



SIBBESBORG TYÖPAKETIT

YHTEISTYÖSSÄ:



TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



1

SUUNNITTEET

Tekijät

Sipoon kunta:

Mikael Grannas
Rauno Tiainen
Minna-Marja Jokinen
Kaisa Yli-Jama
Eveliina Harsia
Johanna Horelli
Suvi Kaski
Jarkko Lyytinen
Matti Kanerva
Marja Teljamo
Pilvi Nummi-Sund
Nina Grandell
Eva Lodenius
Virva Korkeamäki
Pekka Söyrlä
Petteri Hankivuo

Asiantuntijat:

Oskari Orenius
Anssi Joutsiniemi
Päivi Kilpeläinen
Tiina Koljonen
Jani Päivänen
Virpi Pastinen
Anni Laurila

SISÄLLYS



Johdanto	4
Sibbesborgin suunnittelun taustaa	4
Päättyövaiheet	5
1. Lyhyet historiikit esimerkkikohteiden kehityksestä	6
Espoonlahti	6
Vuosaari	6
Kerava	7
Koivukylä	7
Tapiola	7
2. Tonni, Inno ja Onni -skenaariot ja kolme kirjettä tulevaisuudesta	8
Kolme kirjettä tulevaisuudesta	10
Tonni	11
Inno	13
Onni	15
3. Rahkeet -työpaja	18
Maankäyttöpolitiikka	18
Elinkeinopolitiikka ja toimijat	19
20 000 - 40 000 asukkaan kasvukunnat ja Sipoo	20
Kestävän kasvun rajat	21
Sibbesborgin osayleiskaavan suunnitteet	23
Suosituksia toimeenpanolle	23

JOHDANTO

SIBBESBORGIN SUUNNITTELUN TAUSTAA

Sibbesborg on suuren luokan aluekehityshanke, jossa yhdyskuntarakenteessa tapahtuva merkittävä muutos toteutetaan huomioimalla kestävän yhdyskunnan periaatteet kaikessa suunnittelussa. Sibbesborgin suunnittelun taustalla vaikuttavat Sipoon yleiskaava 2025 sekä Uudenmaan liiton alueelliset suunnitelmat Helsingin seudun kehityksestä. Näiden sekä vuonna 2011 pidetyn kansainvälisen kestävän yhdyskunnan suunnittelukilpailun pohjalta on laadittu Sibbesborgin kehityskuva ja kestävyyskriteeristö. Vuonna 2008 hyväksytyn yleiskaavan yhtey-

dessä hyväksyttiin voimakkaan kasvun strategia, jossa itäisen kehityskäytävän osalta tavoitellaan huomattavaa asukasmäärän kasvua Helsingin ja Porvoon välille. Sibbesborg tarjoaa luontevan ja houkuttelevan paikan metropolialueen kehitystä tukevalle kaupunkirakenteen täydentämiselle itämetron jatkeeseen tukeutuen.

Suunnitteet-työpaketti kuvaa Sibbesborgin alueen suunnittelun lähtökohtia ja siinä esitetyt tavoitteet toimivat pohjana muiden työpakettien sisällön tuottamiselle ja sen mitoittamiselle.



Suunnitteet-työpaketin tavoitteena oli muodostaa väestön ja työpaikkojen tavoitteelliset ennusteet eli suunnitteet Sibbesborgin osayleiskaavaa varten.

PÄÄTYÖVAIHEET

1. Laadittiin **lyhyet historiikit esimerkkikohteiden kehityksestä**.
Tavoitteena oli analysoida, mitkä tekijät vaikuttivat kasvuun ja sen nopeuteen esimerkkikohteissa.
2. **Tulevaisuustyöpaja** 14.5.2013. Tulevaisuustyöpajassa laadittiin 3 tulevaisuusskenaariota VTT:n **Tonni, Inno ja Onni skenaarioista**
3. **Rahkeet työpaja** 17.6.2013
4. **Yhteenvedo**, synteesi



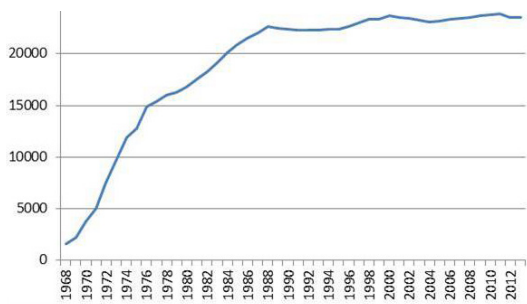
1. LYHYET HISTORIIKIT ESIMERKKIKOHTEIDEN KEHITYKSESTÄ

Väestö- ja työpaikkakehityksen kasvu-uraa ja realistista kasvunopeutta hahmoteltaessa Sibbesborgin aluetta verrattiin muualla metropolialueella toteutuneeseen kehitykseen. Vertailukohteina olivat Tapiola, Kerava, Vuosaari, Koivukylä ja Espoonlahti. Kustakin esimerkki-alueesta laadittiin lyhyet historiikit menneiltä viideltä vuosikymmeneltä. Historiikeissa tarkasteltiin alueiden historiaa, toteutusta, palveluja ja elinkeinoja, väestöä ja asumista sekä merkittäviä kehityksen virstanpylväitä.

Jokainen alue on kehittynyt omanlaisekseen ja leimallista esimerkkikohteiden kehitykselle Keravaa lukuun ottamatta on ollut kasvupyrähdykset, joita ovat ryhmittäneet erityisesti aluerakentamissopimukset ja tärkeimmät liikennetarkaisut. Taustalla vaikuttivat elinkeinoelämän rakennemuutos ja tätä seurannut maaltamuutto.



Kuva:Antti Aimo-Koivisto / Lehtikuva



ESPOONLAHTI

1966 Lounasrannikkosopimus solmittiin.

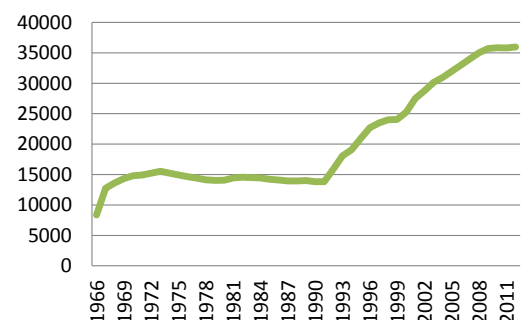
1973 - 1975 Öljykriisi

1970-luvun puolivälistä valmistauduttiin Espoonlahden keskuksen rakentamiseen ja erityiskohteiden viimeistelyyn (Kivenlahden tornit, Espoonlahden keskustan yleiskaava, koulukeskukset ja vapaa-ajankeskukset, Meritori).

1988 Täydennysrakentamisen aikakausi alkaa, kaupan sijoittamisella haluttiin ohjata yhdyskuntarakennetta, kauppakeskus Lippulaiva rakennettiin.



Kuva: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto



VUOSAARI

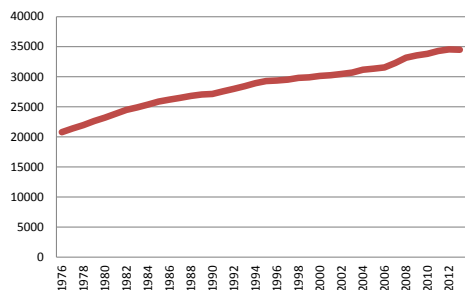
1966 Vuosaari liitettiin Helsinkiin Helsingin maalaiskunnasta ja Vuosaaren silta valmistui.

1982 Helsingin metro valmistui, bussiperustaisen syöttöliikenne Itäkeskuksen metroasemalle alkoi.

1998 Vuosaaren metroasema valmistui.

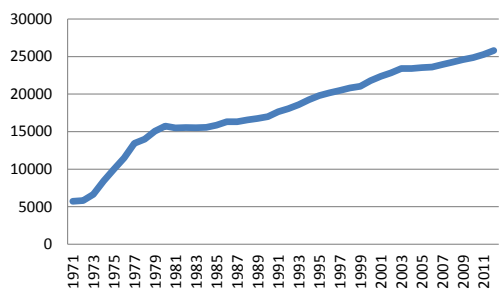
2000-2012 Aurinkolahden alue rakentui.

2008 Vuosaaren satama valmistui.



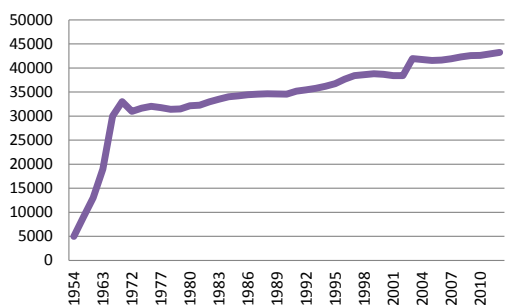
KERAVA

- 1878** Keravan rautatieasema avattiin.
- 1924** Kerava erotettiin Tuusulasta omaksi kauppalaksen.
- 1970** Kerava sai kaupunkioikeudet.
- 1970-luku** Uudet lähiöt rakentuivat Kurke-
laan, Kiltaan ja Untolaan.
- 1980-luku** Ilmarisen ja Pihkaniityn pienta-
loalueet rakentuivat.
- 2004** Keravan kaupunkirata valmistui.
- 2006** Kerava liittyi HSL-alueeseen.



KOIVUKYLÄ

- 1967** Koivukylän yleissuunnitelma valmistui.
- 1971** Havukosken kerrostalolähiön rakentami-
nen aloitettiin. Rakentajina Helsingin Haka ja
Helsingin Sato.
- 1980** Koivukylän rautatieasema avattiin ja Re-
kolan asema siirrettiin pohjoisemmaksi.



