



SÖDERKULLAN KAAVARUNKO

LIITE 2, SKENAARIOIDEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI, 19.12.2024

YHDYSKUNTARAKENNE

Suunnitteluperiaatteet	Skenaario 1	Skenaario 2
<ul style="list-style-type: none"> Aluerakenteessa Söderkullan alueen rooli osana Helsingin seudun itäistä kasvukäytävää vahvistuu. Nikkilä ja Söderkulla ovat asukasmääriltään saman suuruisia jatkossakin. 	<p>Molemmissa vaihtoehdoissa Söderkullan rooli vahvistuu osana Helsingin seudun itäistä kasvukäytävää asukasmäärän ja työpaikkamäärän merkittävän lisäyksen myötä. Molempien skenaarioiden kasvuluvut ovat samat.</p> <p>Vuoden 2030 jälkeen väestönkasvua on suunnattu merkittävästi Söderkullaan, jonka kasvu nopeutuu jakson loppua kohden. Nikkilä ja Söderkulla ovat asukasmääriltään saman suuruisia jatkossakin.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Alueelle luodaan yksi selkeä ja vetovoimainen keskusta nykyisen Söderkullan keskustan ja moottoritien väliin, jonka ydin sijaitsee Söderkullan nykyisessä keskustassa. 	<p>Molemmissa vaihtoehdoissa Söderkullan keskustaa vahvistetaan osoittamalla keskustaan ja sen välittömään läheisyyteen (C ja A1-alueet) noin 4500-5000 uutta asukasta ja 1500 uutta työpaikkaa.</p> <p>Skenaariossa 1 keskusta-alueetta laajennetaan kohti Pähkinälehtoa ja skenaariossa 2 etelään kohti Kallbäckin työpaikka-alueetta.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p>Keskittämällä molemmissa skenaarioissa asutusta Söderkullan keskustaan tuetaan sen palvelujen säilyttämistä ja kehittämistä. Keskustassa sijaitsevien peruskoulujen ja erilaisten palvelujen ympärille muodostuu helposti käveltyvää ja viihtyisää ympäristöä, jonka toiminnot ovat hyvin saavutettavissa keskeisimmiltä asuinalueilta ja tukevat sujuvaa arkea (ns. vartin kaupunki).</p> <p>Kummatkin skenaariot mahdollistavat monipuoliset asumismuodot.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Kokonaisrakenteen pääperiaatteena on luoda tiivis korttelirakenne ja katuverkko ydinalueilla ja jättää tärkeät luontoalueet rakentamisen ulkopuolelle yhtenäisinä. 	<p>Söderkullan keskusta lähialueineen tiivistyy väestö- ja työpaikkakasvun myötä merkittävästi. Kaavarunkoalueella väestön määrä kaksinkertaistuu ja työpaikkojen määrä kolminkertaistuu.</p> <p>Valtaosa kasvusta on osoitettu siten, että yhdyskuntarakennetta tiivistetään. Kasvu on painottunut tiedossa olevien tärkeiden luontoalueiden ulkopuolelle, mutta kummassakin vaihtoehdossa on esitetty kasvua myös nykyisille metsä- ja peltoalueille. Täydentäviä luontoselvityksiä laaditaan tarkemman suunnittelun yhteydessä.</p>	

Vaikutuksen merkittävyys
Suuri (positiivinen)
Vähäinen (positiivinen)
Ei vaikutusta
Vähäinen (negatiivinen)
Suuri (negatiivinen)

YHDYSKUNTARAKENNE

Suunnitteluperiaatteet	Skenaario 1	Skenaario 2
<ul style="list-style-type: none"> Mitoitusväestönä koko alueella on 12 500-15 000 asukasta, mikä on riittävä väestöpohja joukkoliikenteen järjestämiseksi ja tuottaa oman vireän keskuksen kaupallisine ja julkisine palveluineen sekä työpaikkoineen. 	<p>Skenaario on mitoitustavasta mukainen. Erityisesti Söderkullan keskusta vahvistuu joukkoliikenteen solmukohtana. Palveluiden kehittymiselle on parhaat edellytykset Söderkullan keskustassa.</p> <p>Kasvun painopiste on Uuden Porvoontien ympäristössä ja pohjoisilla alueilla.</p> <p>Nykyinen joukkoliikenteen runkoyhteys ja tuleva raitiotie tai runkoyhteys sijoittuvat Uuden Porvoontien varteen.</p> <p>Tiivistä asumista voidaan sijoittaa Uuden Porvoontien varteen jo rakentamisen ensimmäisessä vaiheessa, koska joukkoliikenne palvelee nykytilassa hyvin ja yhteydet monipuolistuvat ja tihenevät tulevaisuudessa.</p> <p>Myös Massbyn, Taasjärven ja Eriksnäsän suuntaan tarjotaan nykyistä tiheämpää joukkoliikennettä.</p>	<p>Kasvun painopiste on Söderkullan keskiosassa uuden runkoreitin varressa sekä Eriksnäsissä.</p> <p>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.</p> <p>Kasvun avaaminen useaan suuntaan (Källbäck, Skraddarby, Eriksnäs) samanaikaisesti saattaa johtaa alueiden toteutumiseen vaillinaisesti ja hajauttaa yhdyskuntarakennetta etenkin jos kasvu on odotettua hitaampaa.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Tavoitteena on, että Eriksnäs ei ole tulevaisuudessa irrallinen satelliittikunnanosa Söderkullasta vaan muodostaa jatkuvan taajamarakenteen. Eriksnäsän painotusta siirretään rantaa kohti, ja rantoja avataan paremmin kaikkien kuntalaisten käyttöön. 	<p>Uutta rakentamista on osoitettu Sipoonlahden rannalle ja työpaikka-alueen läheisyyteen. Uusi rakentaminen ei ole kuitenkaan riittävää, jotta joukkoliikennenyhteyksiä voitaisiin kehittää merkittävästi. Eriksnäsän asema yhdyskuntarakenteessa on nykyisen kaltainen.</p> <p>Sipoonlahden rantoja hyödynnetään jonkin verran rakentamiseen.</p>	<p>Yhdyskuntarakenne tiivistyy Eriksnäsintien varressa ja Eriksnäs kytkeytyy Källbäckin kautta tiiviimmin Söderkullan keskustan rakenteeseen.</p> <p>Sipoonlahden rantoja hyödynnetään aikaisempaa voimakkaammin rakentamiseen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Sipoon jokilaaksossa rakentamisessa huomioidaan alueen erityispiirteet. 	<p>Sipoon jokilaakso säilyy pääosin rakentamattomana molemmissa vaihtoehdoissa. Jokilaaksoon sijoittuu merkittävästi nykyistä asumista ja alueelle on osoitettu myös uutta rakentamista yhdyskuntarakennetta täydentäen.</p>	

