

SIPOONKORVEN KANSALLISPUISTON SAA- VUTETTAVUUDEN PARANTAMINEN

Rami Koskinen



Opinnäytetyö
Kesäkuu 2018
Metsätalouden koulutus

TIIVISTELMÄ

Tampereen ammattikorkeakoulu
Metsätalouden koulutus

KOSKINEN RAMI:

Sipoonkorven kansallispuiston saavutettavuuden parantaminen

Opinnäytetyö 79 sivua, joista liitteitä 5 sivua
Kesäkuu 2018

Sipoonkorven kansallispuisto perustettiin 1.5.2011 Helsingin ja Vantaan kaupunkien sekä Sipoon kunnan alueille hyvin nopealla aikataululla. Nopean perustamisaikataulun vuoksi Metsähallitus ei kyennyt laajentamaan silloisia suojelualueella olemassa olleita pieniä pysäköintialueita eikä parantamaan palvelurakenteiden määrää ja tasoa. Myös joukkoliikenne tiedettiin riittämättömäksi puiston saavutettavuuden kannalta.

Tämän Metsähallituksen tilaaman opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää Sipoonkorven kansallispuiston saavutettavuuden parantamiseksi tehdyt työt, nykyinen saavutettavuus sekä erityisesti mitä saavutettavuuden parantamiseksi tulee tehdä nyt ja tulevaisuudessa. Pohjana työlle oli tieto siitä, etteivät nykyiset pysäköintialueet riitä kausiluonteisesti kävijöiden tarpeisiin eikä joukkoliikenne palvele riittävän kattavasti puistossa kävijöitä. Metsähallitus on asettanut kansallispuiston huolto- ja käyttösuunnitelmassa kävijämäärätavoitteeksi 200 000 käyntiä vuoteen 2030 mennessä. Opinnäytetyössä saavutettavuusongelmaa tarkasteltiin edellä mainituilta kannoilta. Tutkimusmenetelmänä käytettiin pääosin empiiristä eli kokemusperäistä havainnointia ja haastatteluja. Työssä ei otettu kantaa ratkaisuehdotusten kustannuskysymyksiin, ekologisuuteen, eettisiin tai muihin laajempiin kysymyksiin.

Yhteensä 20 henkilöä haastateltiin loka-marraskuussa 2017 puiston saavutettavuuden parantamiseksi jo tehdyistä töistä sekä kehittämissuunnitelmissa olevista toimenpiteistä. Haastateltavat edustivat Metsähallitusta, Vantaan ja Helsingin kaupungeja, Sipoon kuntaa, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta sekä Helsingin seudun liikennettä. Lisäksi haastateltavana oli kansallispuistossa sijaitsevien yksityisteiden toimitsijamies sekä yksityishenkilö. Haastatelluilta saatiin tilannepäivitys ja kehitysideoita sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä tapahtuvista toimista puiston saavutettavuuden parantamiseksi.

Saavutettavuus tulee ratkeamaan suurelta osin lyhyen aikajakson aikana kaupunkien/kuntien kaavoituksen toteutuessa sekä Metsähallituksen toimenpiteiden seurauksena. Julkinen liikenne tulee parantumaan uusien linjastosuunnitelmien mukaisesti ja Itämetron valmistuessa uusien ja laajentuvien asuinalueiden yhteyteen. Ennen muuta rahoituksen toteutuminen eri tasoilla ratkaisee, onko Sipoonkorven kansallispuisto yksi Suomen suosituimmista kansallispuistoista vuoden 2030 jälkeen kävijämäärillä mitattuna.

Asiasanat: saavutettavuus, sipoonkorpi, kansallispuisto, pysäköinti, julkinen liikenne

ABSTRACT

Tampere University of Applied Sciences
Degree Programme in Forestry

KOSKINEN, RAMI:
Improving the accessibility of Sipoonkorpi National Park

Bachelor's thesis 79 pages, appendices 5 pages
June 2018

Sipoonkorpi National Park was established on May 1, 2011 by the cities of Helsinki and Vantaa and the municipality of Sipoo with a very fast timetable. Due to the fast set-up schedule, Metsähallitus was unable to extend the existing small parking areas in the protected area, nor improve the number and level of service structures. Public transportation was also known to be inadequate for access to the park.

The purpose of this thesis, commissioned by Metsähallitus, was to find out the work done to improve the accessibility to Sipoonkorpi National Park, the current accessibility, and especially what kind of accessibility changes are needed now and in the future. The basis for the work was that existing parking areas are not seasonal enough to meet the needs of visitors, and public transport is insufficient to serve the visitors to the park. Metsähallitus has set a target of 200,000 visitors in the National Park Maintenance and Services Plan by 2030. The problem of accessibility in the thesis was examined from the above-mentioned positions. The research method used mainly was empirical, ie by experience observation and interviews. The work did not address the issues of cost, ecology, ethical or other wider questions.

In October–November 2017, a total of 20 people were interviewed on how to improve the accessibility of the park, the work already done and the measures in the development plans. The interviewees represented Metsähallitus, Vantaa and Helsinki cities, the municipality of Sipoo, Centre for Economic Development, Transport and the Environment, and Helsinki Regional Transport authority. In addition, the interviewer interviewed a trustee who owned private roads within the National Park and also a private citizen. The interviewees provided situation updates and development ideas for both short and long term actions to improve the accessibility of the park.

Accessibility will largely be resolved over a short period of time when urban / municipal planning is implemented and as a result of measures taken by Metsähallitus. Public transport will improve according to the new line plans and when the Helsinki Metro project is completed new and expanding residential areas will be connected. Most importantly, the realization of financing at different levels determines whether Sipoonkorpi National Park is one of Finland's most popular national parks after 2030, measured in terms of visitor numbers.

Key words: accessibility, sipoonkorpi, national park, parking areas, public transport

SISÄLLYS

1	SIPOONKORVEN KANSALLISPUISTON SYNTY	10
1.1	Historiaa.....	10
1.2	Sipoonkorven kansallispuiston taustaa	10
2	SIPOONKORVEN KANSALLISPUISTON TÄMÄNHETKINEN TILANNE 13	
2.1	Yleistä	13
2.2	Sipoonkorven suojelualueen kävijätutkimus 2009	13
2.3	Sipoonkorven kansallispuiston kehittämiseen liittyvä pehmoGIS-kysely(t) 16	
2.4	Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys	18
2.5	Sipoonkorven kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelma	25
2.6	Kansallispuiston palvelutarjonta.....	32
2.7	Kansallispuiston käyntimäärien kehitys	35
2.8	Kansallispuistoon ja sen lähialueille tuleva joukkoliikenne	37
2.9	Kansallispuistoon kävijätutkimus 2017	39
3	SIPOONKORVEN KANSALLISPUISTON SAAVUTETTAVUUS NYKYISIN.....	40
3.1	Haastattelut ja niiden toteutustapa	40
3.2	Pysäköintialueiden riittävyys kansallispuiston sisääntuloreiteillä	41
3.2.1	Yleistä	41
3.2.2	Valtion mailla olevat pysäköintialueet.....	41
3.2.3	Ympäristökuntien maa-alueille sijoittuvat pysäköintialueet.....	43
3.3	Metsähallituksen toimenpiteet yhteistyötahojen suuntaan saavutettavuuden parantamiseksi	45
3.4	Kansallispuiston huolto- ja käyttösuunnitelman (HKS) määrittämä tavoite kävijämäärästä vuoteen 2030 mennessä	45
3.4.1	Tavoitteen realistisuus.....	45
3.4.2	Muut toimenpiteet saavutettavuuden parantamiseksi	46
3.5	Kansallispuiston kävijämäärät eri alueilta	47
3.5.1	Kansallispuiston lähialueiden kaavoitussuunnitelmat tulevaisuudessa	47
3.5.2	Tie- ja katuverkon kehittäminen	48
3.6	Kevyen liikenteen silta Vanhan Porvoontien yli	50
3.7	Etäpysäköinti ratkaisuna ongelmaan	51
3.8	Pyöräilijöiden huomioiminen suunnittelussa.....	52
3.9	Julkisen liikenteen kehittämistarpeet	53
3.10	Muut merkitykselliset asiat Sipoonkorven kansallispuiston saavutettavuuden kannalta	55

4	RATKAISUEHDOTUKSET SIPOONKORVEN KANSALLISPUISTON SAA-VUTETTAVUUDEN PARANTAMISEKSI.....	57
4.1	Pysäköintialueiden kehittäminen	57
4.2	Joukkoliikenteen kehittäminen	60
4.3	Ympäristökuntien maankäytön vaikutus asiakaskäynteihin	62
4.4	Muut huomioon otettavat asiat	62
5	POHDINTA.....	65
	LÄHTEET	70
	LIITTEET	74
	Liite 1. Sipoonkorven kansallispuiston kartta	74
	Liite 2. Kevyen liikenteen väylästön kehittämistarpeet (oranssi katkoviiva)..	75
	Liite 3. Latukartta Hakunila-Kerava.....	76
	Liite 4. Sipoonkorven kansallispuiston ohjeelliset ratsastusreitit.....	77
	Liite 5. Kansallispuiston saavutettavuuteen liittyvät haastattelut	78

JOHDANTO

Sipoonkorven kansallispuisto perustettiin 1.5.2011 Helsingin ja Vantaan kaupunkien sekä Sipoon kunnan alueille (kuva 1). Perustettaessa Sipoonkorven kansallispuisto oli järjestyksessään 36. Suomen kansallispuistoista. Viralliset avajaiset kansallispuistossa pidettiin 27.9.2017. Kansallispuisto on osa pääkaupunkiseudun viherkehää. Tämä kooltaan 19 km² oleva vaihteleva, monipuolinen, pirstaleinen ja piskuinen kansallispuisto on 32. yhdessä Valkmusan kansallispuiston kanssa Suomen kansallispuistojen kokoverailussa suurimmasta pienimpään. Sipoonkorpi kerää kävijänsä monipuolisen luontonsa ja lukemattomien harrastusmahdollisuuksien kautta pääosin lähialueilta ympäristökunnista. Tyypillinen kansallispuistossa kävijä on päiväretkeilijä, joka viihtyy puistossa keskimäärin 3 tuntia kerrallaan. (Von Boehm 2010, 28.)