TAPIOLA

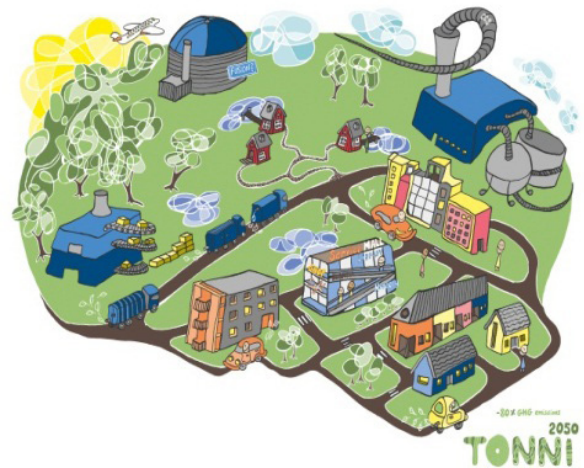
- 1953-1957** Tapiolan itäosat rakennettiin.
- 1956-1961** Tapiolan läntinen lähiö rakentui.
- 1962-1967** Tapiolan pohjoinen lähiö rakentui.
- 1960-luvun alku**, Tapiolan puutarhakaupungin
eteläpuoleinen alue (Hakametsä) rakentui.
- 1968-1970** Suvikummun alue rakentui Tapiolan
lounaispuolelle.

2. TONNI, INNO JA ONNI -SKENAARIOT JA KOLME KIRJETTÄ TULEVAISUUDESTA

Sibbesborgin kehitys riippuu vahvasti koko Suomen kehityksestä. VTT:n laatimien Tonni, Inno ja Onni skenaarioiden kautta työssä on pyritty hahmottamaan mahdollisia suuntaviivoja tulevasta yhteiskunnallisesta muutoksesta, johon Sibbesborgin rakentaminen ajoittuu.

Tulevaisuusseminaarin (14.5.2013) pohjalta kirjoitettiin leikkimielellä ja ketunhätä kainalossa kolme kirjettä tulevaisuudesta, jotka hahmottelevat Sibbesborgin mahdollista tulevaisuutta Tonni, Inno ja Onni skenaarioissa pitkällä aikavälillä. Skenaariot koskevat koko Suomea ja kirjeissä kuvataan, millainen kehitys voisi olla kussakin tulevaisuusvaihtoehdossa.

Ohessa skenaarioiden lyhyet kuvaukset. Seuraavilla sivuilla skenaariot esitellään laajemmin.



TONNI

Teollisuuden rakenteet ja tuotannon volyymit kasvavat historiallisten suuntausten mukaisesti.

Teknologinen kehitys ja uudistuminen on konservatiivisempaa kuin muissa skenaarioissa.

Päästöjen vähentäminen nojaa pitkälti teknologioihin, jotka ovat jo nyt kaupallisia tai demonstraatiovaiheessa.

Aluerakenteen ja kaupunkien kehityksessä ei ole nähtävillä merkittäviä muutoksia.

Kuvien lähde: VTT Visions 2. Low carbon Finland 2050. VTT clean energy technology strategies for society (<http://www.vtt.fi/inf/pdf/visions/2012/V2.pdf>), (Sipilä, Koljonen, Sipilä), kuvitus (Jutta Suksi).



INNO

Teknologian kehitys nopeaa.

Uusia tuotteita ja tuotantoprosesseja kaupallistetaan monilla teollisuuden alueilla, mistä syntyy vahva pohja hyvinvoinnin ylläpitämiselle

Alue- ja kaupunkirakenne perustuu harvoin, mutta tiheästi asuttuihin keskuksiin. Nämä keskukset ovat hedelmällinen ympäristö innovaatioille.

Alueellinen kehitys mahdollistaa energiatehokkaita liikennetarvikkeita, kuten joukkoliikenteen hyödyntämisen.

Kehitys energiantuotannon, -siirron ja -jakelun näkökulmasta tehokkain.



ONNI

Teollinen tuotanto keskittyy nykyistä vähemmän energiaa kuluttaviin aloihin.

Innovaatiot hyödyttävät erityisesti paikallisia ja pienimuotoisia palveluyrityksiä ja näiden määrä kasvaa nykyisestä.

Hajautettujen uusiutuvia energialähteitä hyödyntävien teknologiaratkaisujen merkitys kasvaa.

Aluerakenne muotoutuu hajautetummaksi ja asumisväljyys kasvaa. Hajautuminen on seurausta etätyöstä ja asumisväljyyden kasvu on seurausta pientalorakentamisesta.



KOLME KIRJETTÄ TULEVAISUUDESTA

Sibbesborgin osayleiskaavan tulevaisuusseminaari järjestettiin 14.5.2013. VTT:n laatimien Onni, Inno ja Tonni -skenaarioiden kautta pyrittiin hahmottamaan mahdollisia suuntaviivoja tulevasta yhteiskunnallisesta muutoksesta, johon Sibbesborgin rakentaminen ajoittuu.

Seminaarissa hahmoteltiin Sibbesborgin mahdollista tulevaisuutta näissä kolmessa koko Suomea koskevassa skenaariossa. Seminaarin tulosten pohjalta kirjoitettiin leikkimielellä ja ketunhätä kainalossa kolme kirjettä tulevaisuudesta. Kirjeissä kuvataan, millainen Sibbesborgin kehitys voisi olla kussakin tulevaisuusvaihtoehdossa. Kirjeet ovat vuodelta 2055.



Miten Sibbesborgin suunnittelusta sai alkunsa suomalaista teollista perinnettä kunniakkaasti jatkava Tonnilan kunta? Tulevaisuus Tonni-skenaarion mukaan.

HISTORIA

Sibbesborgin kehitys 2000-luvun ensimmäisen 100-luvun puoliskolla ajoittui ajankohtaan, jolloin teollisuuden rakenteet pysyivät suhteellisen vakaina. Teknologinen kehitys ja uudistuminen olivat suhteellisen maltillisia verrattuna 1900-luvun jälkipuoliskoon. Alerakenne säilyi pitkälti entisen kaltaisena ja Helsingin seutu kasvoi kokonaisuudessaan maltillisesti.

Erityisiä paineita Sibbesborgin rakentamiselle ei ollut, mutta toisaalta merellinen ympäristö houkutteli alueelle asukkaita ja toisaalta alue oli monille hallimaista tilaa vaativille yrityksille järkevä ratkaisu sekä edullisen tonttimaan vuoksi että liikenteellisesti. Vuonna 2015 Sibbesborgin vaikutusalueen väkilukutavoitteeksi otettiin kunnianhimoiset 60 000 asukasta vuoteen 2065 mennessä, mutta kasvu oli odotettua hitaampaa (Sibbesborgin väkiluku on nyt, vuonna 2055, noin 20 000).

Sibbesborg oli ennen osa Sipoon kuntaa ja Helsingin seutu koostui kaikkiaan 14 pikkukunnasta. Vuonna 2020 Sipoo yhdistyi naapurikuntiin, mistä sai alkunsa nykyinen suurkunta. Tonnilan päättäjät halusivat vahvistaa luonnonläheistä asumista vastapainona ajalle tyypilliseen pyrkimykseen keskittää ja tehostaa monia yhteiskunnan tarjoamia palveluja. Ajanjaksoa leimasi lähiöiden, taajamakeskusten identiteetin ja yhteisöllisyyden merkityksen korostuminen, vaikka suurissa kunnissa elettiin.

TOTEUTUS

Vuonna 2022 Tonnila solmi alueen maanomistajien kanssa ”Itärannikkosopimuksen”, joka mahdollisti laajentuvalla kunnalle merkittävän kasvupotentiaalin. Sopimuksessa kunta, rakennuttajat ja maanomistajat yhdessä perustivat Sonni Oy:n, joka vastasi alueen rakentamisesta public-private-partnership henkeen.

Alueen rakentamisessa vaikutteita otettiin Alankomaiden Houtenin 50 000 asukkaan kaupungista, jossa jo 1970-luvulta alkaen oli rakennettu onnistuneesti puutarhakaupunkimaista ja samalla tiivistä yhdyskuntarakennetta.

Onnistunutta lähiö-pikkukaupunki -identiteettiä Sibbesborgissa tukevat poikkeukselliset liikennejärjestelyt. Alueen sisällä liikutaan pyöräillen ja kävellen. Autoilua ei ole erityisesti esitetty, päinvastoin autokanta on jopa muuta seutua korkeampaa, koska idyllinen ympäristö on houkuttanut keskimääräistä varakkaampia kotitalouksia. Autoa käytetään kuitenkin harvoin liikkumiseen lähietäisyydellä, koska erityisesti pyöräily, sähköpyöräily ja sähkömopoilu ovat autoa nopeampia vaihtoehtoja. Tunnusomaista alueelle on meluttomuus ja autojen näkymättömyys katukuvassa. Kadunvarsipysäköinnistä on luovuttu täysin ja autot ovatkin innovatiivisilla pysäköintiratkaisuilla piilotettu onnistuneesti, tonteille saapuessaan autot käyttävät pyöriä ja väistävät hitaammin liikkuvia.

Koska alueelle ei ole ollut vahvaa raideyhteyttä, turvautuu työmatkaliikenne pitkälti yksityisautoiluun ja säteittäisillä yhteyksillä moottoriteiden nopeisiin bussiyhteyksiin. Joukkoliikenteellä päästiin heti alusta alkaen parhaimmillaan jopa 10 minuutissa Itäkeskukseen ja ruuhka-aikoina viiden minuutin välein. Joukkoliikenneyhteyksistä tärkeimpiä ovat yhteydet Itäkeskukseen ja kantakaupunkiin sekä Nikkilän ja Keravan alakeskuksiin.

Merellinen ympäristö suosi tehokasta rakentamista, joka näyttäytyi alkuun moottoritielle myös maamerkinä. Myöhemmin ymmärrettiin kuitenkin moottoritien vahva estevaikutus alueen kehittymiselle ja moottoritie päätettiin painaa ”maan alle” vuonna 2035, jolloin tehokasta rakentamisaluetta vapautui keskustatoiminnoille. Näin vanhan keskustan täydennysrakentamisalue yhdistyi luontevasti merelliseen ympäristöön. Moottoritien varteen siirtyi alkuun hallimaista tilaa vaativia yrityksiä ja myöhemmin myös vähittäiskauppoja.