Vaikutuksen merkittävyys

Suuri (positiivinen)

Vähäinen (positiivinen)

Ei vaikutusta

Vähäinen (negatiivinen)

Suuri (negatiivinen)

LIIKENNE JA LIIKKUMINEN

Suunnitteluperiaatteet	Skenaario 1	Skenaario 2
<ul style="list-style-type: none"> Työssä varaudutaan maakuntakaavan mukaiseen raitiotieyhteyden kehittämiseen Östersundomin ja Söderkullan välillä. Joukkoliikennratkaisun tulee olla yhteneväinen Helsingin / Östersundomin ratkaisun kanssa. 	<p>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.</p> <p>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.</p>	
	<p>Raitiotien pysäkkien sijoittaminen Uuden Porvoontien varteen sekä Söderkullan keskustaan palvelee paremmin alueen nykyistä maankäyttöä ja parantaa joukkoliikenneyhteyksiä erityisesti Taasjärven ja Nikkilän suuntiin.</p>	<p>Raitioteiden pysäkkien sijoittaminen Uuden Porvoontien ja Porvoonväylän väliin sekä Söderkullan keskustan eteläpuolelle palvelee paremmin uuden maankäytön kehittämisen tarpeita ja parantaa joukkoliikenneyhteyksiä erityisesti Eriksnäsin suuntaan.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Rakentamisen tiiveys tulee olemaan sellainen, että se mahdollistaa tehokkaan joukkoliikenteen järjestämisen, aluksi runkolinjastolla (vähintään vuoteen 2035 asti), joka on myöhemmin kehitettävissä raitiotieksi Östersundomin suuntaan 	<p>Söderkullan keskustan rooli vaihtoterminaalina on suurempi. Söderkullan keskustaan tukeutuva bussilinjasto on toteutettavissa tehokkaasti. Jakamalla linjojen päätepysäkit kehittyville alueille saadaan koko kaavarunkoalueelle hyvä palvelutaso.</p>	<p>Söderkullan keskustan rooli vaihtoterminaalina kasvaa. Jakamalla linjojen päätepysäkit kehittyville alueille saadaan koko kaavarunkoalueelle hyvä palvelutaso.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Kehitetään jalankulku- ja pyöräilyliikenneverkkoa ja parannetaan laatutasoa. 	<p>Jalankulku- ja pyöräilyverkon kehittäminen tapahtuu luontevasti kun uusia alueita rakennetaan, ja kun vilkkaimpia yhteysvälejä parannetaan. Kummassakin skenaariossa parannetaan ja täydennetään Nikkilän ja Eriksnäsin suuntien yhteyksiä, ja skenaariossa 2 myös Kalkkirannantien varren yhteyttä.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Uusi Porvoontie ja muut päätiet muutetaan viihtyisämmiksi ja katumaisemmiksi vähentäen niiden este- ja muita haittavaikutuksia. 	<p>Uuden Porvoontien liikennemäärät tulevat kasvamaan nykyisestä merkittävästi.</p> <p>Estevaikutuksen pienentäminen vaatii esimerkiksi eritasoristeämisiä, liikennevaloja tai nopeusrajoitusten alentamista.</p>	<p>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.</p> <p>Estevaikutukset kasvavat kun aluetta halkoo kolme merkittävää itä-länsi-suuntaista väylää.</p> <p>Estevaikutuksen pienentäminen vaatii esimerkiksi eritasoristeämisiä, liikennevaloja tai nopeusrajoitusten alentamista.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Huomioidaan ajoneuvoliikenteen sujuvuus tärkeimmillä pääväylillä 	<p>Ajoneuvoliikenteen sujuvuus varmistetaan tarvittaessa erityisesti kehittämällä Uuden Porvoontien liittymiä ja Porvoonväylän ylittäviä yhteyksiä.</p>	<p>Ajoneuvoliikenteen sujuvuutta parannetaan kehittämällä Uuden Porvoontien liittymiä ja Porvoonväylän ylittäviä yhteyksiä.</p>