KUVA

1. Sipoonkorven kansallispuisto kartalla (Metsähallitus 2018)

Kansallispuiston kävijämäärät ovat tasaisesti nousseet puiston perustamisesta lähtien vuosittain ollen vuonna 2017 noin 91 000 kävijän paikkeilla (Metsähallitus 2018). Metsähallitus on asettanut tavoitteeksi kävijämäärän kasvattamisen 200 000 vierailijaan vuoteen 2030 mennessä (Halinen ym. 2013). Kävijämäärät ja erityisesti sen kasvattaminen tulee aiheuttamaan kasvavan ongelman Sipoonkorven kansallispuiston saavutettavuudessa.

Mitä on saavutettavuus? Wikipedia määritteli saavutettavuuden seuraavasti: ”Käsitteitä saavutettavuus ja esteettömyys käytetään usein toistensa synonyymeina kertomassa tuotteen tai palvelun yhdenvertaisesta ja helposta lähestyttävyydestä” (Wikipedia 2016). Kielitoimiston sanakirja määritteli sanan saavutettavuus palvelujen saavutettavuudeksi (Kotimaisten kielten keskus 2017). Tässä työssä saavutettavuudella tarkoitetaan puiston ja sen lähialueiden pysäköintialueita, joukkoliikennettä, tiestöä (sisältäen kadut, kevyen liikenteen väylät, hiihto- ja ratsastusreitit yms.), opasteita, viestintää ja turvallisuutta. Esteettömyydellä tarkoitetaan liikuntarajoitteisten henkilöiden pääsyä kansallispuistoon. Työssä tarkastellaan erityisesti pysäköintialueita sekä joukkoliikennettä, jotka ovat kansallispuistossa ja sen lähialueilla riittämättömät. Lisäksi työssä kartoitetaan kuntien maankäytön (asuinalueet, tiestö, kevyenliikenteen väylät jne.) suunnitelmia puiston ympärillä ja sen vaikutusta kävijämääriin ja saavutettavuuteen.

Tutkimuskysymykseen olen pyrkinyt löytämään vastauksia keräämällä tietoja mm. Metsähallituksen julkaisemista lähteistä kuten Sipoonkorven kansallispuiston huolto- ja käyttösuunnitelmasta (Halinen ym. 2013), Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvityksestä (2013) sekä Sipoonkorven kansallispuiston kävijätutkimuksesta (2009). Lisäksi olen haastatellut Metsähallituksen puistonjohtajaa ja kenttäpäällikköitä, puistonhoitajaa, ympäristökaupunkien ja -kuntien kaavoitus- ja liikennesuunnittelijoita, Uudenmaan ELY-keskuksen (L) edustajia sekä Helsingin seudun liikenteen edustajaa ja yksityishenkilöitä.

Omaakohtaisia kokemuksia Sipoonkorven kansallispuistosta ja sen saavutettavuudesta sain havainnoida kesällä 2017, jolloin työskentelin siellä työharjoittelussa opintoihini liittyen. Tämän kolmen kuukauden työharjoittelujakson aikana toimin osittain samoissa tehtävissä kuin varsinainen puistonhoitaja eli kansallispuistoa ylläpitävissä ja kehittävässä maastotöissä. Tällöin päivittäisten työtehtävien ohella sain havainnoida mm. julkisen liikenteen toimivuutta kansallispuiston alueelle sekä kausiluonteista pysäköintialueiden riittämättömyyttä, joka ilmeni ajoneuvojen pysäköimisessä muualla kuin virallisille kansallispuiston pysäköintialueille (kuva 2). Lisäksi havainnoin kansallispuistossa kävijöiden toiveita ja käyttäytymismalleja heidän vieraillessa tuolla luonnonkauniilla alueella. Osallistuin myös itse kävijätutkimuksen (2018) aineiston keräämiseen viitenä eri kertana kesällä 2017. Tämä käytännön työkokemus toi runsaasti omaa näkemystä tähän ongelmaan, joka kansallispuiston saavutettavuudessa on.



KUVA 2. Byabäckenin pysäköintialue ja Länsitie 20.8.2017

Ensimmäisessä luvussa johdattelen lukijan tutkimuskysymyksen äärelle ja avaan Sipoonkorven kansallispuistoa yleisesti. Toisessa luvussa kerron puiston perustamisen taustoja. Kolmannessa luvussa esitän puiston tämän hetkistä tilannetta ja palvelurakenteiden kehitystä verrattuna esimerkiksi kävijätutkimukseen (von Boehm 2010) nähden. Samalla tuon esille ne kipupisteet, joihin kansallispuistossa kävijät törmäävät kuvainnollisesti puistossa käydessään. Neljännessä luvussa tuon esille haastatteluni tulokset ja viidennessä luvussa pyrin löytämään ratkaisuehdotuksia tutkimusongelman ratkaisemiseksi ja Metsähallitukselle hyödynnettäväksi.

Tutkimusmenetelmänä käytän pääosin empiiristä eli kokemuseräistä havaintoihin ja haastatteluihin perustuvaa tutkimusmenetelmää. Rajaan työni koskemaan vain Sipoonkorven kansallispuistoa enkä ota työssäni kantaa ratkaisuehdotusten kustannuskysymyksiin, ekologisuuteen, eettisiin tai muihin laajempiin kysymyksiin. Tätä aihetta ei ole aiemmin käsitelty opinnäytetyönä. Työn tilaajana on Metsähallitus.

Sipoonkorven kansallispuiston saavutettavuuden ratkaiseminen on erittäin tärkeä asia Metsähallitukselle, mutta myös sen välittömässä läheisyydessä asuville, unohtamatta siellä päivittäin kävijöitä. Sipoonkorven kansallispuistolla on täydet mahdollisuudet sijaintinsa perusteella ja ympäristökuntien kaavoituksen toteutuessa kehittyä yhdeksi Suo-

men suosituimmista retkeilykohteista kävijämäärillä mitattuna. Samalla se ehkäpä tasapainottaisi myös Nuuksion kansallispuiston kävijämääriä (yli 300 000 kävijää/v), koska Nuuksioon kävijät tulevat myös suurelta osin pääkaupunkiseudulta (Nuuksion kansallispuiston kävijätutkimus 2017, 4). Kävijämäärien kasvaminen on Sipoonkorvessa myös kiinni palvelurakenteiden kunnosta ja niiden kehittämisestä vastaamaan kansallispuiston huolto- ja käyttösuunnitelmaa (Halinen ym. 2013). Kun palvelurakenteet ovat kunnossa, on Sipoonkorven kansallispuisto valmis vastaanottamaan tämänhetkisiä kävijämääriä huomattavasti suuremmat väkimäärät. Erityisesti sen saavutettavuuden on oltava parempi kuin nyt.

1 SIPOONKORVEN KANSALLISPUISTON SYNTY

1.1 Historiaa

Sipoonkorven historia juontaa juurensa aina 1200-luvulle asti, jolloin Hindsbyn kylä sai ensimmäiset asukkaansa todennäköisesti Hämeestä, myöhemmin myös Ruotsista. Hindsbyn kylä oli Sipoon suurin kylä 1300-luvulla. Hindsbyn kylä sijaitsee puiston koilliskulmassa lähellä nykyistä kansallispuiston rajaa, Byabäckenin purolaakson eteläpäässä (liite 1). Tuo silloin puuton laakso sopi paremmin ruotsalaiseen peltoviljelyyn kuin suomalaisen kaskiviljelyyn (Sipoonkorven historia 2017).

Luontoon.fi-sivustolla todetaan, että ”Hindsbyn metsä ja Byabäckenin purolaakson maat siirrettiin vuonna 1996 Metsähallituksen hallintaan. Sitä ennen ne olivat olleet Svenska småbruks- och egnahem -yhdistyksen, Helsingin kaupungin ja puolustusministeriön hallinnassa.” (Sipoonkorven historia 2017.) Hindsbyn metsä sijaitsee puiston pohjoisessa osassa Sipoossa, Länsitien molemmilla puolilla lähellä Hindsbyn kylää. Byabäckenin purolaakso on samannimisen puron varrella, joka virtaa osin Hindsbyn metsän siimeksessä.

Hindsbyn metsässä sijaitsee tätä nykyä myös Suomen metsäisin metsä Suomen luonto (2016) -artikkelin mukaan sekä tuo merkittävä Byabäckenin purolaakso perinneyhteyksiin, jossa tänäkin päivänä laidunnuksella pidetään yllä suomalaista perinnemaisemaa. Kuten Luontoon.fi-sivustolla todetaan, ”Byabäckenin purolaakson peltoja on viljelty näihin päiviin asti. Metsähallituksen hallinnassa olevat pellot ovat vuokralla, jotta viljely saataisiin jatkumaan alueella. Osa niityistä, hakamaista ja metsälaitumista on perinteisessä laidunkäytössä tänäkin päivinä.” (Sipoonkorven historia 2017.)