VÄESTÖ

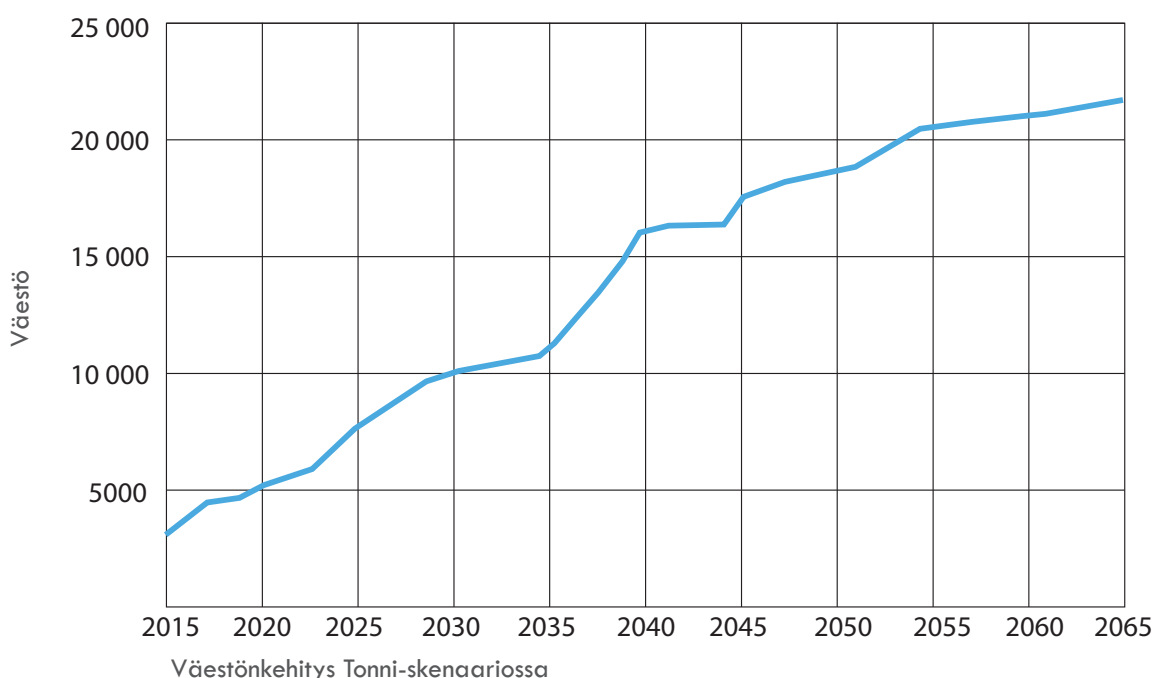
Keskustan kävelyetäisyydelle rakennettiin asunnot yhteensä 8000 asukkaalle ja merelliseen ympäristöön syntyi kaikkiaan 20 000 asukkaan alue. Kävelykeskustan alueella, jossa asuinrakentaminen pystyttiin toteuttamaan erittäin tehokkaasti, asuu nykyisin noin 8000 asukasta. Sibbesborgin suuralueen asukkaista suurin osa on alkuaan maassamuuttajia ja kielipoliittinen asetelma heijastui maanomistuksen kautta myös alueen väestössä. Suomenkielisiä asukkaista 65 % ruotsinkielisiä 25 % ja muunkielisiä 10 %. Kotitalouksien tulotaso on keskiarvoa korkeampi.

TYÖPAIKAT

Sibbesborgista löytyvät kaikki peruspalvelut, joita täydentävät Tonnilan keskustan palvelut. Alueen yrittäjäkunta on vuosien varrella vaihtunut moneen otteeseen. Nykyään alueella on luonto-, matkailu- ja veneily-yrittäjien keskittymä. Sibbesborgista löytyy ravintoloita, jotka tarjoavat lähiruokaa sekä maalta että mereltä. Saariston kalanviljelylaitos on tunnettu geenimuunnellusta Sibbesborgin sillistä, joka kehitettiin yhteistyössä Viikin elintarvikeklusterin kanssa. Kaikkiaan alueella on 3000 työpaikkaa, joten alueen työpaikkaomavaraisuus on noin 35 %. Pääosa sibbesborgilaisista käy töissä lähiseudun keskuksissa, Vuosaaren satamassa, pääkaupunkiseudun lentokentällä ja uudistuneella Nesteen tuotantolaitoksella Kilpilahdessa.

VIRSTANPYLVÄÄT

- 2015 Sibbesborgin kaavoittajat, rakennusyhtiöt ja paikalliset maanomistajat tekivät vierailun Houtenin kaupunkiin
- 2020 Tonnilan kunnan perustaminen
- 2022 Solmittiin Itärannikkosopimus
- 2040 Vanhan keskustan täydennysrakennusalue ja merellinen alue yhdistettiin painamalla moottoritie maan alle



2



Miten ihmeessä Etelä-Sipooseen syntyi teknologisen edistyksen kärjessä oleva Sibbesborg? Tulevaisuus Inno-skenaarion mukaan.

HISTORIA

Sibbesborgista on muodostunut 2050-luvulle tultaessa maailman teknologiakehityksen kärjessä kulkevan Helsingin vetovoimainen tytärkaupunki. Sibbesborgin pikkukaupungin viihtyisyys, maaseutu, idylliset jokirannat ja lähiruoka tekevät alueesta halutun asuinalueen. Retriitti, paluu pastoraali-idylliin ovat mielikuvia asumisesta edelleen itsenäisessä Sipoon kunnassa. Merellinen kaupunkikeskus ei kuitenkaan ole hiljainen nukkumalähiö vaan urbaanin, omatoimisen ja aktiivisen elämän keidas.

Tiiviiseen kaupunkikeskustaan saavutaan metrolla. Pääteasemalta on tehokas yksilöllinen liityntäliikenne mm. vuokratavilla sähköautoilla ja polkupyörillä. 40 minuuttia kestävä metromatka on työmatkustajille sopiva, sillä aika käytetään hyödyksi läppärillä tai älypuhelimella töitä tehden viihtyisissä metrovaunuissa.

Sibbesborgin kasvu alkoi vuosina 2015–2030 kunnan omistamilta alueilta Söderkullassa. Olemassa olevaa rakennetta tiivistettiin voimakkaasti. Vuonna 2030 Sibbesborgissa oli noin 25 000 asukasta.

Kehitykseen johtanut päätös:

Kunnan saama hyöty täydennysrakentamisesta ohjataan jopa 80 prosenttisesti Söderkullan kehittämiseen. Kunta tekee lupauksen maanmyyntitulojen korvamerkityksestä palvelujen parantamiseen. Näin alueen asukkaat näkevät täydennysrakentamisen hyödyt julkisten palveluiden parantumisena eivätkä vastusta täydentämistä. Lähimetsien rakentaminen joskus arveluttaa asukkaita, mutta uudet puistot, istutukset, leikkipaikat ja hoidetut virkistysreitit korvaavat metsäiset näkymät.

Seuraava kasvuvaihe vuosina 2030–2040 käynnistyy, kun Sibbesborgin keskustaa aletaan rakentaa vauhdilla. Keskustaan nousee pääasiassa kerrostalovaltaista rakentamista, joten asukkaita tulee lisää kymmenessä vuodessa noin 20 000 henkeä.

Kehitykseen johtanut päätös:

Kunta osoitti keskeiset alueet MRL:n mukaiseksi kehittämisalueeksi. Kehittämisaueella raakamaasta maksettiin 6 euroa neliömetriltä vuoden 2015 hintatasossa, mikäli maanomistajat suostuivat kauppoihin kahden vuoden sisällä. Mikäli kauppoihin ei päästy, kunta uhkasi lunastaa maat normaaliin raakamaan hintaan eli 4,5 euroa neliöltä. Suuri osa maanomistajista päätyi vapaaehtoisin kauppoihin. Päätöstä vauhditti pääkaupunkiseudun kuntien yhteinen maapoliittinen ohjelma, joka liitettiin osaksi MAL-aiesopimusta ja joka sitoi Sipoon kunnan päätöksentekoa.

Kolmas suuri aluerakentamisprojekti käynnistyi lopulta Eriksnäsissä vuoden 2040 tietämillä. Eriksnäsiin oli rakentunut hankeyhteistyön tuloksena pieni alakeskus meren rannalle muutamille tuhansille asukkaalle, mutta jyrkkäpiirteisen ranta-alueen kehittäminen tuli taloudellisesti mielekkääksi projektiksi vasta Sibbesborgin keskeisempien alueiden rakennuttua. Eriksnäsin ranta oli luonteva kasvualue Sibbesborgille, joten Eriksnäsin kaupunginosa alkoi kasvaa maltilliseen tahtiin 2040-luvulta lähtien.

Kehitykseen johtanut päätös:

Kunta hankki suuren osan maista itselleen ja pystyi toteuttamaan kalliin terrassoidun katurakentamisen sekä maanalaisen pysäköinnin.

Muita Sibbesborgin rakentumisen tähtihetkiä:

Pian Jätkäsaaren hotellihankkeen kariuduttua norjalainen investoija Arthur Bucharth kiinnostui Sipoonlahden vuonomaista maisemasta ja aloitti suuren hotelli-/asuinrakentamis-/toimitilahankkeen Sipoonjoen suulle.

Söderkullan kartanon hyvinvointikeskus hotelleineen, asuntoineen, kylpylöineen ja ravintoloineen valmistui 2020-luvulla palvelemaan Venäjän suunnasta yhä kasvavaa turismia.

TOTEUTUS

Sibbesborgin keskusta-alueen rakentaminen toteutui 2030-luvulta lähtien korttelikohtaisina hankkeina. Suuria aluerakentamissopimuksia ei laadittu vaan toteuttamisen ideana oli kilpailuttaa keskenään eri rakennusliikkeitä ja asettaa tietty laatutaso. Laatukriteerejä mm. rakentamisen energiatehokkuuteen, asuntotyyppilogioiden monipuolisuuteen ja innovatiivisiin talotekniikan ratkaisuihin laadittiin yhdessä tutkimuslaitosten ja valtion kanssa. Valtio myös tuki rahallisesti tuotekehitystä asuinrakentamisessa. 2030-luvulla Suomeen oli tullut useita pieniä ulkomaisia rakennusliikkeitä ja kotimaisten pienten rakennusliikkeiden lukumäärä oli kasvanut, joten hankkeille löytyi helposti toteuttajia.