PALVELUT JA ELINKEINOT

Suunnitteluperiaatteet	Skenaario 1	Skenaario 2
<ul style="list-style-type: none"> Alueen tärkeimmät julkiset ja kaupalliset palvelut sijoittuvat Söderkullassa pääkatujen varsille 	<p>Nykyinen joukkoliikenteen runkoyhteys ja tuleva raitiotie tai runkoyhteys sijoittuvat Uuden Porvoontien varteen, mikä tukee palvelujen ja työvoimavaltaisten työpaikkojen sijoittumista vahvan joukkoliikennekäytävän vaikutuspiiriin.</p> <p>Palveluita voidaan sijoittaa jo ensimmäisessä vaiheessa Uuden Porvoontien varteen, koska joukkoliikenne palvelee nykytilassa hyvin ja yhteydet monipuolistuvat ja tihenevät tulevaisuudessa.</p> <p>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).</p> <p>Skenaariossa 1 keskustatoiminnot sijoittuvat hieman laajemmalle alueelle, kahteen toisiinsa kytkeytyvälle alueelle, jotka tukeutuvat vahvaan joukkoliikenteeseen.</p>	<p>Nykyinen runkoyhteys Uuden Porvoontien varrella ja tuleva raitiotie tai runkoyhteys sijaitsevat eri alueilla, mikä mahdollistaa palvelujen ja työvoimavaltaisten työpaikkojen sijoittumisen alueellisesti tasapainoisemmin Söderkullan alueelle. Skenaario ei tue palvelujen keskittämistä yhtä voimakkaasti kuin skenaario 1.</p> <p>Kasvun avaaminen useaan suuntaan (Källbäck, Skraddarby, Eriksnäs) samanaikaisesti saattaa johtaa alueiden toteutumiseen vaillinaisesti, mikä vaikeuttaa myös palveluiden kehittämistä.</p> <p>Skenaariossa 2 keskustatoiminnot sijoittuvat lähes kokonaan vartin säteelle nykyisestä ydinkeskustasta, johon muodostuu myös vahva joukkoliikenteen solmukohta.</p>
	<p>Söderkullan lisäksi lähipalveluja on etenkin Skraddarbyssä ja Taasjärvellä. Skenaario 2 tukee palveluiden kehittämistä Eriksnäsissä. Molemmissa skenaariossa on osoitettu uutta rakentamista hyvien joukkoliikennedyhteyksien varaan ko. alueille, mikä tukee lähipalvelujen säilymistä ja kehittämistä.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Tiivis Porvoonväylään (E18) tukeutuva vyöhyke varataan elinkeinotoiminnalle. Logistisesti hyviä alueita hyödynnetään työpaikka- ja teollisuusalueina. 	<p>Porvoonväylään tukeutuva vyöhyke on varattu kummassakin skenaariossa elinkeinotoiminnalle. Alue on saavutettavissa keskustan kautta kulkevilla paikallisbusseilla.</p> <p>Källbäckin laaja työpaikkavyöhyke sijoittuu kauemmaksi Pähkinälehdon suuntaan laajenevasta keskusta-alueesta ja joukkoliikennesolmusta. Työpaikka-alue soveltuu skenaariota 2 paremmin tilaa vievään elinkeinotoimintaan lähellä moottoritiekäytävää.</p>	<p>Skenaariossa 2 Söderkullan keskusta-alue laajenee kiinni Källbäckin laajaan työpaikkavyöhykkeeseen. Hyvät joukkoliikennedyhteydet (joukkoliikenteen solmukohta) tukee palvelu- ja työvoimavaltaisten työpaikkojen syntymistä etenkin Källbäckin keskustaa lähinnä sijaitseville, hyvin saavutettaville alueille.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Eriksnäsin alue nojautuu palveluiden ja elinkeinojen näkökulmasta Söderkullan keskustaan, jonne sijoittuvat kaupalliset ja julkiset peruspalvelut. Lisäksi alueen elinkeinoelämä voi erikoistua palveluihin, jotka liittyvät saaristoon, veneilyyn, virkistykseen ja matkailuun. 	<p>Eriksnäsin alue nojautuu palveluiden ja elinkeinojen näkökulmasta kummassakin vaihtoehdossa Söderkullan keskustaan.</p> <p>Eriksnäsin 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.</p> <p>Ranta-alueita jää laajemmin rakentamisen ulkopuolelle.</p>	<p>Eriksnäsiin on osoitettu enemmän kasvua ja paremmat joukkoliikennedyhteydet. Eriksnäsin ranta-alueelle moottoritien eteläpuolelle on osoitettu uusi palvelujen kohdealue. Skenaario tukee paremmin (lähi)palveluiden kehittämistä Eriksnäsiin.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Mahdollistetaan palvelujen kehittämistä rannikolle, vesistömatkailua ja joenvarren virkistyspalveluita. 	<p>Asukasmäärän kasvu ja paremmat joukkoliikennedyhteydet tukevat vesistömatkailua ja joenvarren virkistyspalveluiden kehittämistä erityisesti Söderkullan kartanon ja Uuden Porvoontien läheisyydessä.</p>	<p>Asukasmäärän kasvu ja paremmat joukkoliikennedyhteydet tukevat palveluiden kehittämistä erityisesti rannikolla ja Joensuun tilan läheisyydessä.</p>