1.2 Sipoonkorven kansallispuiston taustaa

Metsähallituksen selvityksessä Sipoonkorven kansallispuiston edellytyksistä (2010) todetaan mm. seuraavaa:

Sipoonkorven suojelua lienee ensimmäisen kerran esitetty virallisesti vuonna 1976 Kansallispuistokomitean mietinnössä (Komiteanmietintö

1976:88), jonka liitteenä on maa- ja metsätalousministeriön luonnonvarinhoitotoimistossa laadittu luettelo luonnonsuojelun kannalta merkittävimmistä luonnonsäästiöiksi sopivista alueista. Luetteloon sisältyy ”Hindsbyn metsä” 480 hehtaarin laajuisena. Pienempiä lehtoalueita Hindsbyssä sisältyy lisäksi valtakunnalliseen lehtojensuojeluohjelmaan. Lisäksi Sipoonkorvessa on useita valtakunnallisessa inventoinnissa todettuja luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaita kallioalueita. (Metsähallituksen selvitys Sipoonkorven kansallispuiston perustamisedellytyksistä 2010, 7.)

Uudenmaan lääninhallituksen asettama Sipoonkorpi-työryhmä I esitti 1993 (Uudenmaan lääninhallituksen julkaisusarja 1993:7) joukon ehdotuksia luonnonsuojelun ja virkistyskäytön tavoitteiden toteuttamiseksi ja Sipoonkorven säilyttämiseksi yhtenäisenä metsäalueena. Tarkastelualue oli 5 400 hehtaarin suuruinen. Ehdotuksiin sisältyi 9 suojeltavaa aluetta. (Metsähallituksen selvitys Sipoonkorven kansallispuiston perustamisedellytyksistä 2010, 7.)

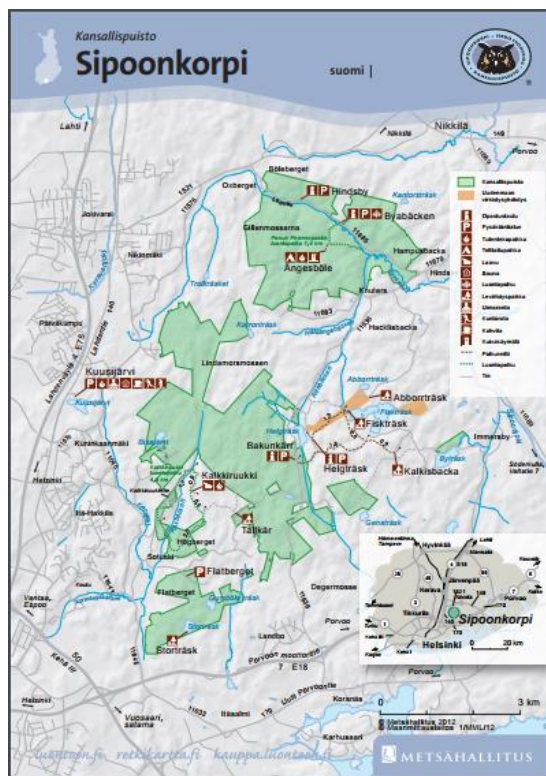
”Valtioneuvosto hyväksyi 1998 Suomen ehdotuksen Natura 2000 -verkostoksi, jonka EU:n komissio on hyväksynyt lopullisesti vuonna 2005” (Metsähallituksen selvitys Sipoonkorven kansallispuiston perustamisedellytyksistä 2010, 7). Nykyisen kansallispuiston alueella on kaksi Natura-aluetta: Sipoonkorpi (FI0100066) ja Sipoonjoki (FI0100086).

Selvitys jatkaa: ”Sipoonkorven kansallispuiston perustamisen selvitys pohjautuu Matti Vanhasen II hallituksen hallitusohjelmaan 19.4.2007 sekä perustuu Metsähallituksen ja ympäristöministeriön väliseen tulossopimukseen ympäristöministeriön toimialaan kuuluvien julkisten hallintotehtävien hoitamisesta ja niiden rahoituksesta vuodelle 2009. Sopimuksen kohdan 2.6 mukaan Metsähallitus laatii selvityksen Sipoonkorven kansallispuiston perustamisedellytyksistä yhteistyössä Uudenmaan ympäristökeskuksen kanssa. Selvityksen linjaukset on hyväksytty Metsähallituksen luontopalveluiden johtoryhmässä 3.11.2009.” (Metsähallituksen selvitys Sipoonkorven kansallispuiston perustamisedellytyksistä 2010, 4.)

Selvitys ottaa kantaa mm. aiempien työryhmien kehittämisehdotuksiin ja mietintöihin, ympäristökuntien kaavoitus- ja maanomistustilanteeseen, luonto-, kulttuuri- ja virkistysarvoihin sekä luonnonsuojelun toteutusvaihtoehtoihin kustannuksineen. Vaihtoehtoja on selvityksessä neljä kappaletta, jossa VE 0 on käytännössä rypäs erillisiä luonnonsuojelualueita. VE 1 kansallispuisto perustettaisiin pelkästään valtion maille. VE 2 lisäksi tulisivat valtion maiden lisäksi kuntien maat ja VE 3:ssa kansallispuisto ylettyisi valtion

ja kuntien maiden kanssa merelle asti. Lisäksi Metsähallitus lausuu selvityksessä oman näkemyksen kansallispuiston perustamisen tarpeellisuudesta. Vaihtoehtoista toteutui 1.5.2011 VE 1, jossa Sipoonkorven kansallispuisto on muotoutunut erillisten luonnonsuojelualueiden kuten Natura 2000 -alueista, yksityisten suojelemista alueista sekä valtion luonnonsuojeluun varatuista alueista (kuva 3). Myöhemmin kansallispuiston maa-alueita on kasvatettu maanvaihto- ja maanostokaupoilla (Metsähallituksen selvitys Sipoonkorven kansallispuiston perustamisedellytyksistä 2010, 23–31).

”Sipoonkorven kansallispuisto sai monta uutta ihailijaa kansallispuiston avajaisissa, Suuntana Sipoonkorpi -tapahtumassa.” Näin kirjoitettiin Sipoonkorven kansallispuiston virallisista avajaisista lauantaina 27.8.2011 Metsähallituksen tiedotteessa. ”Hyväntuulinen väki kansoitti tuoreen kansallispuiston maaston, retket ja muut tapahtumat. Tapahtumiin osallistui kaiken kaikkiaan noin 1500 retkeilijää. Päivän aikana kansallispuistoon tutustui myös ympäristöministeri Ville Niinistö ja lähikuntien johtoa.” (Metsähallitus tiedotteet 2011.) Näin Sipoonkorven metsäiset maastot ja perinneniityt vesistöineen muuttuivat vuosien saatossa erillisistä luonnonsuojelualueista kansallispuistoksi pääkaupunkiseudulle Helsingin, Vantaan ja Sipoon kuntien alueille vuonna 2011.



KUVA 3. Sipoonkorven kansallispuisto kartalla (Metsähallitus 2017)