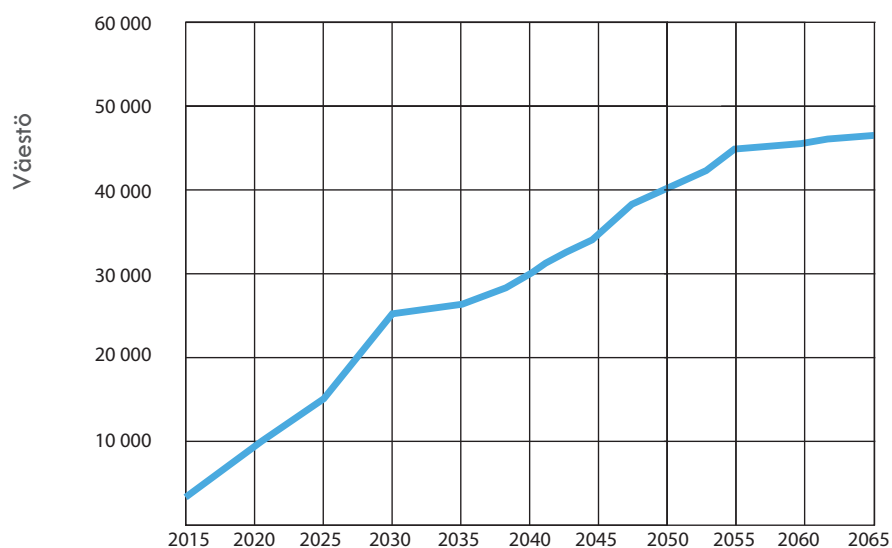
VÄESTÖ

Sibbesborg kasvoi nopeasti ja keskustaan kävelyetäisyydelle metroasemasta rakentui asuntoja aluksi yhteensä 20 000 asukkaalle. Alueen reunoille ja rannoille sijoittuvien projektialueiden rakennuttua on Sibbesborgin väkiluku kivunnut

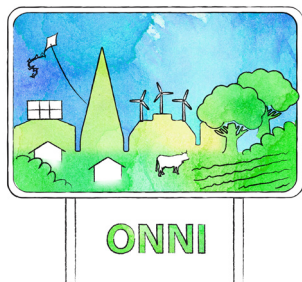
45 000 asukkaaseen. Maahanmuuton seurauksena Sibbesborgiin on sijoittunut paljon ulkomaalaisia huippuosaajia. Erityisesti intialaiset ja kiinalaiset pääkaupunkiseudun teknologiayrityksissä työskentelevät korkeasti koulutetut maahanmuuttajat ovat ottaneet Sibbesborgin omakseen. Alueen asukkaista suomenkielisiä on 55 %, ruotsinkielisiä 20 % ja muunkielisiä 25 %. Kotitalouksien tulotaso on selvästi Uudenmaan keskiarvoa korkeampi.

TYÖPAIKAT JA PALVELUT

Pääkaupunkiseudulla monet keskeisemmin sijaitsevat työpaikka-alueet kokivat muutoksen teknologiayritysten kasvaessa ja mm. ympäristöteknologian viennin kasvaessa. Perinteiset teollisuus- ja yritysalueet, kuten Herttoniemen teollisuusalue, muuttuivat luonteeltaan teknologiayrityspuistoiksi ja tilaa vaativa toiminta, kuten autokaupat, siirtyivät Kehä III:n ulkopuolelle. Sibbesborgin työpaikka-alueet täyttyivät nopeasti tällaisesta tilaa vaativasta toiminnasta. Alueelle sijoittui heti vuodesta 2015 lähtien paljon mm. auto- ja venekauppaa, veneiden talvisäilytystä, puutarhamyymälöitä, rautakauppoja ja outlet-myymälöitä. Vähitellen työpaikka-alueille suurten hallien sekaan hakeutui pienyrityksiä ja tämän tiivistymisen seurauksena työpaikkamäärät kasvoivat merkittävästi. Porvoon moottoritien ja kaupunkikeskustan välille syntyi vyöhykeinen rakenne, jossa melualueella sijaitsevat suuret myymälät ja hallit ja rinnakkaiskadun varrella pienimittakaavaisempaa yritystoimintaa asuinrakentamisen naapurissa.



Väestönkehitys Inno-skenaariossa



Miten Söderkullasta tuli omavarainen, moniarvoinen ja merellinen Sibbesborg?
Tulevaisuus Onni-skenaarion mukaan.

HISTORIA

Sibbesborgia suunniteltaessa 2010-luvulla suomalaisen perinteisen, erityisesti raskaan paperi- ja metalliteollisuuden alarajo oli edennyt jo hyvin pitkälle. Sekä kotimaisen tuotannon kustannukset, maailmanlaajuiset ilmastopöytäkirjat että EU:n yhä aktiivisempi ilmastopolitiikka kiihdyttivät tätä kehitystä. Samaan aikaan kulttuuri muuttui hyvin kriittiseksi talouskasvua kohtaan: ”degrowth” alkoi vähitellen 2010–20 -luvuilla saada jalansijaa jo kauppakorkeakouluissa ja ministeriöissä, ja jopa työmarkkinajärjestöissä, EK:ssa ja kauppakamareissa.

Kysyntä eri tavoin omavaraiselle ja paikalliselle elämänmuodolle kasvoi jatkuvasti. Tämä kysyntä kohdistui kiinnostavalla tavalla juuri Sibbesborgiin, rakennusmaata näihin tarkoituksiin sekä tilaa kotitarveviljelyyn oli runsaasti tarjolla. Pääkaupunkiseudulla kiehtoi pikkukaupunkimainen elämäntapa, jossa kaikki tarvittava on kävelymatkan päässä. Sibbesborg kiinnosti ”aitojen asioiden” etsijöitä, joille tarvittiin erikokoisia ja -hintaisia tontteja. Rakennusliikkeiltä edellytettiin, että kullakin alueella erilaiset asunnot suunnitellaan vastaamaan monenlaisia, myös tulevia tarpeita.

Samalla alueen mahdollisuutena nähtiin Pietarin seudulta tulevien hyvinvointi- ja elämäntapaturistien houkuttelu. Monet näistä, jotka ensin kiinnostuivat alueesta ja kävivät uteliaisuuttaan mm. kylpylöissä ja purjehduslomilla muuttivat alueeseen tutustuttuaan pysyvästi Suomeen ja Sibbesborgiin.

TOTEUTUS

Aluksi Sipoon rannikko tunnettiin vain ”paremman väen” asuinpaikkana, mutta pian valtteina olivat hyvät lähipalvelut, monet tekemisen mahdollisuudet sekä julkiset rannat ja pääsy merelle. Merellisyys ei jäänyt vain mielikuvaksi vaan merenläheinen elämäntapa toteutui käytännössä, kun kaikissa päätöksissä ja kaavoissa vaalittiin rantojen julkista käyttöä.

Meren läheisyys ja toisaalta seudullisen tasapainon parantaminen olivat päteviä perusteluja Sipoon tehostuvalle rakentamiselle koko pääkaupunkiseudun näkökulmasta. Alueen rakentuminen vähän kerrallaan oli poliittisesti helppo päätös, sillä 2010-luvulla kylärakenteen kehittäminen ja toimivan maatalouden etujen turvaaminen olivat Sipoon päättäjille mieleen.

Sipoossa rannat oli aiemmin koettu huonoksi maatalousmaaksi tai yksityistetty kesämökkikäyttöön. 2010-luvun muutamat kunnon jäätalvet muuttivat suunnittelukulttuuria - nyt haluttiin avata kaikille ympärivuotinen pääsy merelle ja saaristoon ja lisätä saariston ympärivuotista asutusta. Saariston kehittämissuunnitelma uusine venereitteineen valmistui 2020 ja Sibbesborgin satamasta moottoritien eteläpuolella tuli luonteva saariston portti.

Vuonna 2022 Sipoon kunta solmi alueen maanomistajien ja toteuttajien kesken omavaraisuussopimuksen, joka keskittyi palveluiden toteuttamiseen. Taustalla oli poliitikkojen oivallus, jonka mukaan Sibbesborgin arjen omavaraisuus (”Lähielämä!”) oli keskeinen palvelulupaus, joka vetosi idealistisesti ajattelevaan ja toimivaan kohderyhmään. Sopimuksessa kunta, rakennuttajat ja maanomistajat yhdessä perustivat Onni Oy:n, joka takasi alueen lähipalveluiden toteuttamisen.

Alue toteutettiin pieninä kokonaisuuksina, ja sopimuk-
sin edellytettiin että rakennusliikkeet kustomoivat tarjontaa
alueelle sopivaksi. Tällöin paikalliset rakennusliikkeet saivat
etulyöntiaseman monissa hankkeissa. Julkista rakentamista
tehtiin suhteellisen vähän, kouluja ja päiväkoteja lukuun ot-
tamatta - valtaosa palveluista toteutettiin kolmannen sektorin
yhteistyön keinoin. Iso osa rakentamisesta tuotettiin modulijär-
jestelmillä, joihin elementit tuotettiin muutamissa paikallisissa
tehtaissa.

Kunnan omat alueet rakennettiin tiiviisti, jotta metro saa-
tiin kannattavaksi. Sibbesborgin keskusalueen toteuttaminen
edellytti metron kehittämistä vanhaa edullisemmalla tekniikal-
la, kevyemmällä rakenteella.

VÄESTÖ

Vuonna 2015 Sibbesborgin vaikutusalueen väkilukutavoit-
teeksi vuodelle 2065 otettiin 40 000. Koska alueelle ei ollut
alussa metroyhteyttä, rakentaminen lähti liikkeelle moottori-
tien läheltä (työpaikat ja tilaa vievät palvelut) ja toisaalta
rannikolta sekä maalaisympäristöistä. Keskusta-alueen tiivis
rakentaminen odotti noin vuoteen 2025, jolloin metron toteut-
tamisesta oli tehty esisopimus.

