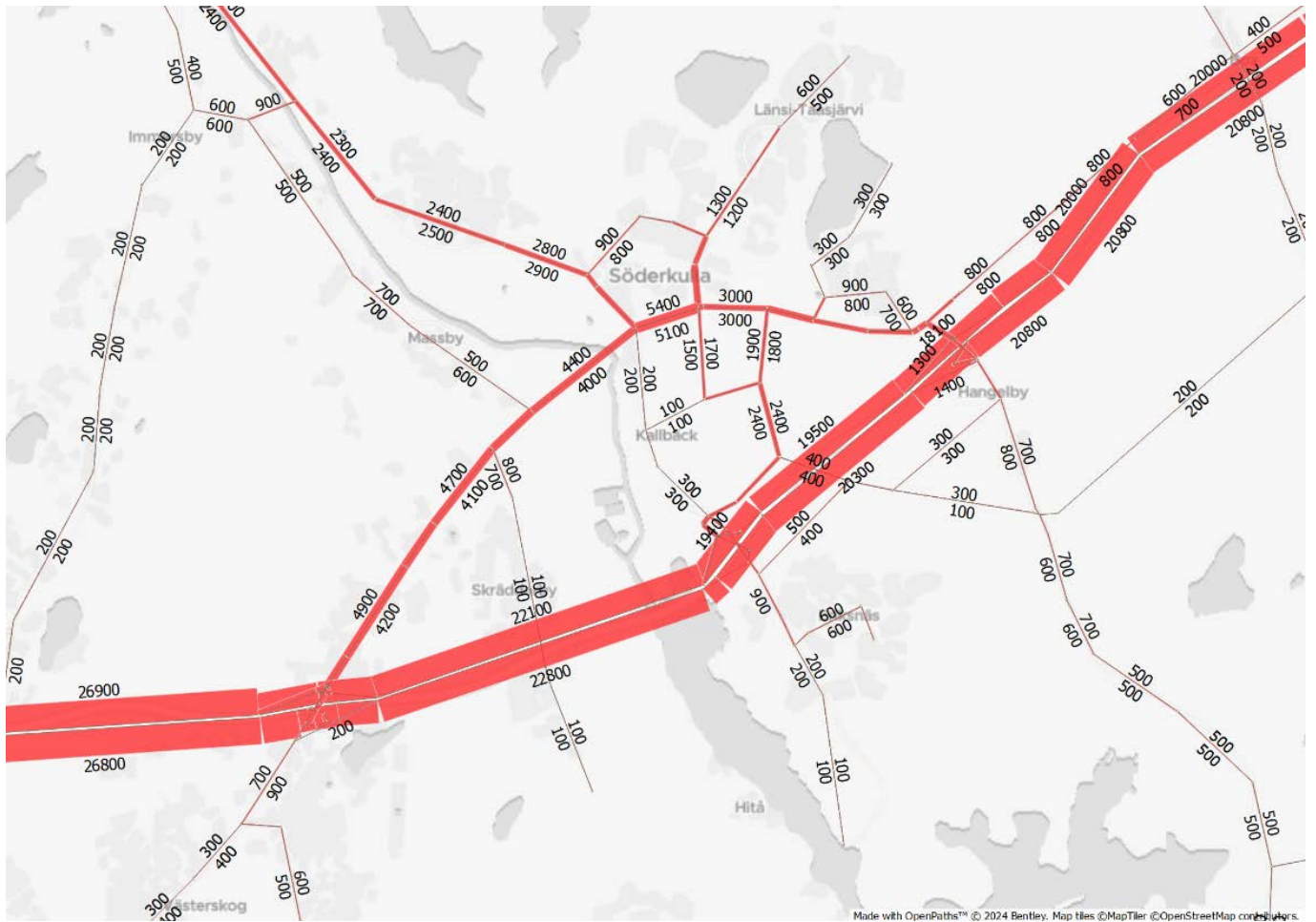
Asukastiheyden kasvaminen ja samanaikainen palveluiden lisääntyminen rakenteen kannalta keskeisillä sijainneilla lyhentävät keskimääräisen matkan pituutta. Lyhyemmät etäisyydet asuinpaikkojen ja palveluiden välillä vähentävät henkilöauton tarvetta. Vaikka kaavarunko pienentää henkilöauton kulkutapaosuutta, 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.

kanvändningen ligger på cykel- eller gångavstånd från centrum och servicen där, vilket gör det lättare att nå servicen till fots eller med cykel. När bristerna i nätverket av cykelhuvudstråk enligt planstommen avhjälpas, blir det också möjligt att företa längre resor med cykel.