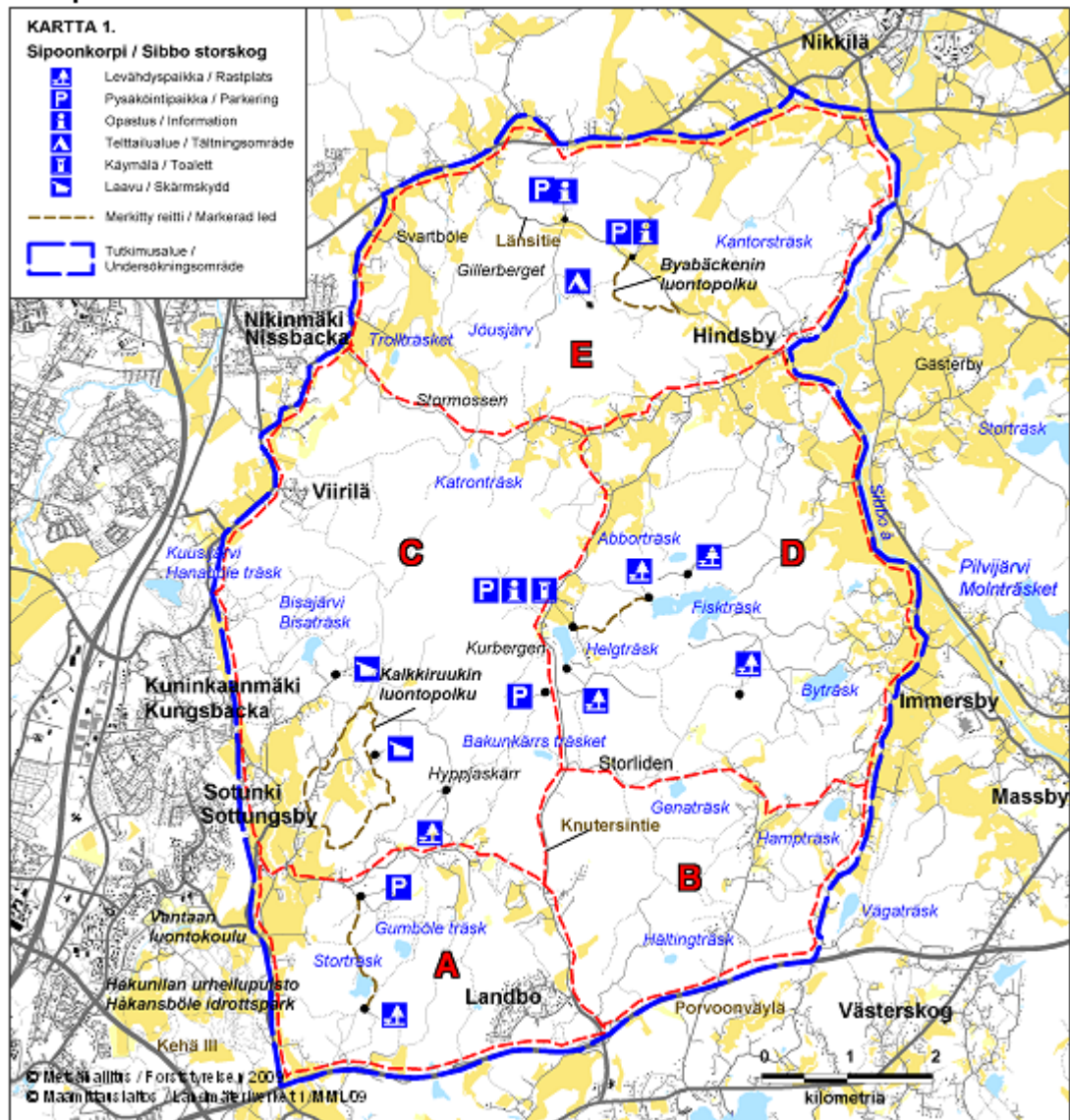
2 SIPOONKORVEN KANSALLISPUISTON TÄMÄNHETKINEN TILANNE

2.1 Yleistä

Sipoonkorvesta on tehty ennen kansallispuiston perustamista kävijätutkimus vuonna 2009 (von Boehm 2010). Kansallispuistoksi perustamisen jälkeen on Metsähallitus teettänyt Sipoonkorvesta kaksinkappalein pehmoGIS-kyselyitä Mapita Oy:llä (2012, 2013) ja kansallispuiston liikenneselvityksen, jonka tekemisestä vastasi Trafix Oy (2013). Kävijätutkimus ja tilatut työt olivat pohjana kansallispuiston huolto- ja käyttösuunnitelmalle (myöhemmin HKS), joka laaditaan kaikista kansallispuistoista. Lisäksi vuonna 2017 on tehty toinen kävijätutkimus (Lehtonen ym. 2018), joka julkaistaan vuonna 2018. Tämän tutkimuksen aineiston keräämiseen osallistuin myös itse kesällä 2017 viitenä eri kertana eri puolilla kansallispuistoa. Seuraavissa alaluvuissa tuon esille tehtyjen selvitystöiden parannusehdotuksia ja vertaan niitä puiston nykytilanteeseen sekä tuon esille yleisen puiston saavutettavuuden vuonna 2017.

2.2 Sipoonkorven suojelualueen kävijätutkimus 2009

Sipoonkorvessa on tehty kävijätutkimus vuonna 2009 Aino von Boehmin (Metsähallitus) toimesta. Kysely ajoittui kesäkaudelle ajankohtaan 28.4.2009–29.10.2009. Kysely toteutettiin yhteensä kymmenessä eri haastattelupisteessä eri puolella Sipoonkorpea (kuva 4). Tällä kyselyllä kartoitettiin alueen kävijärakenne, kävijöiden harrastukset, käytön alueellinen ja ajallinen jakautuminen sekä kävijäytyvyisyys ja virkistyskävijöiden rahankäytön paikallistaloudelliset tulo- ja työllisyysvaikutukset. Lisäksi kartoitettiin kävijöiden toiveita ja näkemyksiä alueen kehittämistä ja tulevaisuudesta. Tutkimus toteutettiin yhteistyössä Helsingin ja Vantaan kaupunkien, Sipoon kunnan ja Uudenmaan virkistysalueyhdistyksen kanssa. (Von Boehm 2010, 15.)



KUVA 4. Sipoonkorpi ja kysymyslomakkeen käyntikohteita varten laadittu aluejako. A = Storträskin alue, B = Hältingträskin alue, C = Bisajärven alue, D = Fiskträskin alue, E = Hindsbyn alue. © Metsähallitus 2010, © Maanmittauslaitos 1/MML/10. (Von Boehm 2010, 11)

Yhteenvedona voidaan todeta, että Sipoonkorpi oli vuoden 2009 kävijätutkimuksen mukaan (von Boehm 2010) lähivirkistysalue, johon tullaan usein muutamaksi tunniksi kerrallaan erityisesti Sipoonkorpea ympäröiviltä asuinalueilta ja pääkaupunkiseudulta. Paikalliset asukkaat kävivät Sipoonkorvessa useita kertoja viikossa, käyntikertoja saattoi tulla vuodessa useita kymmeniä. Vilkkaimpia ajankohtia ovat loppukesän ja alkusyksyn viikonloput, erityisesti sunnuntait. Alkukesän arkipäivät olivat hiljaisempia. Sipoonkorvessa suosituimpia alueita olivat tuolloin länsi- ja pohjoisosat. (Von Boehm 2010, 50.)

Kävijät saapuivat Sipoonkorpeen omalla autolla, pyörällä tai jalan. Yksikään tutkimukseen osallistuneista ei saapunut alueelle julkisilla liikennevälineillä. Ruuhkaisina aikoina oli pysäköintialueilla pulaa autopaikoista. (Von Boehm 2010, 50–51.)

Suosituin alue oli Sipoonkorven länsiosa eli Bisajärven alue, joka rajoittuu idässä Knutersintiehen. Vilkkaisiin alueisiin kuuluivat myös Viirilä luoteessa ja Kalkkiruukin luontopolku (nykyään Kalkinpolttajanpolku) ympäristöineen puiston keskiosissa. Hieman yli kolmannes kävijöistä liikkui tällä alueella. Vilkkautta selitettiin lähistöllä sijaitsevasta Kuusijärven ulkoilualueella ja runsailla asuinalueilla alueen länsilaidoilla. Toiseksi suosituin alue oli puiston pohjoisosissa sijaitseva Hindsbyn metsä eli alue Länsitien ympärillä. Tutkimuksen mukaan pohjoisosissa kävi 22 % kävijöistä. Vähiten sen sijaan kävijöitä oli tulosten perusteella Sipoonkorven kaakkoisosassa Hältingträskin ympäristössä. (Von Boehm 2010, 51.)

Kävijätutkimuksen aikaan palvelurakenteet (pysäköintialueet, opasteet, merkityt polut, tulipaikat, käymälät) olivat melko vaatimattomia ja lähinnä Uudenmaan virkistysalueen ylläpitämiä. Palvelurakenteisiin oli vastaajista 60 % tyytyväisiä tai melko tyytyväisiä. (Von Boehm 2010, 51.) Kehitettävääkin palvelurakenteista löytyi; vastaajat ilmoittivat, että alueelle tulisi saada lisää opastauluja ja -viitoituksia, merkittyjä reittejä, huollettuja tulipaikkoja ja käymälöitä. Lisäksi toivottiin (luonto) yrittäjien palveluita alueelle kuten myös roskankeräyspisteitä. Pysäköintialueet todettiin tutkimuksessa riittämättömiksi, erityisesti vilkkaimpina käyntiajankohtina. Palvelurakenteita toivottiin lisää maltillisesti ja että kohde kehittyisi päiväkohteena. Vastaajat olivat huolissaan Sipoonkorven kävijämäärien kasvusta ja sen myötä luonnon kulumisesta, rauhattomuuden lisääntymisestä ja ”erämaamaisuuden” häviämisestä. (Von Boehm 2010, 51–52.)

Kehittämiskohteena von Boehm esittää kävijätutkimuksen pohjalta, että suositun Vantaalla sijaitsevan Kuusijärven ulkoilualueen ja -keskuksen palveluita ja reittejä tulisi hyödyntää Sipoonkorven hoidon ja käytön suunnittelussa kuten myös Hakunilan urheilupuiston (von Boehm 2010, 50).

Lisäksi Von Boehm toteaa kehittämisideana, että joukkoliikennettä tulisi Sipoonkorpeen kehittää. Mellunmäen metroasemaa hän ehdottaa solmukohdaksi, josta matka jatkuisi Sipoonkorven eri osiin pl. pohjoisosa. Joukkoliikenne helpottaisi myös tuolloin vaivannutta pysäköintialueiden ajoittaista pulaa. (Von Boehm 2010, 50–51.)

Tulevaisuuden haasteina Sipoonkorvessa von Boehm summaa seuraavia asioita; käyntimäärä vuonna 2008 on ollut 35 000 kävijää, joten luonnonsuojelua tulee miettiä alueen kulumisen estämiseksi. Lisäksi suuremmat kävijämäärät edellyttävät laadukkaampaa palvelurakentamista huomioiden kuitenkin alueen rauhallisuus ja omia polkuja kulkevat kävijät. Polkureitistöjen kuntoon pitää panostaa sekä miettiä selkeä pääportti alueelle tai pääportit Nuuksion mallin mukaisesti. Nykyisiä pysäköintialueita tulee kunnostaa ja ehkäpä muutamia epävirallisia virallistaa pysäköintialueiksi, niin luvaton tienvarsi-pysäköinti saadaan vähenemään. Julkisen liikenteen kehittämistä tulee samassa yhteydessä miettiä parannettavaksi. (Von Boehm 2010, 55.)

Kansallispuiston lähialueille kaavaillut asuinalueet tulevat lisäämään kävijämääriä puistossa, joten ne on otettava huomioon polkuverkostojen reittilinjauksia suunniteltaessa. Patikoiden lisäksi tulee muistaa alueen muut käyttäjät kuten pyöräilijät (liite 2), ratsastajat (liite 3), hiihtäjät (liite 4) jne. reittiverkostoa suunniteltaessa. (Von Boehm 2010, 55.) Internetissä olevaa tiedonsaantia pitää parantaa nykyisestä, kirjoittaa von Boehm vielä kehittämistarpeiksi (2010, 56).