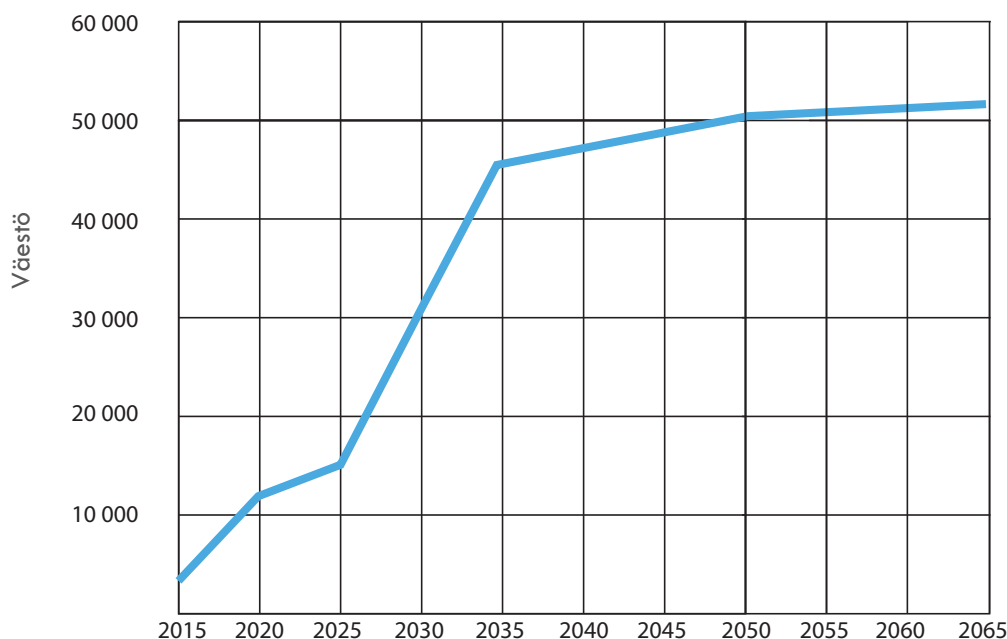
Meren ja maaseudun läheisyys nousi arvossaan, etätyö li-
sääntyi ja mahdollisimman luonnonläheinen työympäristö hou-
kutteli tietotyöläisiä. Moni heistäkin työskenteli usein ulkona
(sään ja vuodenajan mukaan taivasalla, katoksissa ja hui-
majoissa). Pienyrityksiä toimi vanhoissa ladoissa, tehtaissa,
varastoissa ja muissa epätavallisissa rakennuksissa. Jännittä-
västä työympäristöstä tuli yrityksille ja työnantajille brändi,
johon haluttiin panostaa. Samalla pienikin yritys saattoi toimia
ympäri pääkaupunkiseutua, Suomea tai jopa maailmaa.

Tavallisin asukas sai toimeentulonsa pääosin tietotyöstä,
jota teki keskimäärin 20–30 tuntia viikossa, ja osan ravinnos-
taan kotitarveviljelystä. Valtion päätöksistä henkilökohtainen
energiapassi ja siihen liitetyt verohuojennukset saivat ihmiset
tekemään päätöksiä, joiden myötä töihin ei ollut pakko mat-
kustaa päivittäin.

Kehitettiin senioriasumiskonsepteja ja perheasunnoiksi pien-
talojen eri muotoja; kylien reuna-alueilla suosittiin myös tilaa
vaativaa asumista. Sibbesborgissa toteutettiin kunnianhimoisia
yhteissuunnittelumenettelyjä usein ensi kertaa Suomessa. Näis-
sä kuntalaiset, suunnittelijat ja päätöksentekijät oppivat, mitä
omavarainen ”lähielämä” edellyttää. Rakentajat veloitettiin
esimerkiksi toteuttamaan vihanneskellareita sekä pientaloihin
että tiiviimpiin kortteleihin.

Keskustaan rakennettiin vuoteen 2040 mennessä asunnot
yhteensä 8 000 asukkaalle, pyöräilyetäisyydellä sijaitseviin
kyliin yhteensä n. 15 000 asukkaalle ja rannikolle syntyi kaik-
kiaan 5 000 uuden asukkaan vähittäin täydentyvä vyöhyke.
Päätös uuden sukupolven Montessori-koulun rakentamisesta
vuonna 2025 oli merkittävä signaali: koulun sijainti pyörä-
matkan päässä oli tärkeä asia vaativalle ja laatutietoiselle
asukaskunnalle. Metron toteutus päätös 2030 aiheutti toisen
kasvusysäyksen, joka nosti koko alueen asukasluvun noin
50 000:een.

Maahanmuuttajille Sibbesborg oli alusta asti houkuttele-
va alue. Kunta kannusti tätä kehitystä juuri pientaloalueiden
homogeenisyyden välttämiseksi. Lopulta suurin ryhmä olivat
venäläiset, joita houkuttelivat erityisesti huvilatontit (datsha)
sekä hyötypuutarhat. Asukkaista oli vuonna 2050 suomenkie-
lisiä 65 %, ruotsinkielisiä 15 %, venäjänkielisiä samoin 15 %
ja muunkielisiä 5 %. Kotitalouksien tulotaso oli hieman Uuden-
maan keskiarvoa korkeampi.



Väestönkehitys Onni-skenaariossa

TYÖPAIKAT JA PALVELUT

Omavaraisuussopimuksen toteuttamisen myötä Sibbesborgista löytyy kävelyetäisyydeltä kaikki peruspalvelut. Näitä täydentää Nikkilän keskustan helppo saavutettavuus miniraitiotiellä. Alueella on monipuolinen ruokaklusteri, joka tuottaa paikallisesta sadosta elintarvikkeita paitsi sibbesborgilaisille, myös Suomen markkinoille ja vientiin. Ravintoloita perustettiin jo 2020-luvun alussa huomattava kirjo erityisesti Sipoonjoen suistoalueelle molemmille rannoille. Lisäksi alueella on monipuolinen hyvinvointi- ja Green Care -osaamisen keskittymä: vihne- ja mutakylpylöitä, hemmottelupalveluja sekä palvelukoteja vanhuksille. Hyvinvointimatkailu toi alueelle runsaasti palvelualan yrittäjiä.

Asukkaiden ostovoima riittää kestävien laatutuotteiden hankintaan, sillä sekä asumiseen että liikkumiseen menee suhteellisen vähän rahaa. Oma auto ei ole välttämätön arjen sujumiseen, vaan monet käyttävät vuokra-autoa vapaa-ajan matkoihin.

VIRSTANPYLVÄÄT

2010-luvun loppu Valtakunnallinen degrowth-politiikka
2020 Sibbesborgin maankäyttöstrategia ja -sopimus
2020 Saariston osayleiskaava
2025 Omavaraisuussopimus
2030 Metron toteutuspäätös



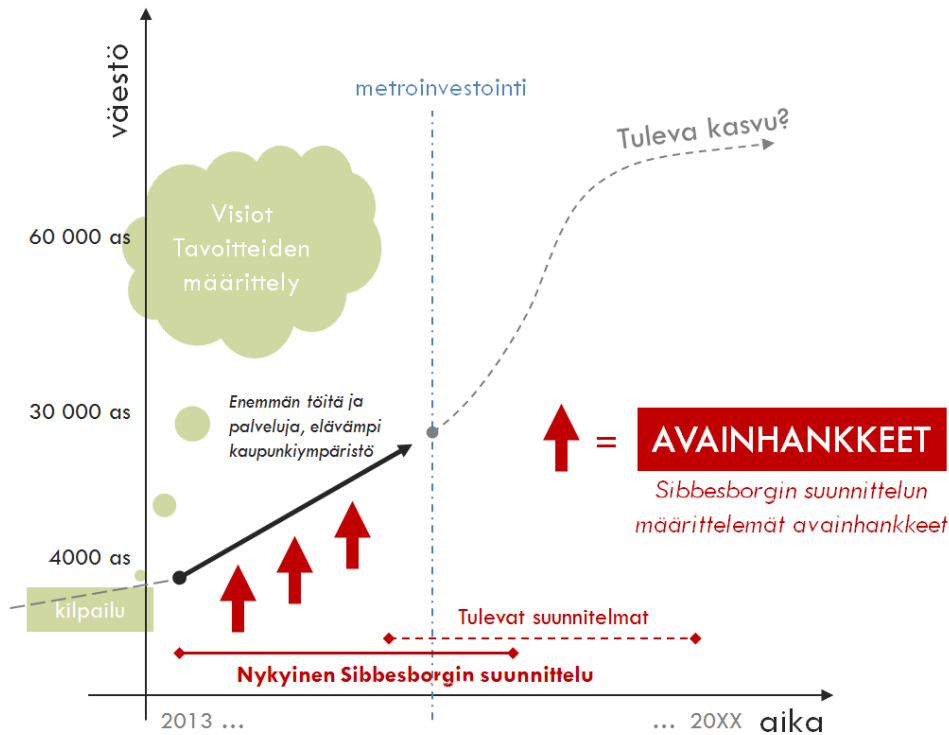
Tehokkaat etäyhteydet mahdollistavat toimistotyön ja asuntokohtaisen pienviljelyn yhdistämisen.

3. RAHKEET -TYÖPAJA

Kunnan päättäjien ja asiantuntijoiden yhteisessä Rahkeet-työpajassa (17.06.2013) tavoitteena oli pohtia, mitkä tekijät vaikuttivat väestö- ja työpaikkamäärien kasvuun ja sen nopeuteen. Työpajassa analysoitiin, mitä Sibbesborgin kehityskuvan tavoitelauseet tarkoittavat Sibbesborgin konkreettisen kehittämisen ja kasvun kannalta.

Rahkeet-työpajassa pohdittiin, miten Sipoo selviää Sib-

besborgiin sijoittuvan väestön ja työpaikkojen tarvitsemista kunnalle asetetuista velvoitteista. Mitkä ovat velvoitteet tulevaisuudessa? Miten avainhankkeet saadaan vaikuttamaan kasvuun ennakoivasti? Miten kasvu rahoitetaan? Asunto- ja maapolitiikkaan liittyvistä suosituksista keskusteltiin yhdessä kunnan työryhmän kanssa.



MAANKÄYTTÖPOLITIikka

Maankäyttöpöliitiikka sisältää kaikki yhdyskuntarakenteen suunnittelussa ja toteuttamisessa käytettävät välineet (maapolitiikka, kaavoitus, rakentaminen). Maapolitiikka ja yleiskaavoitus ovat yhdessä strategisen suunnittelun välineitä. Maapolitiikan, yleiskaavoituksen, asunto- ja elinkeinopolitiikan sekä muun kuntasuunnittelun (esim. investiothjelman laatimisen) avulla varmistetaan kunnan strategisen suunnittelun onnistuminen.