Att befolkningen förtätas och servicen samtidigt ökar i centrala områden gör att längden på genomsnittsresorna blir kortare. Kortare avstånd mellan bostäder och tjänster minskar behovet av personbil. Även om planstommen minskar personbilens andel av färdsattnen, ökar den totala personbilstrafiken på grund av det ökade antalet invånare och arbetsplatser i Söderkulla med omgivning.

Enligt trafikmodellen är ökningen av trafikmängden som helhet störst i riktning mot Helsingfors. Trafiken till och från Helsingfors styrs till Borgåleden huvudsakligen via Nya Borgåvägen, men en del av trafiken går längs de nya gatorna som planeras söder om centrum och via den planskilda anslutningen i Sibboviken. Förutom åt Helsingforshållet ökar trafikmängden också i riktning mot Nickby. Det ökade resandet kommer att märkas till exempel i större trafikmängder på Söderkullavägen.



**Kuva 7.1. Vuorokausiliikennemäärät kaava-alueella kaavarungon mukaisilla järjestelyillä.**

**Figur 7.1 Dygnstrafikmängder i planområdet med den reglering som föreslås i planstommen.**

Liikennemallin perusteella kaava-alueen ruuhkaisuus ei kasva merkittävästi kaavarungon mukaisen liikenneverkon ja maankäytön seurauksena. Malli ennustaa lievää keskinopeuden alenemista Uudella Porvoontiellä Söderkullantien ja Amiraalintien kierto-liittymien ympäristössä. Kiertoliittymien läpi kulkeva liikennemäärä kasvaa, joten niiden toimivuuden varmistaminen on tärkeää. Maantie 170 palvelutason turvaaminen on tärkeää jatkosuunnittelussa.

Porvoonväylä (vt 7, E18) kuuluu TEN-T ydinverkkoon ja sille on asetettu korkeat palvelutasovaatimukset. Traficom in kasvukerroinnusteen mukaan valtatie kokonaisliikennemäärä kasvaa seuraavan 30 vuoden aikana yli 40 %, ja raskaan liikenteen määräkin yli 10 %. Söderkulla liittyy valtatiehen kolmen liittymän kautta, Massby (liittymä 55, maantie 170 Uusi Porvoontie), Sipoonlahti (liittymä 56, Eriksnäsintie) ja

Enligt trafikmodellen ökar rusningen i planområdet inte betydligt om det trafiknät och den markanvändning som anvisats i planstommen genomförs. Modellen förutspår en lätt minskning av medelhastigheten på Nya Borgåvägen i omgivningarna kring Söderkulavägen och Amiralsvägen. Trafikmängden genom rondellerna ökar och därför är det viktigt att se till att de fungerar. I den fortsatta planeringen är det viktigt att säkerställa servicenivån på landsväg 170.

Borgåleden (rv 7, E18) hör till kärnnätet TEN-T och höga krav på servicenivån har ställts på den. Enligt Traficom s tillväxtprognos kommer den totala trafiken på riksvägen att öka med mer än 40 procent under de följande 30 åren, och även den tunga trafiken kommer att öka med mer än 10 procent. Söderkulla ansluter sig till riksvägen via tre anslutningar, Massby (anslutning 55, landsväg 170 Nya Borgåvägen), Sib-

Hangelby (liittymä 57, Kalkkirannantie). Näistä Massbyn liittymä on nykyisin vilkkain, ja myös Söderkullan kasvun tuottama uusi liikenne kohdistuu voimakkaimmin juuri sinne. Vaikka Uuden Porvoontien liikennemäärän ennustetaan kaavarungon toteutuksessa kasvavan noin 37 % ja Massbyn eritasoliittymän Helsingin suunnan ramppien liikennemäärien ennustetaan kasvavan jopa 60 %, niin näiden ramppien vuorokausiliikenne jää alle 3000 autoon vuorokaudessa eivätkä huipputuntiliikennemääräkään nouse merkittävästi yli 300 autoon. Kun otetaan huomioon, että suurimmat eritasoliittymää käyttävät virrat (Helsingin suunnasta Söderkullaan ja Söderkullasta Helsingin suuntaan) ovat ramppliittymissä oikealle kääntyviä, niin vaaraa liikenteen jonoutumisesta valtatielle asti ei ole nähtävissä. Söderkullan kasvun tuottamalla liikenteellä on vaikutusta moottoritien liikennemäärän kasvuun erityisesti Söderkullasta länteen, mutta noin 8 %-yksikön lisäkasvu taustaanusteeseen ei sinällään vaadi erityisiä kehittämistoimenpiteitä.