Kävijätutkimus antoi hyvät suunnittelu- ja kehittämisperusteet puiston palvelurakenteen parantamiselle ja saavutettavuuden haasteet ovat jo tuolloin olleet hyvin tiedossa. Kymmenen vuotta myöhemmin ollaan edelleen samojen haasteiden parissa, tosin kävijämäärät ovat tästä lähes kolminkertaistuneet. Toki palvelurakenteissakin on tapahtunut muutoksia, asiaa käsitellään myöhemmin kappaleessa 2.5.

2.3 Sipoonkorven kansallispuiston kehittämiseen liittyvä pehmoGIS-kysely(t)

Metsähallitus tilasi Mapita Oy:ltä 2012 pehmoGis-kyselyn kansallispuiston kehittämiseksi. Mapita Oy:ltä sitä olivat tekemässä Anna Broberg sekä Maarit Kahila ja se toteutettiin syksyllä 2012. Kyselyllä kartoitettiin vastaajien taustatietojen lisäksi heidän käyntikertojansa aiemmin kansallispuistossa ja käyttötottumuksia, parhaita paikkoja puistossa ja millainen olisi tulevaisuuden puisto sekä lopuksi vapaa sana (Broberg & Kahila 2012, 2). Kyselyn tulokset toimitettiin valmisteilla olevan kansallispuiston huolto- ja käyttösuunnitelman (Halinen ym. 2013) pohjana osaltaan. HKS:sta myöhemmin lisää kappaleessa 2.5.

Mikä on pehmoGIS-kysely? PehmoGis-kysely on lyhykäisyydessään Aalto-yliopiston mukaan ”ympäristön käyttäjien tuottamaa osallistuvaa paikkatietoa, joka on yleensä kokemuksellista, ja jota voidaan kerätä ja käsitellä osana paikkatietojärjestelmää. PehmoGIS-kyselyllä voidaan kartoittaa käyttäjien kokemuksia joko eri teemoista, esim. turvallisuudesta, tai asuinympäristön laadusta yleensä. Tietoa kerätään ensisijaisesti tutkimuskäyttöön, mutta myös suunnittelun ja päätöksenteon tueksi.” (Aalto-yliopisto 2018.)

Seuraavaksi kyselyn tulokset ja kehittämisideat, jotka liittyvät kansallispuiston saavutettavuuteen. Suurin osa kyselyyn vastanneista oli tullut Sipoonkorpeen sen lähialueilta. Sen sijaan vastaajien ilmoittama kulkutapajakauma poikkesi vuoden 2009 kävijätutkimuksesta. Edelleen suurin osa ilmoitti saapuvansa Sipoonkorpeen omalla autolla (63 %), pyörällä 18 % tai kävellen 8 % kävijöistä, mutta uutena saapumistapana kävijät ilmoittivat saapuneensa julkisilla liikennevälineillä alueelle (7 %.) (Broberg & Kahila. 2012, 5.)

Pysäköintialueina oli käytetty tasaisesti kansallispuiston pysäköintialueita eli Källangen ja Byabäcken Länsitien varressa pohjoisessa, idässä Knutersintien varrella olevaa pysäköintialuetta Bakunkärrissä ja Flatbergetin p-alueita Tasakalliontiellä puiston eteläisessä osassa. Puiston ulkopuolisista p-alueista oli käytetty Kuusijärven ja Hakunilan p-alueita kuten vuonna 2009 kävijätutkimuskin (von Boehm 2010) osoitti.

Reittien suunnittelulla ja opastuksella oli kävijöiden mukaan suuri merkitys, sillä Sipoonkorpeen on muodostunut laaja lähes viitoittamaton polkuverkosto. Info-pisteitä oli myös toivomuslistalla. Näillä infopisteillä tarkoitettaneen opastauluja, joissa karttatiedon lisäksi on myös sanallista tiedottamista. Lisääntyneet pyöräilijämäärät puistoon tulijoiden osalta asettaa haasteita myös kevyenliikenteen väylille, joita alueelle ei juuri tule. Myös p-alueita toivottiin lisää autoille kuten myös julkisen liikenteen kehittämistä (Broberg & Kahila. 2012, 11–15.)

Uusiksi palvelurakenteiksi nimettiin myös laavut ja tulipaikat kansallispuiston alueelle. Ulkopuolelle kansallispuistoa palveluiden kehittämistä toivottiin Kuusijärven ulkoilualueelle sekä Söderkullaan ja Hindsbyhyn (Broberg & Kahila. 2012, 16–17.)

Uusista alueista puiston sisällä kehitettäväksi nimettiin Bisajärvi lounaassa. Siellä sijaitsee kansallispuiston harvoja järviä. Aluetta halkovat kuitenkin hiihtoladut talvella, joita

sitten patikoidaan kesäisin. Uudet rakenteet palvelisivat myös siis hiihtäjiä (Broberg & Kahila 2012, 19.)

Kävijätutkimuksen mukaisesti toivottiin Sipoonkorpea kehitettävän luonnon kulumista estäen, erämaisuuutta suosien ja palvelurakenteita suunnaten kestävimille alueilla (Broberg & Kahila 2012, 20).

Toinen pehmoGIS-kysely toteutettiin seuraavana vuonna (2013) kansallispuiston kävijöillä. Vastausten pieni määrä ei kuitenkaan sallinut varsinaisten paikkatietoanalyysien tekoa, eikä tuloksista enää tässä vaiheessa saatu suunnittelun kannalta kovin paljoa irti (Halinen 2013).

Yhteenvedon voidaan todeta tästäkin Pehmo-GIS-kyselystä se, että vastaukset olivat monilta osin samansuuntaisia kuin vuoden 2009 kävijätutkimuksen (von Boehm 2010) tulokset. Näitä ovat siis seuraavat asiat: Puistoon tulee päästä jalan/pyörällä, julkisella kulkuvälineellä ja omalla autolla. Rakenteita tulisi kohentaa olemassa olevien reittien osalta. Näitä kohentamistoimenpiteitä on mm. pysäköintipaikkojen lisäys, opasteiden ja viitoitusten kunnostus paremmin opastavaksi, laavujen ja tulentekopaikkojen lisäys sekä palvelujen lisäys Kuusijärven ulkoilualueelle sekä Hindsbyhyn ja Söderkullan alueelle. Bisajärven alue tulee ottaa mukaan reitti/taukopaikkasuunnitteluun, koska vesistöjä ei juuri puistosta löydy. Tämäkin aineisto antoi paljon pohjatietoa seuraavana vuonna kirjoitettavalle kansallispuiston huolto- ja käyttösuunnitelmalle (Halinen ym. 2013), josta myöhemmin lisää luvussa 2.5.

2.4 Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys

Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys liittyy myös oleellisena osana kansallispuistolle valmistettavaan hoito- ja käyttösuunnitelmaan. Liikenneselvityksessä on kartoitettu nykyiset liikenneyhteydet, arvioitu kävijä- ja liikennemäärien kasvua sekä esitetty ratkaisuja kansallispuiston saavutettavuuden parantamiseksi ja etenkin pysäköinnin kehittämiseksi lyhyellä tähtämellä. Lisäksi työssä tarkastellaan kansallispuiston ympäristössä pitkällä aikavälillä tapahtuvien maankäyttömuutosten vaikutuksia liikennejärjestelyihin. Sen on laatinut Trafix Oy vuonna 2013 Metsähallituksen tilauksesta, jossa työn projektipäällikkönä toimi Leena Gruzdaitis. Lisäksi Trafix Oy:stä työhön osallistuivat

Jouni Ikäheimo, Jaana Kämäräinen ja Mikko Yli-Kauhaluoma. Sen laatimiseen ovat osallistuneet myös Vantaan (Laura Muukka, Tiina Sirviö) ja Helsingin kaupungit (Markus Ahtiainen), Sipoon kunta (Eva Lodenius), Uudenmaan ELY-keskus (Pekka Hiekkala), HSL (Petri Nissinen) ja Metsähallitus (Arja Halinen). (Sipoonkorven kansallispuiston liikenne-selvitys 2013, 5, 9.)

Liikenneselvitys toteaa, että Sipoonkorpi on etenkin lähivirkistyskohde (von Boehm 2010), mutta kansallispuiston perustamisen myötä kiinnostus aluetta kohtaan on kasvanut myös kauempaa saapuvien retkeilijöiden keskuudessa. Sipoonkorven kansallispuiston kävijämäärät ovat kasvaneet viime vuosina suurin harppauksin, tavoitteena on esitetty 200 000 vuotuisen kävijämäärän ylittyminen vuoteen 2030 mennessä (HKS 2013). Kävijämäärän oletetaan kasvavan sekä kansallispuiston rakenteiden uusimisen ja palveluiden kehittämisen, että kaupunkirakenteen tiivistyessä Östersundomin (Helsinki) ja Sibbesborgin (Söderkulla, Sipoo) alueiden rakentumisen myötä. (Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys, 2013, 5.) Kansallispuiston kävijämäärien kehitys on esitetty taulukossa 2, luvussa 2.7.