Maapolitiikka

Sipoon kunnassa noudatetaan maapoliittista ohjelmaa, jonka kunnanvaltuusto on hyväksynyt vuonna 2009. Maapolitiikan päämäärä on tiivistetysti se, että kunta hankkii itselleen maata kaavoituksen tarpeisiin.

Sipoon kunnalla on hankkimatta paljon kunnan yleiskaavassa osoitettua asemakaavoitettavaa aluetta. Etelä-Sipoossa maanhankinta on keskeistä ja edellytys kaavoitukselle. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kunnalla täytyy olla riittävästi maata hallussaan ennen kuin asemakaavoja voidaan tehdä. Erityisesti työpaikka-alueilla maanhankintaan täytyy panostaa. Maanhankintaan on vuosittain käytetty 1,5 - 5 M€. Tontinmyyntitulot

on tärkeää sijoittaa asemakaavoitettujen alueiden infran toteuttamiseen sekä maanhankintaan.

Maata hankitaan ensisijaisesti vapaaehtoisin kaupoin. Raakamaan hinnasta on kuitenkin ostajalla ja myyjällä usein eri käsitys. Raakamaan hinta on Sipoossa ollut 4-5 euroa neliömetriltä, mutta myyjien hintapyynnöt voivat olla kymmenkertaiset. Tällöin kunnan tulisi vähintäänkin yhdyskuntarakenteen kannalta keskeisillä alueilla käyttää myös lunastusta keinona hankkia maata.

Sibbesborgin alueella on voimassa kaksi hankeyhteyssopimusta yksityisten maanomistajaryhmien kanssa. Uusien maankäyttösopimusten solmiminen Sibbesborgin alueella ei ole kunnan kannalta edullista, sillä kunta ei saa maan arvonnoususta tuloa itselleen. Käytännön kautta on opittu, että maankäyttösopimusten käyttäminen on monella tapaa ongelmallista ja onkin yksinkertaisinta, että kunta asemakaavoittaa omassa omistuksessaan olevaa maata.

Asuntotuotanto

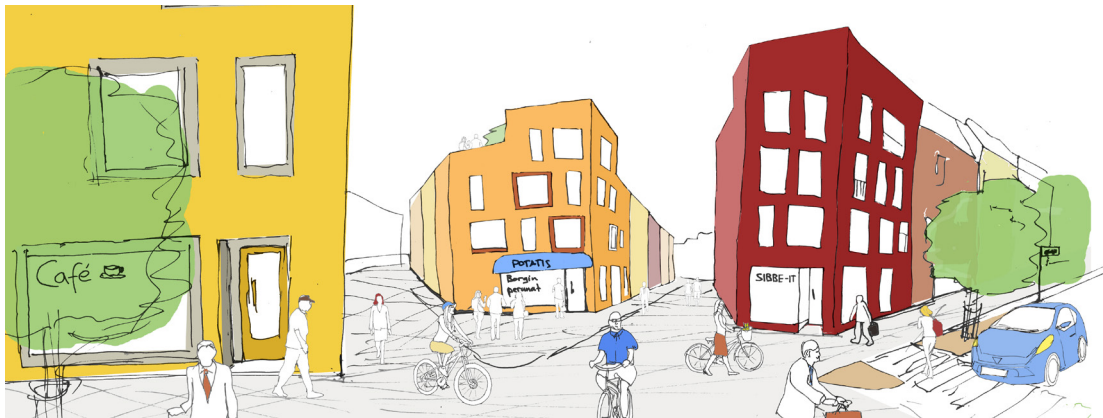
Sibbesborgin alueella pyritään monipuoliseen asuntotuotantoon. Sipooseen tarvitaan tulevaisuudessa hyvin

monipuolista asuntotarjontaa, sillä väestöllä on erilaisia tarpeita asumisen suhteen. Monipuolisuuteen kuuluu koh- tuuhintainen asuntotarjonta, mutta myös kaikkien mui- denkin hintaluokkien asuminen. Asumisen kytkeminen työpaikkoihin on olennaista. Jotta työpaikkojen perässä muuttaminen olisi joustavaa ja mahdollista, tarvitaan paljon vuokra-asuntoja. MAL -aiesopimuksen mukaan Sipooseen tulisi toteuttaa 330 asuntoa vuodessa, josta tulee olla 66 ARA -asuntoa. Tämä on myös määrällisesti melkoinen haaste.

Sipoon kunnan tavoitteena on, ettei kunta ainakaan omalla hinnoittelullaan olisi nostamassa tonttimaan yleistä hintatasoa paikkakunnalla. Tavoitteena on, että kunnan luovuttamien omakotitalotonttien hinnat ovat jonkin ver-

ran yleistä, alueellista hintatasoa alhaisemmat. Sipoon kunnan tavoitteena on tarjota vaihtoehtoja pientalora- kentäjille. Alueella, jossa kunnallistekniset kustannukset ovat alhaiset, taikka tonttikoko on pieni, hintataso voi olla alhaisempi.

Sipoon kunnassa yhtiömuotoisessa asuntorakentamisessa tonttien luovutuksessa suositaan myyntiä. Tontit luovute- taan pääosin tarjouskilpailun kautta. Valinnan kriteereinä voivat olla myös muut kuin hintatekijät (esim. laatutaso, toteutusaikataulu, jne.). ARA- tontteja koskevat omat sääntönsä. Viime aikoina ryhmärakentajat ovat kiinnostu- neet Sipoosta. Asuntorakentamiseen onkin tärkeää saada useita erilaisia toimijoita toteuttajiksi.



ELINKEINOPOLITIIKKA JA TOIMIJAT

Nykyisin ja todennäköisesti myös lähivuosina yritykset ha- kevat Sipoossa tontteja varastoihin, halleihin ja pientuo- tantoon. Raskasta teollisuutta kuntaan ei ole tulossa. Sen sijaan palveluvaltaisuus lisääntyy edelleen.

Yritystoiminnalle on luonteenomaista muuttuvuus ja vaih- tuvuus. Ei voida etukäteen ennustaa, mitä yrityksiä Sipoos- sa minäkin ajankohtana on. Sen sijaan tärkeää on luoda yritysten koon ja toimijoiden diversiteettiä ja tunnistaa millaiset yritykset tarvitsevat toisiaan. Tarpeisiin soveltu- va, joustava kaavoitus on avainasemassa. Ratkaistavaksi jää, voidaanko kaavoittaa samalla asumiseen tai yhtä hyvin palveluihin sopivaa kaupunkirakennetta. Osa työ- paikka-alueista kannattaa sijoittaa hyvien kulkuyhteyksien varrelle. Moottoritien liittymäalueilla on houkuttelevia si- jainteja, jotta yritykset saavat yhteydet Vuosaaren sata- maan ja lentokentälle sekä näkyvyyttä väylien varrelle. Kasvaessaan Sibbesborg tulee myös tarvitsemaan kaikki peruspalvelut. Yritysdiversiteetin huomioiminen tarkoittaa varautumista erityyppisiin tilatarpeisiin, esimerkiksi palve- luyritysten tilantarve on itsessään pientä, mutta autopaik- kojen tarve voi samalla olla suurempi kuin asumisessa.

Sibbesborgissa lähtökohta kaavoituksessa tulisi olla jous-

tavuus: Yhdyskunnan on toimittava kaikkina tulevana vuo- sikymmeninä. Alkuvaiheessa alueen asukkaita palvelevat asuinrakennusten kivijalassa toimivat kaupat. Myöhemmin, kun liikenneyhteydet ovat hyvät ja kaupan ja muiden alo- jen palveluja on saatavilla, voidaan alueelle odottaa myös toimistomaista tilaa vaativia yrityksiä.

Yrittäjät tarvitsevat kunnalta nopeaa päätösvalmiutta, hyvää sijaintia ja kannattavuutta. Hankekohtainen kaa- voitus on dynaamista ja elinkeinojen tarpeista lähtevää. Toisaalta alueelle tarvitaan oma profiili kehitystä ohjaa- maan. Sibbesborgin profiili syntyy aitojen kehitystrendien mukaisesti, lähtökohtana paikan ominaisuudet: turvallisuus, kyläkulttuuri, ymmärrys erilaisuutta ja poikkeavuutta koh- taan, opetus, lentokenttä, luonto, tutkimuslaitokset, lyhyet etäisyydet. Suunnittelussa on pitkälti kyse näiden asioiden keskinäisistä painotuksista.

PALVELUIDEN VÄESTÖLLISIÄ EDELLYTYKSIÄ

Pt-kauppa	3000 asukasta
Kaksi pt-kauppaa	5000 asukasta
Erikoismyymälät (parturi, kukkakauppa, leipomo)	3000 asukasta
Pieni lähikeskus (ostari)	5000 asukasta
kioski	
parturi-kampaamo	
posti	
kahvila	
apteekki	
1-2 pt-kauppaa	
1-2 pankkia	
kukkakauppa	
1-2 muuta erikoisliikettä	
Iso päiväkotia (52-64 paikkaa)	2500-4000 asukasta
Leikkiapuisto	2500 - 4000 asukasta
Vanhusten päiväkeskus	2500 - 4000 asukasta
Peruskoulu (n. 200 oppilasta)	7000 asukasta
Lukio (n. 200 oppilasta)	7000 asukasta
Sosiaali- ja terveyspalvelut	5000 - 10 000 asukasta
Neuvola	
Yleislääkäri	
Kotisairaahoito	
Hammashoito	
Terveysneuvonta	
Sosiaalipalvelutoimisto	

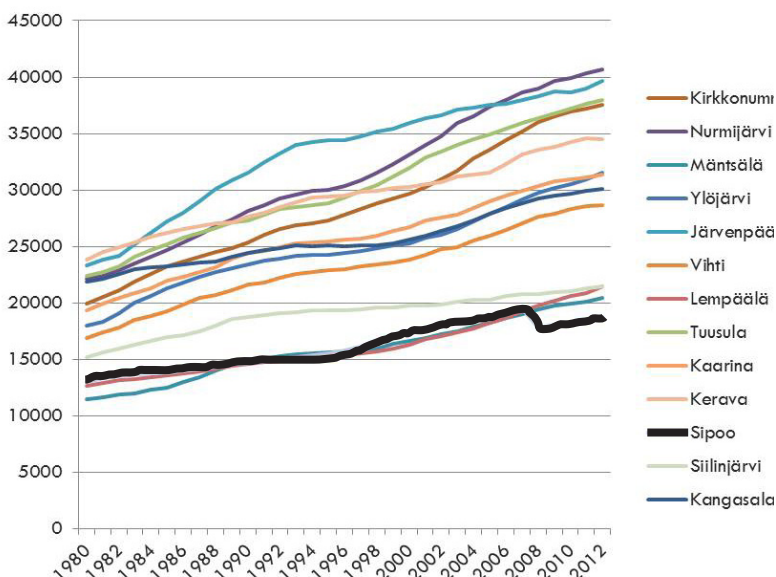
Lähde: Jalkanen, Riitta, Tapani Kajaste, Timo Kauppinen Pekka Pakkala & Camilla Rosengren (2004). Asuinalueuunnittelu. Rakennustieto Oy

Rahoitusriskien hallinnan seminaarissa (8.5.2013) käytiin läpi kasvukuntien kokemuksia. Ensimmäiseksi määriteltiin kasvukunnan käsite. Tässä yhteydessä kasvukunnalla tarkoitetaan kuntia, joiden vuosikasvu oli suurempi kuin 1,5 % vuosina 2000-2011. Keskimääräinen asukasmäärän muutos vuodessa on noin 1,9 % ja uusien asukkaiden määrä noussut noin 21,4 %. Käytännössä tämä tarkoittaa jatkuvaa uuden rakentamista ja palvelutarjonnan sopeuttamista kasvavaan kysyntään. Määritelmän mukaisia kasvukuntia on Suomessa 25.