Liikennemallin mukaan kaavarungon mukaisten muutosten seurauksena alueen henkilöauton kulkutapaosuus pienenee. Liikennemallissa Söderkullan nykyinen henkilöauton kulkutapajakauma on vahvasti henkilöautoon tukeutuva. Kaavarungon mukaiset parantuneet joukkoliikennyhteydet 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.

boviken (anslutning 56, Eriksnäs vägen) och Hangelby (anslutning 57, Kalkkistrandsvägen). Av dessa är anslutningen i Massby den mest livliga i dag, och den nya trafiken, som beror på Söderkullas tillväxt, riktar sig mest till just den anslutningen. Trots att trafiken på Nya Borgåvägen stad väntas öka med omkring 37 procent när planstommen genomförs, och trafiken vid ramperna i Massby planskilda anslutning i riktning mot Helsingfors med upp till 60 procent, kommer dygnstrafiken på dessa ramper att vara mindre än 3 000 bilar och inte ens under rusningstimmarna kommer trafikmängderna att stiga nämnvärt över 300 bilar. Med tanke på att de största strömmarna som använder den planskilda anslutningen (från Helsingfors till Söderkulla och från Söderkulla till Helsingfors) svänger åt höger från ramperna, ses ingen risk för köbildning ända till riksvägen. Den trafik som tillväxten i Söderkulla ger upphov till påverkar ökningen av trafiken på motorvägen, särskilt från Söderkulla västerut, men en ytterligare ökning på cirka 8 procenten heter till bakgrundsprognosen kräver i sig inga särskilda utvecklingsåtgärder.

Enligt trafikmodellen minskar personbilarnas andel av färdsetten till följd av de ändringar som genomförs enligt planstommen. I trafikmodellen har personbilar en dominerande andel bland färdsetten i dagens Söderkulla. De förbättrade kollektivtrafikförbindelserna i planstommen och den ökade befolkningstätheten kan ses både som en ökad andel av kollektivtrafikanvändarna och som en ökad andel av gång- och cykeltrafik. Kollektivtrafikens andel bland färdsetten ökar särskilt i närheten av hållplatserna för kollektivtrafikens stomlinjer. Gång- och cykeltrafikens andel ökar mest i områden där även befolkningstätheten ökar.



## 7.4 Vaikutukset viheralueverkostoon ja luonnonympäristöön

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.

Arvoiltaan lähtötiedon perusteella merkittävimmät luontoalueet (Sipoonjokilaakson ympäristö, Eriksnäs, Söderkullan-Hanskallion metsät, Grundträsketin ympäristö) säilyvät, mutta samalla nykyisellään laajoja luonnonalueita pienenee, pirstaloituu ja muuttuu laajalti reunavaikutteisiksi, mikä voi aiheuttaa vaikutuksia niiden lajistoon ja luontotyypeihin. Sipoonjoen varrelle ja merenrannalle osoitetut ekologiset yhteydet ja niitä täydentävät viher- ja virkistysyhteydet tukevat viheralueiden vetovoimaisuutta ja toteuttavat maakuntakaavan mukaista viheryhteystarvetta. Samanaikaisesti alueen kasvava väkimäärä lisää virkistyskäytön lieveilmiöitä, kuten kuluneisuutta ja häiriötä säilyvillä luontoalueilla. Tätä on mahdollista lieventää tarkemmalla suunnittelutasolla alueiden

## 7.4 Konsekvenser för grönnätet och naturmiljön

Genomförandet av planstommen kommer att ge Söderkullaområdet betydligt fler byggnader och nya invånare. Samhällsstrukturen har dock planerats som ett nätverk så, att den närliggande naturen och rekreationsområdena är enkelt tillgängliga från bostadsområdena. De naturområden som enligt utgångsinformationen är de mest betydande beträffande värdena (omgivningen kring Sibbo ådal, Eriksnäs, skogarna i Söderkulla-Hanskallio, miljön vid Grundträsket) kommer att bevaras, men samtidigt minskar, splittras och omvandlas nuvarande vidsträckta naturområden till perifera områden, vilket kan påverka deras artbestånd och naturtyper. De ekologiska förbindelser som anvisats längs Sibbo å och på havsstranden samt de grön- och rekreationsförbindelser som kompletterar dem bidrar till attraktiva grönområden och tillgodoser behovet av grönförbindelser enligt landskapsplanen. Samtidigt ökar den växande folkmängden i området även de negativa följderna av rekreationsbruket, såsom slitage och störningar i de naturområden som ska bevaras. Det är möjligt att lindra dessa följder på en mer detalje-

hoito- ja käyttöä suunnitteleamalla.