VIHERVERKOSTO

Suunnitteluperiaatteet	Skenaario 1	Skenaario 2
<ul style="list-style-type: none"> Viheralueet ja luonto tunnustetaan Sipoon voimavarana ja vetovoimatekijänä, mikä näkyy myös taajamien maankäytössä. Taajamissa asumisen yhteydessä lähiluontoa ja virkistysalueita 	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	
		<ul style="list-style-type: none"> Skenaario 2 esitetty Eriksnäsin viheryhteys on paikoin kapeampi kuin skenaario 1 esitetty ratkaisu viheryhteyden toteuttamiseen.
<ul style="list-style-type: none"> Kaavaprosessissa tuodaan kestävyys suunnittelun pohjaksi, ja suunnitteluratkaisuilla tuetaan luonnon monimuotoisuutta ja ilmastonmuutokseen sopeutumista. 	<ul style="list-style-type: none"> 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 keskustaaajaman 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. 	
<ul style="list-style-type: none"> Sipoonjokilaakso ja siihen kytkeytyvät sini- ja viherverkostot muodostavat keskeisen virkistysverkon rungon. Keskeisin ja yhtenäinen virkistysalue on osoitettu Söderkullan keskustan luoteis- ja pohjoispuolelle. Alueen virkistysyhteyksiä kehitetään toimiviksi ja viihtyisiksi 	<ul style="list-style-type: none"> Sipoonjokilaakson sini-viherrakenne toimii kaavarunkoalueen virkistysverkon 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. 	
		<ul style="list-style-type: none"> Skenaarion myötä maa- ja metsätalousvaltaiset alueet vähenisivät Eriksnäsin alueella.
<ul style="list-style-type: none"> Kulttuurimaisema huomioidaan suunnittelussa. Erityistä huomiota kiinnitetään valtakunnallisesti merkittävään RKY-alueeseen "Sibbesborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema" 	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	
<ul style="list-style-type: none"> Alueen suunnittelussa on tavoitteena mahdollistaa rantojen monipuolinen julkinen käyttö ja lähelle rantaa sijoittuva taajamarakenne. Eriksnäsin etelärannat jätetään pääosin rakentamisen ulkopuolelle ja niitä kehitetään virkistys-, kulttuurihistorian ja hevostoiminnan näkökulmasta 	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	
<ul style="list-style-type: none"> Alueen suunnittelussa on tavoitteena mahdollistaa rantojen monipuolinen julkinen käyttö ja lähelle rantaa sijoittuva taajamarakenne. Eriksnäsin etelärannat jätetään pääosin rakentamisen ulkopuolelle ja niitä kehitetään virkistys-, kulttuurihistorian ja hevostoiminnan näkökulmasta 	<ul style="list-style-type: none"> Taajamarakenne on suunniteltu siten, että rantojen monipuolinen julkinen käyttö on mahdollista. Eriksnäsin rannat on jätetty pääosin rakentamatta ja rantaan on osoitettu virkistysyhteys. Rantoja kehitetään virkistys-, kulttuurihistorian ja hevostoiminnan näkökulmasta. Eriksnäsin merenrannan kaakkoiskulmaan on esitetty maa- ja metsätalousvaltainen alue, mutta sallisi myös alueella liikkumisen jokaisen oikeuksien perusteella (poissulkien viljeltyjen peltujen alueella liikkumisen.) 	<ul style="list-style-type: none"> Eriksnäsin merenrannan kaakkoiskulmaan on suunniteltu A2-asuntoalueen reservialue, joka yksityistää rantaa ja siirtäisi sen kautta kulkevat ekologiset yhteydet pohjoisemmaksi.
<ul style="list-style-type: none"> Eriksnäsisä herkkä maisema edellyttää korttelirakenteen ja viheralueiden hienovaraista ja hyvin suunniteltua suhdetta Sipoonlahden arvokkaaseen maisematilaan 	<ul style="list-style-type: none"> Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota uudisrakentamisen sovittamiseen Eriksnäsin herkkään maisema- ja kulttuuriympäristöalueeseen. Sipoonlahden alueelle on osoitettu uutta rakentamista kummassakin skenaariossa. Skenaariossa 2 rakentaminen on paikoin voimakkaampaa. Rannan suuntaisesti on osoitettu viher- ja virkistysyhteystarve. 	