Kasvukuntien investointeja tarkasteltiin ja investointien riittävyyttä arvioitiin. Lisäksi tutkittiin, tarvitsevatko kasvukunnat lainaa ja onko lainalle perusteita. Voimakkaan kasvun aiheuttamia muutoksia ja riskejä arvioitiin. Seminaarissa siis pohdittiin taloudellisesta näkökulmasta, kuinka onnistunutta kuntien kasvu on ollut ja selviävätkö kunnat kasvun aiheuttamista haasteista.

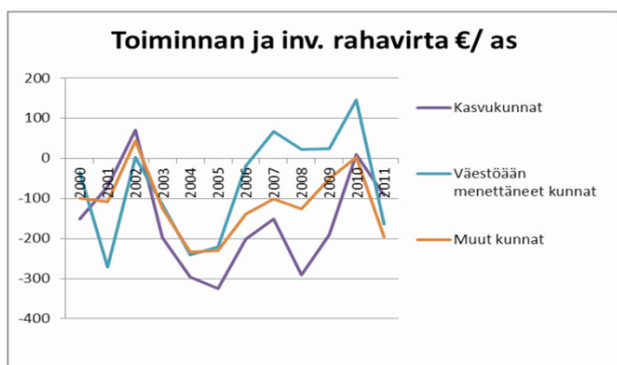
20 000 - 40 000 ASUKKAAN KASVUKUNNAT¹ JA SIPOO

Näissä kunnissa vuotuinen kasvu keskimäärin yli 1% vuodessa 1980-2012

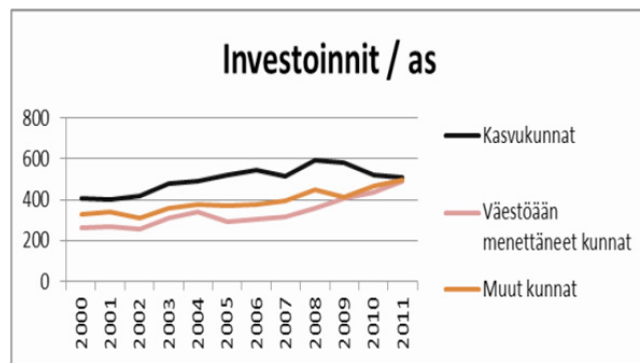


	asukkaita 2012	keskimääräinen vuotuinen kasvu- %
Kirkkonummi	37567	2,0 %
Nurmijärvi	40719	1,9 %
Mäntsälä	20478	1,8 %
Ylöjärvi	31515	1,8 %
Järvenpää	39646	1,7 %
Vihti	28674	1,7 %
Lempäälä	21440	1,7 %
Tuusula	37936	1,7 %
Kaarina	31363	1,5 %
Kerava	34491	1,2 %
Sipoo	18739	1,2 %
Siilinjärvi	21431	1,1 %
Kangasala	30126	1,0 %

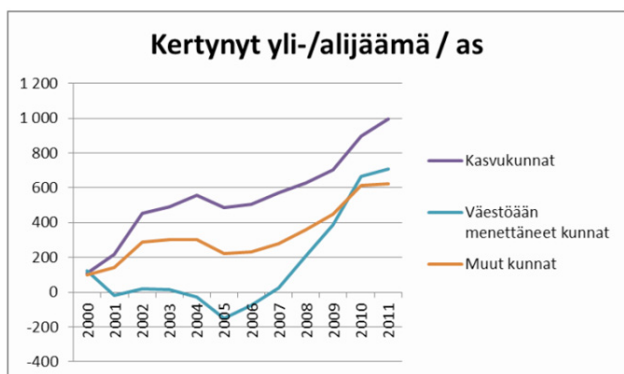
¹Kasvukunnilla tarkoitetaan tässä kuntia, joiden vuosikasvu oli yli 1,5 prosenttia vuosina 2000-2011. Määritelmän mukaisia kasvukuntia on Suomessa 25. Lähde: Ilari Soosalu, Kasvukunnan kokemuksia, Rahoitusriskien hallinnan koulutuspäivä 8.5.2013



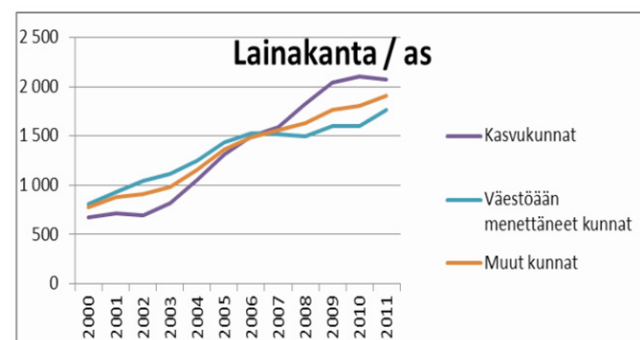
Mutta riittävätkö rahat investointeihin?



Investoinnit 2000-2011



Kohtuullisesti menee



Rahat eivät ole riittäneet, lainakanta kasvanut voimakkaasti

KESTÄVÄN KASVUN RAJAT

Rahkeet-työpajassa keskusteltiin kestäväen kasvun rajoista Sipoon kuntatalouden näkökulmasta. Viimeisen 30 vuoden aikana yhdenkään Sipoon kokoisen kunnan kasvu ei ole ylittänyt kahta prosenttia. Toki on niinkin, että kestäväen kasvun rajoja ei määrittele mennyt kehitys, vaan ratkaisevaa on kulloinkin vallitseva yhteiskunnallinen murros ja tarve. Mikäli painokkaasti päätetään perustaa uusi pikukaupunki, voi kasvu olla mennyttä kehitystä nopeampaa. Sama pätee myös kääntäen: mikäli kasvulle ei nähdä edellytyksiä, sitä voidaan kunnan toimesta myös merkittävästi hidastaa.

Viimeisten reilun kymmenen vuoden aikana kasvukuntien kasvu on ollut sisäänmuuttoa, jolloin uusia veronmaksajia on tullut välittömästi lisää. Kasvukunnilla tarkoitetaan täs-

sä kuntia, joiden vuosikasvu oli yli 1,5 prosenttia vuosina 2000-2011. Määritelmän mukaisia kasvukuntia on Suomessa 25. Kasvu voi olla myös orgaanista, mikä tarkoittaa, että veronmaksajia tulee vasta aikanaan. Kummassakin tapauksessa palvelut tarvitaan heti, vaikka kunnan rahoitus, kuten verotulot, tulevat jälkijäätöisesti. Viimeisen vuosikymmenen aikana investoinnit suhteessa asukasluukuun ovat olleet kasvukunnissa muita kuntia selvästi suurempia. Vuonna 2011 nähtiin kuitenkin käänne, jossa investoinnit asukasta kohti olivat keskimäärin lähes samat riippumatta oliko kyseessä kasvukunta, väestöä selvästi menettänyt kunta tai nollakasvun kunta. Kertyneen rahoitusylijäähän valossa kasvukunnissa voidaan kohtuullisesti. Toisaalta lainakanta on kasvanut eniten juuri kasvukunnissa.

Edellä esitettyä taustaa vasten, taloudellisesti kestävässä Sipoon asukasmäärän kasvuna työryhmä piti pitkällä aikavälillä pikemminkin 1 – 1,5 prosentin kasvua kuin 2-3 prosentin kasvua. Eri kasvunopeudet tarkoittaisivat koko Sipoon asukasmäärissä yllä olevia lukuja.