Söderkullan maisemarakenteen perusrunko säilyy jatkossakin; kaavarunko turvaa Sipoonjokilaakson avoimen maisematilan, Sipoonjoen, pääosin pieni-piirteiset metsäiset selänteet sekä Grundträsket-järven ja Taasjärven rakentamattomat rannat. Nämä alueet ovat Söderkullan ja Hansaksen laajemman metsämassiivin (maakunnallinen ekologinen ydinalue) ohella ekologisen verkoston kannalta keskeisiä alueita.

Söderkullan keskustaajaman maisemakuva on pieni-piirteinen 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 kulttuuri-maisema-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 maisemakuvaliset arvot. Kaavarungossa määrätään toteuttamaan aluetta reunustavien korttelialueiden reunoille uutta kerroksellista ja kasvullista reunavyöhykettä, mikä lieventää uudisrakentamisen maisemavaikutuksia ja lisäksi tukee alueen toimivuutta myös ekologisen yhteytenä. Jatkosuunnittelussa tulee kuitenkin kiinnittää erityistä huomiota myös uudisrakentamisen sovittamiseen sekä Sipoonjokilaakson että Eriksnäsän herkkiin maisema- ja kulttuuriympäristöalueisiin sekä ekologiseen runkoyhteyteen.

Porvoonväylän ympäristöön suunniteltu työpaikka-alue muuttaa merkittävästi väyläympäristön maisemakuvaa rakennetummaksi ja vehreä miljöö muuttuu rakennetummaksi. Alueen maisemakuvalinen muutos on suuri, mutta toisaalta väyläympä-

rad planeringsnivå genom att planera förvaltningen och användningen av områdena.

Ryggraden i landskapsstrukturen i Söderkulla kommer att bevaras framöver; planstommen tryggar det öppna landskapsrummet i ådalen, ån, största delen av de småskaliga, skogbevuxna åsarna samt de obebyggda stränderna kring Grundträsket och Tasträsket. Dessa områden är, utöver det större skogsmassivet i Söderkulla och Hansas (ekologiskt kärnområde på landskapsnivå), viktiga områden för det ekologiska nätverket.

Landskapsbilden i centralorten Söderkulla är småskalig och halvöppen och här kommer det tätaste byggandet att finnas även i fortsättningen. För centralorten föreslås ett nytt byggt parkområde som klarar av det ökande trycket på användning bättre än en känslig naturmiljö. De skogbevuxna åsarna i centralorten är viktiga närnaturområden även i fortsättningen.

I och med planstommen uppkommer ett nytt byggnadsskikt i utkanterna av Sibbo ådals kulturlandskapsområde, vilket ger landskapsrummet en ny dimension. Det centrala landskapsrummet i Sibbo ådal bevaras dock öppet och obebyggt, vilket säkerställer bevarandet av de viktigaste landskapsmässiga värdena. I planstommen föreskrivs att en ny kantzonen av växtlighet i flera skikt ska genomföras i utkanterna av kartersområdena, vilket minskar konsekvenserna av nybyggnation för landskapet och stöder områdets funktion även som ekologisk förbindelse. Vid den fortsatta planeringen bör särskild uppmärksamhet dock fästas vid att anpassa nybyggandet till de känsliga landskaps- och kulturmiljöområdena i ådalen och i Eriksnäs samt på en ekologisk stomförbindelse.

Det arbetsplatsområde som planerats i omgivningen kring Borgåleden gör landskapsbilden väsentligt mer bebyggd. Den grönskande miljön framstår också som mer bebyggd. Förändringen i landskapsbilden

ristön maisemakuvalliset arvot eivät ole niin herkkiä kuin ympäröivillä kulttuuriympäristöalueilla.

Eriksnäs in alueella olevaa asuntoaluetta tiivistetään ja rakentamattomia alueita otetaan rakentamiskäyttöön, mikä vähentää luonnon ympäristön pinta-alaa. Eriksnäs in eteläosa säilyy kuitenkin pääosin rakentamattomana, mikä mahdollistaa maakunnallisen ekologisen yhteyden kohti itää. Kaavarungon maankäytöllinen ratkaisu on suunniteltu siten, että rakentamattomat rannat säilyvät jatkossakin rakentamattomina ja yleisen virkistyskäytön mahdollistavina, osana ekologista verkostoa. Kaavarungossa on esitetty viher- ja virkistysyhteystarvemerkitöjä, joiden avulla turvataan viherverkoston jatkuvuus myös ekologisen verkoston näkökulmasta.