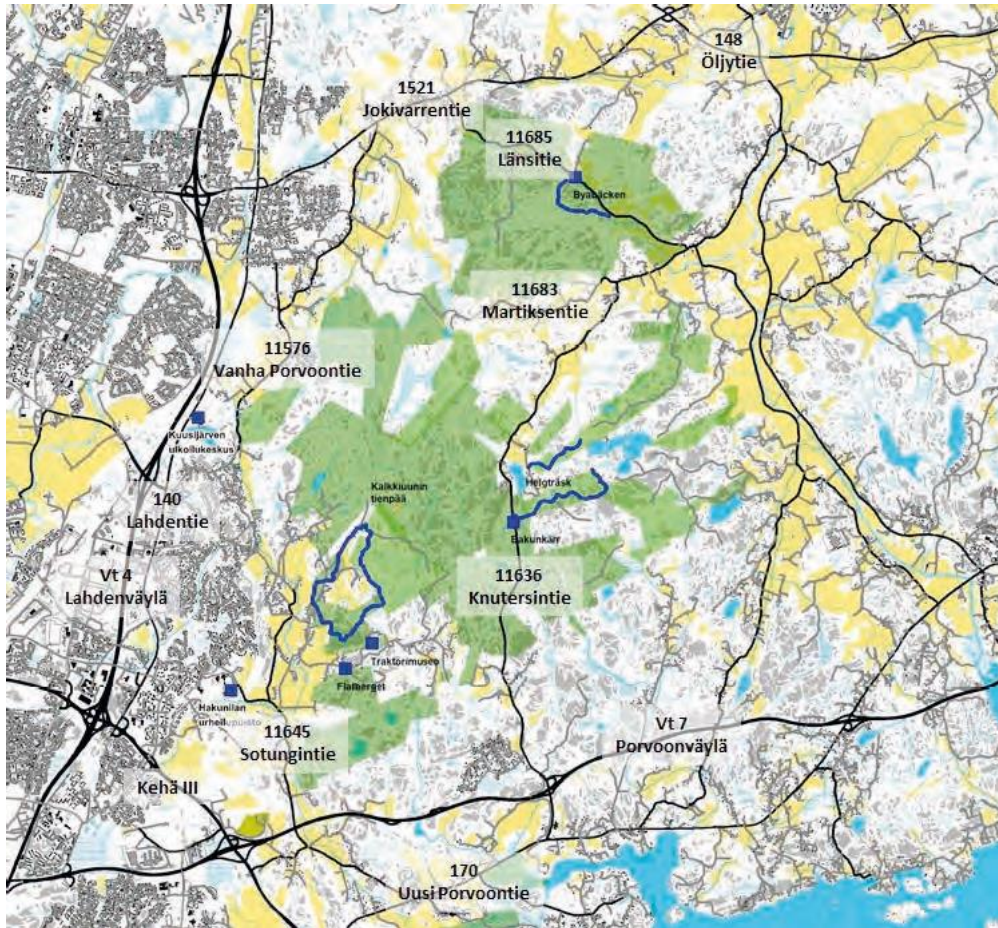
Sipoonkorven kansallispuiston alueella oli vuoden 2013 lopulla neljä valtionmaalla (kansallispuistossa) olevaa pysäköintialuetta (40 ap.), sekä yksi p-alue Trollbergan traktori-museon (Nybyggetintie 21, Vantaa) pihamaalla (30 ap.), jonka sopimus oli uusittava vuosittain. Lisäksi Kuusijärven ulkoilukeskuksen ja Hakunilan urheilupuiston pysäköinti-alueet palvelivat myös kansallispuistossa vierailevia tuolloin. Nykyisten pysäköintialueiden kapasiteetti on riittämätön etenkin vilkkaimpina käyntipäivinä loppukesän ja alkusyksyn viikonloppuina. (Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys, 2013, 5.)

Vilkkaimpina päivinä pysäköintiä on toteutettu myös yleisten ja yksityisten teiden varsilla ja jopa yksityisissä pihossa. Haasteelliseksi pysäköinnin tekee puistossa se, että siellä ei ole vain yhtä tai kahta selvää lähtöpistettä isoine pysäköintialueineen, vaan kävijät ovat muodostaneet oman polkuverkoston ympäri koko puiston alueen ja pysäköinti on ollut sen myötä hyvinkin kirjavaa. Vilkkainta ovat olleet syyskesän kauniit viikonloppun päivät, jolloin sienestäjät, marjastajat ja muut retkeilijät ovat kanoittaneet puistoa. Viikonloppuisin julkisen liikenteen eli bussivuorojen vähentyminen vaikuttaa yksityisautoilun lisääntymiseen. (Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys, 2013, 9.)

Kehittämiskohteina liikenneselvityksessä todetaan mm. tarve keskittää puiston virkistyskäyttöä tietyille alueille ja reiteille sekä ohjata kävijät saapumaan tiettyihin reittien lähtöpisteisiin. Toisaalta kansallispuisto on merkittävä lähivirkistyskohde, jossa huomattava osa kävijöistä suuntaa muualle kuin merkityille reiteille (esim. koiranulkoiluttajat, marjastajat, sienestäjät), jolloin pienempiä sisääntuloportteja voisi olla useampia. (Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys, 2013, 9.)

Liikenneselvityksessä esitetään pysäköinnin keskittämistä kahdelle suurelle pysäköintialueelle Kuusijärven ulkoilualueelle Vantaalle sekä Knutersintien varteen Helsinkiin/Sipooseen. Kuusijärven pysäköintialueen laajentamisella sekä uuden suuren pysäköintialueen perustamisella saadaan selvityksen perusteella yli 500 uutta henkilöautopaikkaa näille edellä mainituille tulevaisuuden ”pääporteille”. Jo olemassa olevia pysäköintialueita laajennetaan selvityksen mukaisesti ja huomioidaan kaikissa vaihtoehdoissa myös linja-autot ja polkupyöräilijät pysäköinnin osalta. Lisäksi joukkoliikennettä esitetään parannettavaksi kuten myös liikenneturvallisuutta paikoissa, joissa se risteää yleisen liikenteen kanssa. (Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys, 2013, 5.)

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa nopeusrajoituksia alentamalla erityisesti Länsitiellä ja Knutersintiellä (kuva 5), joilla molemmilla on 80 km/h yleisrajoitus, vaikka tiet ovat mutkaisia ja osin kapeita hiekkapäällysteisiä teitä. Vuonna 2017 Knutersintien nopeusrajoitus oli jo alennettu 60 km/h:ssa havaintojeni mukaan. Muutenkin vilkkaasti liikennöityjen teiden nopeusrajoituksia tulee tarkastella kriittisesti kansallispuiston ympärillä. Onnettomuudet vuosina 2008–2012 ovat sattuneet tieosuuksilla, joissa on 80 km/h yleisrajoitus. Näillä kyseisillä Knutersintiellä ja Länsitiellä tapahtui selvästi eniten yksittäisonnettomuuksia ja toiseksi eniten kohtaamisonnettomuuksia. (Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys, 2013, 10–14, 18–19.) Tiestö kunto ei poikkea Suomen vallitsevasta tiestön kuntotasosta omien havaintojeni mukaan.



KUVA 5. Sipoonkorven kansallispuistoa palveleva tieverkko (Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys 2013, 10)

Selvitystyöryhmä on ottanut kantaa myös kaupunkirakenteen kehittämiseen kaavoituksen myötä Östersundomissa Helsingissä ja Sibbesborgissa, Talmassa ja Nikkilässä. Erityisesti Östersundomissa ja Sibbesborgissa tulee asukasmäärät kasvamaan vuoden 2020 jälkeen 70 000–100 000 asukkaalla per kohde. Nämä asukasmäärät tulevat näkymään päiväkäynteinä puiston alueella. Sipoonkorven kansallispuiston uskotaan olevan merkittävä lähivirkistyskohde näiden alueiden uusille asukkaille vanhoja unohtamatta myös tulevaisuudessa. (Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys, 2013, 23.)

Selvitys ottaa kantaa myös siihen, miten kävijämäärät jakaantuisivat tasaisemmin ympäri vuoden puiston alueelle, mikäli HKS:n tavoite kävijämäärissä (200 000) toteutuu vuoteen 2030 mennessä. Edellä mainituista kehitystoimenpiteistä huolimatta tulee valtaosa kävijöistä edelleen puistoon omalla autolla, joka edellyttää runsaasti lisää pysäköintiruutuja seuraavanlaisen laskelman mukaisesti:

Pysäköintipaikkamäärätarvetta on pyritty arvioimaan karkeasti vuoden 2009 käyntimäärien ja kävijätutkimuksen yhteydessä tehdyn pysäköityjen

autojen laskennan tulosten perusteella. Vuoden 2009 käyntimäärä oli noin 41 000 ja pysäköintilaskennan tuloksena oli 137 autoa, eli tarve on yli 3,4-kertainen pysäköintipaikkamäärään verrattuna. Vuoden 2030 käyntimäärä-arvio on puolestaan 4,9-kertainen vuoden 2009 käyntimäärään verrattuna. Olettaen, että pysäköintipaikkatarve kasvaa samassa suhteessa käyntimäärän kanssa, vuonna 2030 tarvittava pysäköintipaikkamäärä on noin 670 autopaikkaa. Vastaavasti voidaan arvioida vuoden 2012 pysäköintipaikkatarvetta käyntimäärien perusteella. Tällöin vuoden 2012 paikkamäärätarve olisi ollut jo noin 270 autopaikkaa, joka on 3,9-kertainen nykyiseen paikkamäärään verrattuna. On kuitenkin huomattava, että valtaosan vuodesta nykyinenkin paikkamäärä on riittävä ja pysäköintipaikkatarve on korkea erityisesti yksittäisten vierailupiikkien aikana (loppukesän ja alkusyksyn viikonloput). (Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys, 2013, 23.)