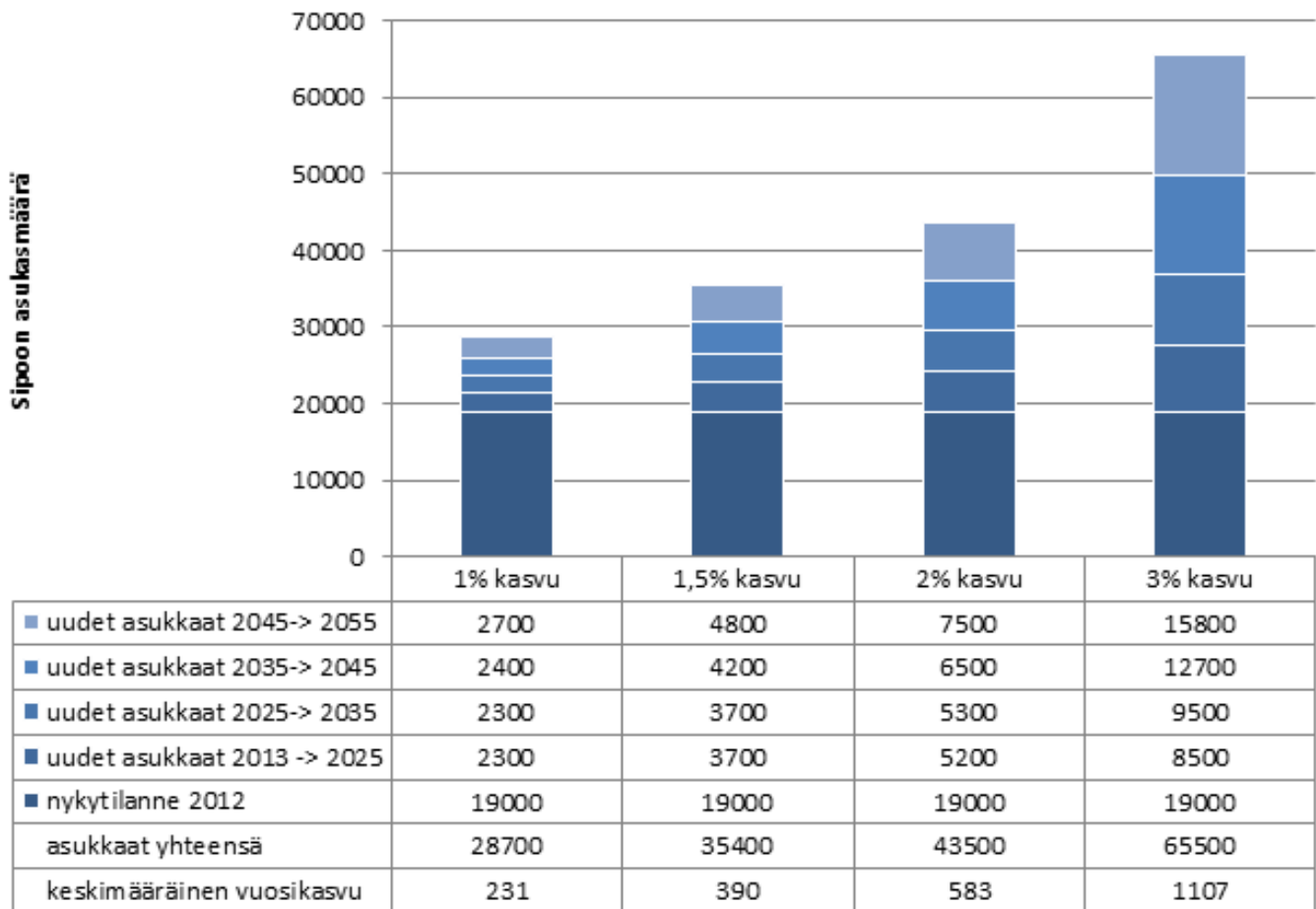
Jos tarkastellaan ennen vuotta 2035 toteutuvaa kasvua, 1-1,5 prosentin väestön vuosikasvu tarkoittaisi koko Sipoossa 4600 – 7400 uutta asukasta. Kahden prosentin kasvu tarkoittaisi taas 10 500 uutta asukasta näiden kahdenkymmenen tulevan vuoden aikana. Kolmen prosentin kasvu merkitsisi 18 000 uutta asukasta. Pitkän aikavälin kasvuna kolmen prosenttia ei ole toteutunut missään Suomen kunnassa viimeisen 30 vuoden aikana.

On oletettavaa, että Sipoon kokonaiskasvusta vain osa sijoittuu Sibbesborgiin, mutta vaikka lähes kaikki kas-

vu keskittyisi Sibbesborgin alueelle voisi Sibbesborgin osayleiskaavasta olla vuoteen 2035 mennessä edellä esitetyn kasvuolettamin toteutunut enimmillään 10 000-15 000 asukkaan kokonaisuus. Lähtökohtana olettamissa on Sipoon kuntatalouden näkökulmasta kestävä kasvu.

Työpaikkoja Sibbesborgiin uskottiin seuraavan 20 vuoden kuluessa muodostuvan muutama tuhat.

Kasvu merkitsee jatkuvaa uuden rakentamista ja palvelutarjonnan sopeuttamista kasvavaan kysyntään. Tässä oikea-aikaisuus (JOT) on avainasemassa. On myös tarpeen huolehtia monipuolisesta väestöpohjasta, jolla varmistetaan, että kokonaisuutena kuntalaiset ovat myös jatkossa siinä määrin veronmaksukykyisiä, että tarvittavat kunnalliset velvoitteet pystytään täyttämään.

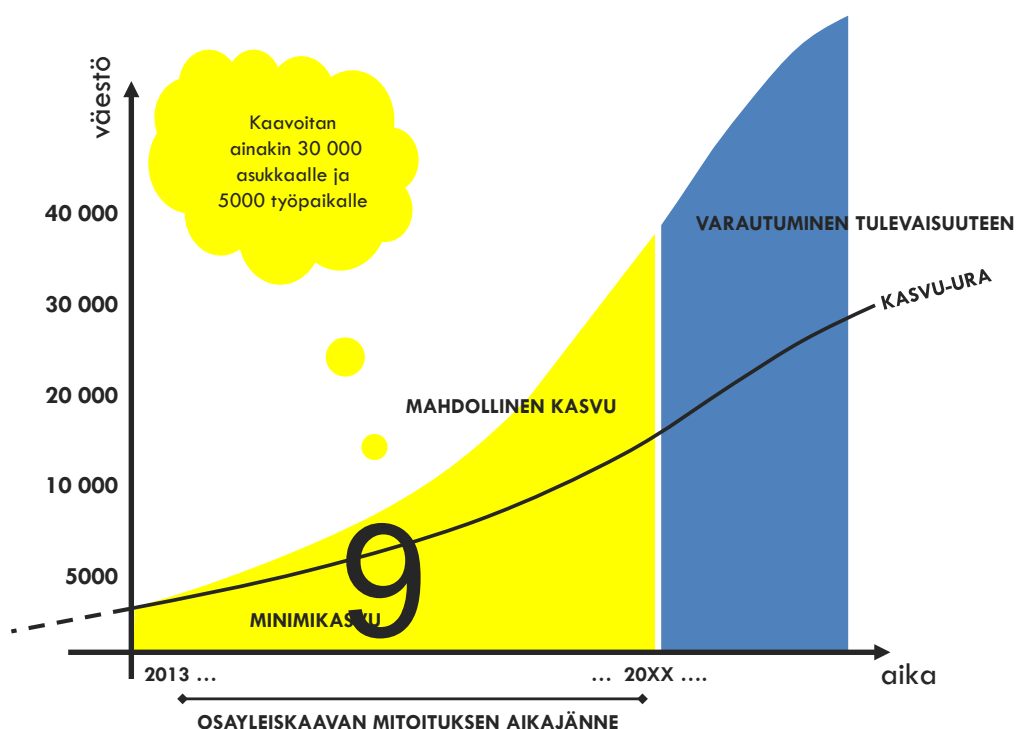


4. SIBBESBORGIN OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTEET

Sibbesborgin kehitykseen, väestö- ja työpaikkakasvuun vaikuttavat Sipoon päätösten lisäksi toimintaympäristön muutokset koko maassa, Euroopassa ja maailmanlaajuisesti. Kasvun lähtökohtana on aina jokin tarve muutokselle. Näitä tarpeita ja toimintaympäristön muutoksia on hahmoteltu edellä kuvatuissa Suomi-skenaarioissa. Tulevaisuutta on lähes mahdotonta ennustaa ja pitkän aikavälin skenaariot ja visiot vaikuttavat yleensä jälkikäteen tarkasteltuna naiiveilta. Niissä ei ole osattu ennustaa mahdollisia käänteitä. Vähintäänkin niissä esitettyjen tapahtumien ajoittuminen on usein esitetty ylioptimistisena.

Koska osayleiskaavassa varaudutaan muutostarpeisiin ja kasvuun myös pidemmällä aikavälillä, on nyt laadittavan Sibbesborgin osayleiskaavan väestö- ja työpaik-

kasuennite ennustetta luonnollisesti selvästi väljempi. Osayleiskaavaa laadittaessa ei ole välttämätöntä ennustaa tulevaa kehitystä. Riittää, että osayleiskaavassa osataan varautua tulevan kehityksen mahdollisuuksiin ja epävarmuuteen. Tulevan kahdenkymmen vuoden aikana Sibbesborgissa voidaan varautua 5 000 – 20 000 asukkaaseen ja 1000 – 3000 työpaikkaan. Osayleiskaavan toteuttamisen aikajänne on kuitenkin joustava eikä rajoitu seuraaviin kahteenkymmeneen vuoteen. Siten koko Sibbesborgin osayleiskaavan väestösuunnitteeksi on tämän työn perusteella asetettu 30 000 asukasta ja 5000 työpaikkaa. Mitoitusta merkittävämpää on kuitenkin se miten kasvu realisoituu ja minkälaista rakennettua ympäristöä se muodostaa.



SUOSITUKSIA TOIMEENPANOLLE

Tärkeä tekijä Sibbesborgin maankäytön kehityksessä on joukkoliikenteen järjestämisen edellytykset täyttävän yhdyskuntarakenteen tiiveyden tuottaminen. Tämä tulee huomioida osayleiskaavan lisäksi jokaisessa laadittavassa asemakaavassa.

Osayleiskaavassa määriteltävien keskustien alueilta ja laadinnan aikana tunnistettavien avainhankkeiden toteuttamista varten on kunnan hankittava maata etupainotteisesti. Sibbesborgin erityistarpeet tulee huomioida myös kunnan maapolitiikassa.

Toimenpanolle tärkeää on vaiheittain eteneminen ja

kunnalle kuuluviin investointeihin varautuminen hyvissä ajoin. Tähän liittyy kestävyysvaatimukset täyttävien teknisten verkostojen sekä palveluverkostojen suunnittelu ja ohjelmointi kokonaisvaltaisesti.

Sibbesborgin osayleiskaavassa tulee olla joustoa vastaanottaen erilaisia yksityisten toimijoiden investointeja ja niiden mahdollisuuksista on viestittävä aktiivisesti (alue-markkinointi). Kunnalla on ratkaiseva rooli Sibbesborg-brändin muodostamisessa ja sen mukaisten investointien saamisessa alueelle.



Lisätietoa:

www.sipoo.fi

www.sibbesborg.net

Yhteystiedot:

WSP Finland

Heikkiläntie 7, 00210 Helsinki

Puh. 0207 864 11

www.wspgroup.fi

etunimi.sukunimi@wspgroup.fi