OHJAAVIEN SUUNNITELMIEN MUKAISUUS

Suunnitteluperiaatteet	Skenaario 1	Skenaario 2
<p>Uusimaa-kaava 2050/Helsingin seudun vaihemaakuntakaava + Östersundomin maakuntakaava</p> <ul style="list-style-type: none">Keskustatoimintojen alue, keskus (suurimmat ja monipuolisimmat valtakunnan keskuksen ulkopuolella olevat keskuksat, joissa on monipuolisesti asumista, työpaikkoja sekä julkisia ja yksityisiä palveluja. Keskuksat ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa): SöderkullaTaajamatoimintojen kehittämisvyöhyke<ul style="list-style-type: none">Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat ovat ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta: Keskustahakuinen kauppa (päivittäistavaran kauppa ja muun erikoistavaran kauppa) 10 000 k-m2 sekä paljon tilaa vaativa erikoistavaran kauppa 10 000 k-m2.Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie: PorvoonväyläMaakunnallisesti merkittävä tie: Uusi PorvoontieLiityntäpysäköintialueViheryhteystarveKulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue: Sipoonjokilaakson kulttuurimaisemaSuojelualue: Pilvijärvi, GrundträsketPohjavesialueVoimajohto: Anttila-Vaarala 110 kVRunkovesijohdon ohjeellinen linjaus	<p>Keskustatoimintojen alue:</p> <p>Uusimaa-kaavassa Söderkulla on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (suuri ja monipuolinen valtakunnan keskuksen ulkopuolella oleva keskus, joka on hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa). Molemmassa skenaarioissa Söderkullan keskusta-alue kehittyy tiiviinä ja toiminnallisesti monipuolisena palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymänä maakuntakaavan mukaisesti. Keskustatoimintojen alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden, jolle voidaan sijoittaa myös merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alue on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kävelyn ja pyöräilyn edellytykset paranevat. Asemakaavoituksen yhteydessä osoitetaan riittävät alueet henkilöautojen ja polkupyörien paikalliselle liityntäpysäköinnille. Keskuksen kehittämisessä vaalitaan ja hyödynnetään ympäristön erityis- ja ominaispiirteitä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kiinnitetään huomiota hulevesien hallintaan ja varaudutaan sään ääri-ilmiöihin.</p> <p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke:</p> <p>Maakuntakaavan mukainen taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke kytkeytyy keskusta-alueeseen pohjoisessa, idässä ja etelässä. Molemmassa skenaarioissa yhdyskuntarakenteen kehittäminen tukeutuu näillä alueilla Söderkullan keskustaan ja muuhun olemassa olevaan rakenteeseen maakuntakaavan mukaisesti. Vyöhyke kehittyy tiiviinä ja monipuolisena asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja viherrakenteen kokonaisuutena ympäristön erityiset arvot huomioon ottaen. Alue on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä paranevat.</p> <p>Maakuntakaavan mukainen taajamatoimintojen vyöhyke ei ulotu Sipoonjoen länsipuolelle Massbyhyn ja Skräddarbyhyn eikä Eriksnäsissä Sipoonlahden rannoille. Näitä alueita maakuntakaavassa ei pidetä ensisijaisina asumisen ja työpaikkarakentamisen alueina, sillä ne eivät sijoitu maakuntakaavan mukaisiin keskuksiin, taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeille tai palvelukeskittymiin. Massbyn, Skräddarbyn sekä Eriksnäsien taajama-alueet sijoittuvat kuitenkin kaavarungossa osoitettujen kehittyvien joukkoliikennekäytävien yhteyteen. Skräddarbytä lukuun ottamatta rakentamisen volyymi on suhteellisen pientä Söderkullan ydinalueisiin verrattuna. Skräddarbyn avaaminen rakentamisen piiriin perustuu toisaalta olemassa olevaan bussilinjaan Uudella Porvoontielle ja etenkin skenaariossa 2 mahdolliseen raitiotielinjaukseen. Skenaariossa 2 Skräddarbyn tiivis rakentaminen ilman raitiotien sitovaa toteuttamis päätöstä hajauttaisi yhdyskuntarakennetta, mikä on maakuntakaavan periaatteiden vastaista.</p> <p>Asemakaavoituksen yhteydessä tulee turvata luonnon- ja kulttuuriympäristön erityisten arvojen säilyminen sekä edistää ekologisen verkoston kytkeytymistä vyöhykkeen ulkopuoliseen viherrakenteeseen. Tiivistettäessä yhdyskuntarakennetta on kiinnitettävä huomiota vyöhykkeen arvokkaihin ominaispiirteisiin ja elinympäristön laatuun. Skenaarioissa on huomioitu maakuntakaavan mukaiset virkistysmahdollisuudet sekä virkistysyhteydet vyöhykkeen sisällä ja sen ulkopuolelle. Suunnittelussa huomioitu ranta-alueille suuntautuvat sekä merenrannan suuntaiset yhteydet. Rakentamattomat rannat on lähtökohtaisesti varattu yleiseen virkistykseen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kiinnitetään huomiota hulevesien hallintaan ja varaudutaan sään ääri-ilmiöihin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa turvataan jakeluliikenteen toimintaedellytykset ja turvataan raide- ja joukkoliikenteen kehittämisen vaatimat riittävät varikkoalueet.</p> <p>Porvoonväylä ja Uusi Porvoontie:</p> <p>Kummassakaan skenaariossa ei Porvoonväylälle tai sen välittömään läheisyyteen suunnitella toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa. Uudelle Porvoontielle Masalan kohdalle on osoitettu uusi liittymä. Uuden Porvoontien varteen on osoitettu myös merkittävät nykyiset liittymät.</p> <p>Liityntäpysäköintialue (Söderkulla):</p> <p>Skenaariot mahdollistavat liityntäpysäköintialueen toteuttamisen hyvin saavutettavalla alueella. Asemakaavoituksen yhteydessä varataan riittävät alueet liityntäpysäköintiin sekä järjestetään lyhyet ja turvalliset reitit pysäkeiltä liityntäpysäköintialueelle sekä pysäkkiparien välille. Liityntäpysäköintiä vastaava palvelu voidaan erillisen liityntäpysäköinnin sijaan toteuttaa kohteessa myös muulla tekniikalla.</p>	

Vaikutuksen merkittävyys
Suuri (positiivinen)
Vähäinen (positiivinen)
Ei vaikutusta
Vähäinen (negatiivinen)
Suuri (negatiivinen)