Yhteenvetona pysäköintialueista voidaan todeta, että vuonna 2013 oli Sipoonkorven kansallispuiston pysäköintialueilla 40 pysäköintipaikkaa henkilöautoille (taulukko 1). Lisäksi Kuusijärven ulkoilukeskuksen ja Hakunilan urheilupuiston yli 300 pysäköintipaikkaa palvelevat osin kansallispuiston kävijöitä. Suunnitelmassa esitetyillä nykyisten pysäköintialueiden laajennuksilla ja uusien pysäköintialueiden rakentamisella on kansallispuiston käyttöön mahdollista saada noin 400 uutta pysäköintipaikkaa. Lisäksi Kuusijärven ulkoilukeskuksen mahdollinen uusi, noin 250 paikan pysäköintialue on osin kansallispuiston kävijöiden käytössä. Liikenneselvityksen liitteissä oli hyvin tarkasti kuvilla eri vaihtoehtoinen havainnollistettu pysäköintialueiden laajentaminen sisältäen linja-auto- ja pyöräpysäköinti kustannusvaikutuksineen. Taulukossa 1 on esitetty nykyiset ja kehitettävät pysäköintialueet pysäköintipaikkamäärineen.

Liikenneselvityksen tuloksia ja ehdotuksia saavutettavuuden parantamiseksi pyörällä tai kävellen:

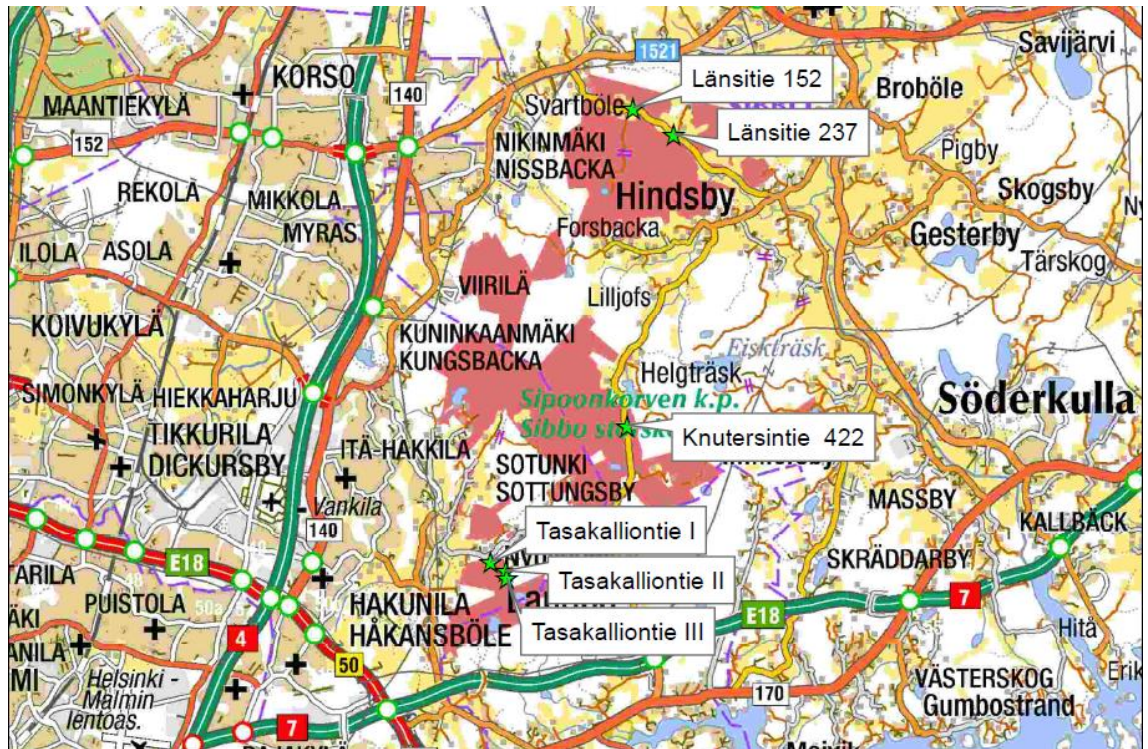
Vuoden 2012 PehmoGIS-kyselyn mukaan pyörällä kansallispuistoon saapuvien kävijöiden osuus on 18 % ja alueelle toivottiin lisää pyöräpysäköintiä. Polkupyörä on potentiaalinen kulkutapa etenkin lähialueen asukkaille. Kansallispuiston saavutettavuuden parantamiseksi polkupyörällä pysäköintialueille ja reittien lähtöpisteisiin sijoitetaan paikat pyöräpysäköinnille. Byabäckenin, Bakunkärrin, Tasakalliontien ja Sotungintien pysäköintialueille ehdotetaan ensimmäisessä vaiheessa toteutettavan 10 pyöräpaikkaa. Knutersintien uudelle pysäköintialueelle on esitetty toteutettavan noin 40 pyöräpaikkaa. Lisäksi pyöräpysäköintiä (10 pp) ehdotetaan Kalkkiuunintien päähän, josta olisi yhteydet nykyiselle Kalkkiuunin luontopolulle ja uusille reiteille. Myös kevyen liikenteen väylästä tarpeet oli liikennesuunnitelmassa otettu huomioon. (Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys, 2013, 27–28.)

Toistaiseksi ei kevyen liikenteen väylästä ole juurikaan kehittynyt vuodesta 2013. Suunnitelmista lisää seuraavassa luvussa (4. luku). Seuraavia parkkialueita (taulukko 1, kuva 6) on laajennettu vuonna 2015 Metsähallituksen kenttäpäällikkö Arto Pummilan (2017) mukaan seuraavasti:

TAULUKKO 1. Kansallispuiston parkkialueet ennen ja jälkeen vuoden 2015

Pysäköintialue ja osoite	Autopaikkoja ennen vuotta 2015	Autopaikkoja tuli lisää vuonna 2015	Nyt yhteensä vuonna 2017	Huomionarvoista kuten miksi ei laajennettu enemmän ja liikenneselvityksen toteutunut vaihtoehto (VE)
Källängen Länsitie 152	8 ap.	4 ap	12 ap.	Vaikea/kallis maasto laajentaa (korkeuserot) sekä luonnonsuojelulliset asiat. Ei ollut mukana liikenneselvityksessä.
Byabäcken Länsitie 237	11 ap.	10 ap	21 ap.	Yksityismaanomistajuutta p-alueen ympärillä, valtion maat (MH) käytetty loppuun. Muinaismuistokohde p-alueen vieressä. Luonnonsuojelullinen asia 1). VE1.
Bakunkärr Knutersintie 422	10 ap 1 la ap. 2)	26 ap.	36 ap.	Laajennusosa tuli Knutersintien itäpuolelle, vanha p-alue jäi tien länsipuolelle (luonnonsuojelullinen asia).
Flatberget Tasakalliontie I	12 ap.	22 ap. 1 la ap. 3)	34 ap.	Ei toteutunut mikään liikenneselvityksen vaihtoehto.
Flatberget Tasakalliontie II	-	7+12 ap.	19 ap.	Ei ollut mukana liikenneselvityksessä. Sijainti noin 300 m Tasakallio I p-alueesta (ajetaan p-alueen läpi)
Flatberget Tasakalliontie III	-	10 ap.	10 ap.	Ei ollut mukana liikenneselvityksessä. Tilausnuotiopaikan käyttöön (ei vielä toteutunut). Ajo Tasakalliontie II p-alueen kautta.
Knutersintien uusi p-alue	-	-	-	Ei ole vielä toteutunut. Maa-alue Helsingin kaupungin omistuksessa. Liikenneselvityksessä suunniteltu 240 ap, 4 lap. ja 40 pp
Sotungintie	-	-	-	Ei ole vielä toteutunut. Maa-alue Vantaan kaupungin omistuksessa. Liikenneselvityksessä suunniteltu 58 ap ja 10 pp
Kuusijärvi	-	-	-	Ei ole vielä toteutunut. Maa-alue vantaan kaupungin omistuksessa. Liikenneselvityksessä suunniteltu 270 ap:n alue Lahdentien länsipuolella. P-alueen uusi sijoituspaikka Lahdentien itäpuolella. Tällä hetkellä autopaikkoja 250 Lahdentien itäpuolella.
Yhteensä	41+1	81+1	122+2	Tasakalliontie III autopaikat eivät ole mukana luvuissa, koska paikat eivät ole olleet pysäköinti käytössä.

- 1) Byabäckenin jaloja lehtipuita suojeltava
- 2) Liikennesuunnitelman VE 1 linja-autopaikka siirtyy uudelle Knutersintien p-alueelle. Muuten mikään liikenneselvityksen vaihtoehtoista ei toteutunut
- 3) Linja-autopaikka tullut laajennuksen yhteydessä.



KUVA 6. Sipoonkorven kansallispuiston valtion mailla olevat pysäköintialueet (Metsähallitus)

Liikenneselvityksessä (Trafix Oy 2013) oli myös lyhyen- ja pitkän aikavälin ehdotus, jossa pohdittiin linja-autoliikenteen linjaston kehittämisestä liittyen kehäradan valmistamiseen vuonna 2015. Luvussa 3 käsitellään uutta linjastosuunnitelmaa liittyen Sipoonkorven kansallispuistoon, joten tuota vanhaa linjastoa ei tässä työssä käsitellä. Lisäksi pohdinnan alla oli tien lakkauttaminen (Knutersintie) ja muuttaminen yksityistieksi ja muutenkin Knutersintien eteläpään maankäytöstä liittyen Östersundomin kaavoitukseen. Näistä asioista lisää luvussa 3.