Uuden rakentamisen myötä alueen luontoarvoihin kohdentuu sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia. Suurin osa aiemmin tunnistetuista luontoarvoista LAKU- ja METSO-kohteet sekä maakunnalliset ekologiset ydinalueet ja yhteydet sekä olevat ja maakuntakaavan mukaiset tulevat suojelualueet on huomioitu kaavaratkaisussa ja säilyvät osana V, VL, M ja MA-alueita. Korttelialueiden sisälle jäävien pienipiirteisten luontoarvojen osalta ratkaisut jäävät kuitenkin tarkemmalle suunnittelutasolle, jossa ne voidaan huomioida viheralueina. Näiden osalta on tärkeää varmistaa kytkeytyvyys osaksi muuta viheralueverkostoa viher- ja virkistysyhteyksmerkintöjen avulla.

Kaavan luontovaikutusten arviointiin liittyy epävarmuustekijöitä, jotka johtuvat tarkastelussa saatavilla olleen luontotiedon epätasaisuudesta ja vanhentuneisuudesta. Alueelta ei ole vielä tehty tarkempia maastoinventointeja esimerkiksi luontodirektiivin IVa-liitteen lajien tai uhanalaisten tai suojeltavien luontotyyppien osalta. Luontoselvityksiä tulee tarkentaa erityisesti alueilla, joilla uutta rakentamista sijoitetaan aiemmin rakentamattomille luonnonalueille. Alueelta tulee kartoittaa uhanalaiset luonto-

är stor, men å andra sidan är landskapsvärdena i omgivningen kring Borgåleden inte lika känsliga som i de omgivande kulturmiljöerna.

Bostadsområdet i Eriksnäs förtätas och obbyggda områden tas i bruk för byggnadsändamål, vilket minskar arealen av naturlig miljö. Södra delen av Eriksnäs bevaras dock i huvudsak obebyggd, vilket gör det möjligt att planera en ekologisk förbindelse på landskapsnivå mot öster. Markanvändningen i planstommen har planerats så, att de obebyggda stränderna bevaras obebyggda och kan användas för allmän rekreation även framöver, som en del av det ekologiska nätverket. Planstommen har beteckningar för grön- och rekreationsförbindelser för att trygga kontinuiteten i grönnätet, även ur det ekologiska nätverkets synvinkel.

I och med det nya byggandet exponeras naturvärdena i området för såväl positiva som negativa konsekvenser. Största delen av de tidigare identifierade naturvärdena, LAKU- och METSO-objekten, de på landskapsnivå betydande ekologiska kärnområdena och förbindelserna samt de befintliga och de i landskapsplanen anvisade framtida skyddsområden har beaktats i planlösningen och kvarstår som en del av V-, VL, M- och MA-områdena. När det gäller småskaliga naturvärden som blir inom kvartersområdena tas avgörandena dock först på den mer detaljerade planeringsnivån där de kan anvisas som grönområden. I fråga om dem är det viktigt att säkerställa kopplingen till det övriga nätverket av grönområden genom beteckningar för grön- och rekreationsförbindelser.

Bedömningen av planens konsekvenser för miljön är förknippad med osäkerhetsfaktorer som beror på att den information som fanns att tillgå vid granskningen är av ojämn kvalitet och föråldrad. Tills vidare har inga noggrannare terränginventeringar gjorts i området t.ex. med hänsyn till de arter som ingår i bilaga IVa till habitatdirektivet, hotade naturtyper

tyypit ja alueella mahdollisesti esiintyvän suojeltavan lajiston elinympäristöt (mm. lepakot, viitasammakko, liito-orava, meriuposkuoriainen) ja huomioida nämä asianmukaisesti tarkemmalla suunnittelutasolla.

eller naturtyper som kräver skydd. Naturinventeringarna bör preciseras särskilt på områden där nybyggnation placeras i tidigare obebyggda naturområden. I området bör man kartlägga hotade naturtyper och livsmiljöer för eventuella arter som ska skyddas (bl.a. fladdermöss, åkergroda, flygekorre, stor natebock) och beakta dem på ett tillbörligt sätt i den mer detaljerade planeringen.



SIPOO  
SIBBO