OHJAAVIEN SUUNNITELMIEN MUKAISUUS

Suunnitteluperiaatteet	Skenaario 1	Skenaario 2
<p>Uusimaa-kaava 2050/Helsingin seudun vaihemaakuntakaava</p> <p>Keskustatoimintojen alue, keskus (Suurimmat ja monipuolisimmat valtakunnan keskuksen ulkopuolella olevat keskukset, joissa on monipuolisesti asumista, työpaikkoja sekä julkisia ja yksityisiä palveluja. Keskukset ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa): Söderkulla</p> <ul style="list-style-type: none">Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke<ul style="list-style-type: none">Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat ovat ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta: Keskustahakuinen kauppa (päivittäistavaran kauppa ja muun erikoistavaran kauppa) 10 000 k-m² sekä paljon tilaa vaativa erikoistavaran kauppa 10 000 k-m².Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie: PorvoonväyläMaakunnallisesti merkittävä tie: Uusi PorvoontieLiityntäpysäköintialueViheryhteystarve (Sipoonlahti-Box suoalueet)Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue: Sipoonjokilaakson kulttuurimaisemaSuojelualue: GrundträsketPohjavesialueVoimajohto: Anttila-Vaarala 110 kVRunkovesijohdon ohjeellinen linjaus <p>Östersundomin maakuntakaavasta täydentäviä merkintöjä:</p> <ul style="list-style-type: none">Teollisuusalue (Arla Oy)Natura 2000 verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue: SipoonjokiValtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö RKY 2009; Sibbersborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisemaViheryhteystarve (Porvoonväylän poikki, Skräddarby)Liikenteen (jl) yhteystarvemerkinä: Majvik-Söderkulla	<p>Viheryhteystarve:</p> <p>Molemmissa skenaarioissa on osoitettu maakunnalliset viheryhteystarpeet:</p> <ul style="list-style-type: none">Sipoonlahden ja kaavarunkoalueen kaakkoisten osien välillä maakuntakaavan mukaisesti (yhteys Sipoonlahti-Box)Porvoonväylän eteläpuolelta Uuden Porvoontien pohjoispuolelle (Skräddarby) <p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huolehtia siitä, että viheryhteys toteutuu tavalla, joka turvaa lajiston liikkumismahdollisuudet, virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä ylläpitää maisema- ja luontoarvoja. Viheryhteyden tarkkaa sijaintia ratkaistaessa on selvitettävä, että yhteydellä on edellytykset toimia osana laajempaa ekologista ja virkistyksestä verkostoa.</p> <p>Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue:</p> <p>Sipoonjokilaakson kulttuurimaisema-alue on osoitettu molemmissa skenaarioissa maisemallisesti arvokkaana peltoalueena lukuun ottamatta Sipoonlahden ranta-alueita, joita on osoitettu osin asumiseen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot. Maakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot on otettava huomioon alueita kehitettäessä. Alueen suunnittelussa on arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä alueen maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.</p> <p>Suojelualue: Grundträsket ja Pilvijärvi</p> <p>Grundträsket ja Pilvijärvi on osoitettu skenaarioissa suojelualueena. Suojelualueeksi osoitetulle alueelle ei saa suunnitella toimenpiteitä, jotka vaarantavat tai heikentävät niitä luonto- ja ympäristöarvoja, joiden perusteella alueesta on muodostettu suojelualue tai tavoitteena on siitä perustaa sellainen. Alueille ei ole osoitettu uutta rakentamista.</p> <p>Pohjavesialue: Pohjavesialue (Källbäck, Söderkulla, Nikukälla) on osoitettu kummassakin skenaariossa.</p> <p>Voimajohto: Anttila-Vaarala 110 kV: Teema ei ole käsitelty skenaariovaiheessa, koska siihen ei liity olennaisia vaihtoehtoja.</p> <p>Runkovesijohdon ohjeellinen linjaus (vj): Teema ei ole käsitelty skenaariovaiheessa, koska siihen ei liity olennaisia vaihtoehtoja.</p> <p>Teollisuusalue: Molemmissa skenaarioissa on osoitettu maakunnallisesti merkittävä teollisuusalue.</p> <p>Natura-alue: Sipoonjoki. Natura-alue on osoitettu skenaarioissa. Uutta asuinrakentamista on osoitettu skenaarioissa Natura-alueen läheisyyteen. Jatkosuunnittelussa on huomioitava, että luonnonsuojelulain perusteella alueelle tai sen läheisyyteen ei saa suunnitella toimenpiteitä, jotka merkittävästi heikentävät niitä lintudirektiivin tai luontodirektiivin mukaisia luonnonarvoja, joiden perusteella alue on otettu ohjelmaan.</p> <p>Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö RKY 2009: RKY-alue Sibbersborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema on osoitettu molemmissa skenaarioissa maisemallisesti arvokkaana peltoalueena.</p> <p>Liikenteen (jl) yhteystarvemerkinä (Sipoon Majvikista Söderkullan suuntaan): Kummassakin skenaariossa mahdollistetaan myös raitiotietason yhteyden toteuttaminen Söderkullasta Helsingin suuntaan, vaikka tarkastellulla aikajänteellä se ei vielä vaikuta tarpeelliselta.</p>	

OHJAAVIEN SUUNNITELMIEN MUKAISUUS

Sipoon yleiskaava 2025 (2005-2008, lainvoima 2012)

Taustaa: Sipoon yleiskaava 2025 laadittiin vuosina 2004-2009. Sen laatimisen aikana Korkein hallinto-oikeus ratkaisi 15.1.2008 **Sipoon osan liittämisen Helsinkiin**. Kaava laadittiin aikana, jolloin Helsingin seudun kasvupaineet loivat Sipoon kunnan kehittämislle muospaineita. Sipoon yleiskaavan jälkeen laadittiin mm. **Östersundomin alueen maakuntakaava ja Östersundomin yhteinen yleiskaava** (Helsinki, Vantaa, Sipoo), joissa tavoitteena oli avata pääkaupunkiseudulle uusi laajentumissuunta itään. Lisäksi kunta valmisti Söderkullan länsipuolella **Sibbesborgin osayleiskaavaa**, jonka tarkoitus oli mahdollistaa alueelle voimakas kaupunkirakenteen kasvu.

Sipoon yleiskaavassa Etelä-Sipoon taajamatoimintojen alueet kytkeytyvät Porvoonväylään (vt 6) sekä Itäväylään/Uuteen Porvoontiehen (mt 170). Lisäksi on alueelle osoitettu **joukkoliikenteen kehittämiskäytävä tai yhteystarve**, jonka toteutustapa voi olla esimerkiksi metro- tai taajamajunatyypinen ratkaisu. Myös **HELI-rata** on tällä mallilla mahdollinen toteuttaa alueen kautta. Nopea junayhteys ei mahdollistane asemia kuin Söderkullan taajamaan, sen sijaan taajamajuna tai metro palvelee maankäyttöä tehokkaammin. Sipoo kytkeytyy selkeästi Helsingin seudun yhdyskuntarakenteeseen, Porvoon suuntaan kytkentä on huomattavasti löyhempi.

Suunnitteluperiaatteet	Skenaario 1	Skenaario 2
<p>Suunnitteluperiaatteet:</p> <ul style="list-style-type: none">Yleiskaava luo osaltaan edellytyksiä Helsingin seudun kasvupaineiden purkamiseen ja tasapainottaa seudullista alue- ja yhdyskuntarakennetta.Etelä- Sipoon taajamatoimintojen alueet kytkeytyvät Porvoonväylään (vt 7) sekä Itäväylään/Uuteen Porvoontiehen (mt 170).Lisäksi on alueelle osoitettu joukkoliikenteen kehittämiskäytävä tai yhteystarve, jonka toteutustapa voi olla esimerkiksi metro- tai taajamajunatyypinen ratkaisu. Myös HELI-rata on tällä mallilla mahdollinen toteuttaa alueen kautta. Nopea junayhteys ei mahdollistane asemia kuin Söderkullan taajamaan, sen sijaan taajamajuna tai metro palvelee maankäyttöä tehokkaamminEtelä-Sipoosta järjestetään joko tiheä syöttöliikenne Itä-Helsingin metrojärjestelmään tai Helsingin metroa jatketaan Hitån alueelle. Lisäksi varaudutaan Söderkullan alueella mahdollisen Helsinki-Porvoo taajamajunaliikenteen hyödyntämiseen pidemmällä aikajänteellä ja parannetaan joukkoliikenteen yhteyksiä Kehä III:n suuntaan.	<p>Molemmat skenaariot toteuttavat Sipoon yleiskaavaa 2025 joukkoliikenteen järjestämisen osalta. Söderkullan keskusta lähialueineen kytkeytyy Uuteen Porvoontiehen (mt 170) ja sen kautta kulkevaan joukkoliikenteeseen.</p> <p>Sipoon yleiskaavassa on osoitettu yhteystarvemerkinä ns. Heli-radalle. Uusimaa-kaavassa selvityksen tulosten perusteella päädyttiin esittämään maakuntakaavassa itään kulkevan radan linjauksena vain lentoaseman kautta kulkevaa Itärataa. Suunniteltu Heli-rata olisi kulkenut Sipoon eteläosassa valtatie 7 suuntaisesti. Itäradan vaihtoehdot sen sijaan erkanevat Lentoradasta ja sijoittuvat Sipoon pohjoisosaan. Tältä osin kaavarungon lähtökohdat ovat muuttuneet, eikä Heli-rata ja sen sijoittuminen Söderkullan alueelle ole enää kaavarungossa suunnittelun lähtökohta.</p> <p>Sipoon yleiskaavassa varaudutaan raideliikennettä hyödyntävään joukkoliikennejärjestelmään. Yleiskaavan mukaan Etelä-Sipoosta järjestetään joko tiheä syöttöliikenne Itä-Helsingin metrojärjestelmään tai Helsingin metroa jatketaan Hitån alueelle. Lisäksi varaudutaan Söderkullan alueella mahdollisen Helsinki-Porvoo taajamajunaliikenteen hyödyntämiseen pidemmällä aikajänteellä.</p> <p>Molemmissa skenaarioissa on huomioitu, että Sipoonjoen länsipuolista vyöhykettä kehitetään Östersundomin alueen maakuntakaavan mukaisesti raideliikenteeseen tukeutuvana taajamatoimintojen alueena. Maakuntakaavassa on osoitettu liikenteen yhteystarvemerkinä Östersundomin ja Söderkullan väliillä. Molemmissa kaavarungon skenaarioissa on osoitettu raitiotie tai muu joukkoliikenteen runkoyhteys Östersundomin ja Söderkullan välille.</p> <p>Söderkullan alueen kasvu tarkastellulla aikajaksolla ei ilman laajempaa Itäkeskuksen ja Söderkullan välisen alueen kasvua yksin kannattele raskaampaa joukkoliikennejärjestelmää kuin kysynnän kasvun mukaan kehitettävä bussi- ja runkobussijärjestelmä. Liittyminen raitiotiellä Helsingin metroon vaatii Östersundomin – Majvikin – Söderkullan korridorin kasvua koko yhteysväliillä.</p>	

OHJAAVIEN SUUNNITELMIEN MUKAISUUS

Suunnitteluperiaatteet	Skenaario 1	Skenaario 2
<p>Sipoon yleiskaava 2025 (2005-2008, lainvoima 2012)</p> <p>Suunnitteluperiaatteet:</p> <ul style="list-style-type: none">Sipoon yleiskaavan 2025 taajama- ja keskustatoimintojen aluevaraukset vastaavat n. 31 000 vuoteen 2025 mennessä suunnitellusta 35 000 asukkaan kasvusta.Nikkilän ja Söderkullan (Etelä-Sipoon) taajama- ja keskustatoimintojen alueille on kummallekin tavoitteena 12 000 sekä Talmaan 7 000 uutta asukasta vuoteen 2025 mennessä.Nikkilän ja Söderkullan (Etelä-Sipoon) taajama- ja keskustatoimintojen alueille on kummallekin tavoitteena 2 700 sekä Talmaan 1 600 uutta työpaikkaa vuoteen 2025 mennessä.Työpaikka-, teollisuus- ja varastoalueiden työpaikkatavoite on 6 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2025 mennessä	<p>Molemmat skenaariot tavoittelevat noin 9000 asukkaan ja 3000 työpaikan lisäystä Söderkullaan vuoteen 2040 mennessä. Kasvutavoite on kunnan tämänhetkisten tavoitteiden mukainen. Vuoteen 2030 mennessä kasvuluvut ovat 3100 asukasta ja 900 työpaikkaa. Kasvu on osoitettu molemmissa skenaarioissa keskusta- ja taajamatoimintojen alueelle.</p> <p>Nikkilä ja Söderkulla ovat asukasmääriltään saman kokoisia jatkossakin.</p>	
<ul style="list-style-type: none">Söderkullan taajama on keskustatoimintojen aluetta.Asutus sijoittuu Taasjärven ympäristön ja Hansaksen laajennusalueille. Söderkullan taajaman laajentuminen luo suuria paineita alueen ainoalle virkistys- ja luonnonsuojelualueelle Pilvijärven ympäristössä. Rakentaminen uhkaa myös rantojen luontoarvoja.	<p>Molemmissa skenaarioissa Söderkullan rooli vahvistuu osana Helsingin seudun itäistä kasvukäytävää asukasmäärän ja työpaikkamäärän merkittävän lisäyksen myötä. Vuoden 2030 jälkeen väestönkasvu on suunnattu merkittävästi Söderkullaan, jonka kasvu nopeutuu suunnittelukauden jälkipuoliskolla vuosina 2030-2040. 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- aluetta laajennetaan kohti Pähkinälehtoa ja skenaariossa 2 etelään kohti Kallbäckin työpaikka-alueita. Taasjärven itäranta täydentyy molemmissa skenaarioissa.</p> <p>Söderkullan keskustan luoteispuolella asuntoaluevaraukset ovat molemmissa skenaarioissa hieman suppeammat kuin yleiskaavassa. Skenaarioissa keskustan läheisiä alueita on varattu luoteen suunnassa myös virkistykseen laajenevan asumisen suuntautuessa skenaariosta riippuen enemmän itään ja/tai etelään. Pilvijärven eteläpuoliset metsäalueet säilytetään.</p>	
<ul style="list-style-type: none">Sipoonlahden työpaikka-alue muodostaa laajan työpaikkakokonaisuuden moottoritien molemmiin puolin. Uusia työpaikka-alueita luodaan eri puolille Sipoota erityisesti pääliikenneväylien varten.	<p>Porvoonväylään (E18) tukeutuva vyöhyke on varattu kummassakin skenaariossa elinkeinotoiminnalle yleiskaavan mukaisesti.</p>	
<ul style="list-style-type: none">Etelä-Sipoossa uutta rakentamista on painotettu aikaisempaa voimakkaammin Söderkullan alueelle ja kokonaan uusia taajama-alueita on suunniteltu Majvikin, Hitån ja Eriksnäsin alueille. Sipoonlahden länsipuolella on Hitån alueelle osoitettu taajamatoimintojen alue, jolla on oma alakeskukseksensä.	<p>Majvikin ja Hitån alueet sijoittuvat kaavarungon suunnittelualan ulkopuolelle. Yleiskaavassa osa Sipoonjoen länsipuolista aluetta on osoitettu selvitysalueeksi. Ns. Sibbesborgin alueelle käynnistettiin aikanaan osayleiskaavaprosessi, joka keskeytettiin. Merkittävä osa Itäsalmen alueesta on yleiskaavassa osoitettu asumisen ja muiden taajamatoimintojen alueeksi ja kyläalueeksi.</p> <p>Molemmissa kaavarungon skenaarioissa on huomioitu, että Sipoonjoen länsipuolista vyöhykettä kehitetään Östersundomin alueen maakuntakaavan mukaisesti raideliikenteeseen tukeutuvana taajamatoimintojen alueena. Maakuntakaavassa on osoitettu liikenteen yhteystarvemerkintä Östersundomin ja Söderkullan välille. Molemmissa kaavarungon skenaarioissa on osoitettu raitiotie- tai muu joukkoliikenteen runkoyhteystarve Östersundomin ja Söderkullan välille.</p> <p>Eriksnäsin asuntoalueita on laajennettu molemmissa kaavarungon skenaarioissa. Yleiskaavassa merkittävä osa Eriksnäsin alueesta on selvitysalueita. Eriksnäsin alueelle käynnistettiin aikanaan osayleiskaavaprosessi, joka keskeytettiin.</p>	