2.5 Sipoonkorven kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelma

Ympäristöministeriö on nettisivuillaan (YM 2016) määrittänyt seuraavaa: ”Luonnonsuojelualueita ovat kansallispuistot, luonnonpuistot, valtion muut luonnonsuojelualueet ja yksityisille maille perustetut suojelualueet.” Edellä mainittuja alueita säätelee siis luonnonsuojelulaki (20.12.1996/1096). Ja ympäristöministeriö jatkaa: ”Kansallispuistolle laaditaan aina luonnonsuojelulain mukainen hoito- ja käyttösuunnitelma (HKS), jonka laatii aluetta hallinnoiva viranomais, joka on valtion mailla Metsähallitus. Alueen käyttäjiä kuullaan suunnitelmien valmistelussa. Kansallispuistojen hoito- ja käyttösuunnitelman

vahvistaa ympäristöministeriö.” (YM 2016.) Sipoonkorven kansallispuiston HKS (Halinen ym. 2013) on edelleen hyväksyttävänä ympäristöministeriöllä, joten se on luonnosasiakirja, mutta jota on siitä huolimatta noudatettu kansallispuiston kehittämisen toteutuksessa (Rauhala 2017). HKS on siis kansallispuiston suunnittelun käytön perusasiakirja, jossa määritetään kansallispuiston:

- nykytilanne
- keskeiset arvot ja uhat
- tavoitteen asettelu
- toteutus
- ympäristövaikutusten arviointi
- seuranta

Sipoonkorven osalta suunnitelman on kirjoittanut Arja Halinen. Suunnitteluryhmään ovat kuuluneet Metsähallituksesta lisäksi Antti Below, Tiina Kanerva, Päivi Leikas, Madeleine Nyman, Minttu Perttula ja Annukka Rasinmäki (Halinen ym. 2013, 4, 6.)

Otan esille suunnitelman toteutuskohdassa olleita saavutettavuuteen liittyviä asioita. Toteutuksessa todetaan HKS:n lomakkeella 21B sivulla 85 pysäköintialueiden laajentamisesta vuoden 2020 kuluessa seuraavasti: ”Pääporteiksi rakennetaan Kuusijärven ulkoilukeskus sekä uusi Knutersintien portti. Kuusijärven ulkoilukeskuksen osalta toteutusvastuussa on Vantaan kaupunki. Lisäksi porteille rakennetaan tai laajennetaan pysäköintialueita, sijoitetaan maasto-opasteita sekä opastettujen reittien lähtöpisteet.” Pysäköintialueista HKS määrittää, että ”Hakunilan urheilupuisto toimii talvella etenkin hiihtäjien porttina puistoon. Muita pienempiä pysäköintialueita ovat Källängen (säilyy nykyisellään), Byabäcken (laajennetaan), Bakunkärr (säilyy nykyisellään tai voidaan kunnostaa myöhemmin, mikäli se Fiskträskin alueen reittien rakentamisen myötä olisi tarpeen), Tasakalliontie (laajennetaan) sekä Sotunki (uusi, Vantaan kaupungin kiinteistölle). Mikäli retkeily- ja luontomatkailuvyöhykettä laajennetaan Viirilän suuntaan, tulisi sinne myöhemmässä vaiheessa sijoittaa pysäköintialue, mutta toistaiseksi Viirilässä ei ole kansallispuiston pysäköintiä.” Nämä toimenpiteet määritetään kiireellisenä vuoteen 2020 valmistuviksi (Halinen ym. 2013, 85.)

Vanhojen olemassa olevien pysäköintialueiden laajennus on toteutettu vuonna 2015 myös kiireellisenä Sipoonkorven kansallispuistosta laaditun liikenneselvityksen hengessä. Pysäköintialueiden laajennuksesta enemmän kappaleessa 2.4.

Polkureitistöjen osalta mainitaan HKS:ssa seuraavaa: ”Reittisuunnittelussa huomioidaan, että porttien läheisyydessä on tarve lyhyille pistäytymisenkeille, mutta myös yhteydet pidemmille retkille puistoon.” Lisäksi HKS jatkaa: ”Ponun Perinnepostia polun nimi muutettavaksi Byabäckenin poluksi, jolloin polku kestäväitetään ja sille etsitään vaihtoehtoinen paluureitti Länsitien sijaan vuoden 2015 kuluessa.” (Halinen ym. 2013, 85.) Polku on kestäväitetty suodatinkankaalla ja kalliomurskeella 2015, mutta Länsitien korvaava reitti on edelleen linjaamatta ja rakentamatta (2017). Ängesbölen tulentekopaikkaa (kuva 7) Byabäckenin polun varrella on kesällä 2017 kehitetty lisäämällä sinne toinen nuotiopaikka sekä pystyttämällä entinen Bisajärven laavu taukopaikalle (kuva 8).



KUVA 7. Uusi nuotiokehä Ängesbölen taukopaikalla Kiira-myrskyn jäljiltä 2017



KUVA 8. Bisajärven parilaavu uudelleen pystytettynä Ängesbölen tulipaikalle 2017

HKS määrittää sivulla 86 seuraavia toimenpiteitä tehtäväksi kiireellisenä vuoden 2015 aikana:

Kulkuyhteys Kalkinpolttajan polulle opastetaan Tasakalliontien pysäköintialueelta sekä yhdysreiteiltä Kuusijärven ja Knutersintien porteilta käsin. Kunnostusmenetelmänä on polun pinnoittaminen sorastamalla sekä tarvittavat rakenteet, kuten maastoportaat ja pitkokset. Kunnostus tehdään erillisen toimenpidesuunnitelman mukaisesti. Polun varrella on laavu, joka säilytetään. Polttopuusuoja uusitaan suuremmaksi. Högbergetille, joka on perinteinen maisemakohde, rakennetaan katselulava. (Halinen ym. 2013, 86.)

Kalkinpolttajan polkua on kestävytetty ja portaikkoja rakennettu 2015–2016, reittiopasteita lisätty Tasakallion parkkipaikalta asti ja portaikot (kuva 9 ja 10) rakennettu vuonna 2017, mutta yhdysreittiä kävelijöille Kuusijärven ulkoilualueelta ei ole viitoitettu Kalkinpolttajanpolulle. Kalkkiruukin laavun ympäristöä on kesällä 2017 kohennettu mm. uudella isommalla puuliiterillä (kuva 11), lisäämällä pöytäpenkki -yhdistelmä sekä muuttamalla vanha puuliiteri makuusopeksi. Katselulavaa Högbergetin laelle ei ole vielä rakennettu.



KUVAT 9 JA 10. Kalkinpolttajanpolulle valmistuneita portaikkoja kesällä 2017



KUVA 11. Kalkkiruukin laavun uusi polttopuusoja kesällä 2017

Melko kiireelliseksi (valmistuminen 2016–2018) HKS mainitsee sivulla 86 mm. seuraavaa:

Storträskin reitti Tasakalliontien pysäköintialueelta lammelle ja sen ympäri on vakiintuneessa käytössä. Reitti on erittäin huonokuntoinen ja maasto kulumunut. Kunnostusmenetelmänä on polun pinnoittaminen sorastamalla sekä tarvittavat rakenteet, kuten maastoportaat ja pitkokset. Kunnostus tehdään erillisen toimenpidesuunnitelman mukaisesti. Yksityismaalla kulkevasta reitinosasta tehdään sopimus tai kauppa maanomistajan kanssa. Storträskin lammen eteläpäässä on tulentekopaikka, jonka ylläpidosta on vastannut lammen vuokrannut kalastusyhdistyksen. Tulentekopaikka siirtyy Metsähallituksen ylläpidettäväksi ja rakennetaan uudelleen. Paikalle voidaan rakentaa myös keittokatos. Vastaavat palvelut toteutetaan seuraavassa vaiheessa (myöhemmin) Gumböleträskin lammen rannalle. (Halinen ym. 2013, 86.)

Vuonna 2017 tilanne oli se, ettei polkureitistöä ole vielä kunnostettu. Ainoastaan viitotusta Tasakallion tien pysäköintialueelta on parannettu ja siellä oleva kuivakäymälä on maalattu. Tulipaikka on edelleen kalastusyhdistyksen käytössä (polttopuut toimittaa MH) ja se on kunnostamatta. Kesän 2018 kunnostustöiden yksi painopiste lienee Storträskin lammella (vuokrasopimuksesta riippuen) ja sille vievällä polulla.

Melko kiireellisenä HKS:ssa on mainittu myös ”reitti yhteydet Knutersintien portilta Kalkinpolttajan polulle ja Kuusijärven ulkoilukeskuksesta Bisajärvelle ja edelleen Kalkinpolttajanpolulle. Kuusijärveltä Kalkinpolttajanpolulle suuntautuvalla reitillä rakennetaan silta Vanhan Porvoon tien yli Vantaan kaupungin toimesta.” HKS jatkaa: ”Kuusijärveltä Kalkinpolttajanpolulle tulevan reitin varrelle Bisajärven rannalle rakennetaan samoin tulentekopaikka tai keittokatos.” (Halinen ym. 2013, 86.)

Reittien rakentaminen piti käynnistyä vuosina 2015–2016 (valmistuminen 2020), näin ei ole vielä tapahtunut. Luvussa 4 esitän kaupunkien kaavoitussuunnitelmia, jossa selviää mm. ylikulkusillan suunniteltu rakentamisajankohta. Myököän Bisajärvelle ei vuonna 2017 oltu tehty mitään rakennelmia toistaiseksi.

Ote HKS:sta:

Myöhemmin (Ei kiireellinen, toteutus käynnistyy aikaisintaan vuonna 2023) voidaan mahdollisesti toteuttaa reitti yhteys Viirilästä kansallispuistoon sekä Fiskträskin reitti, mikäli alue siirtyy kokonaisuudessaan Metsähallituksen hallintaan. Viirilän reitti perustuisi olemassa olevaan polkuun. Fiskträskin reitti olisi samoin olemassa oleva polku, joka on opastettu ja

reittilinjausta on muutettu läheisen asutuksen vuoksi. Helträskin parkki-alue on poistettu käytöstä ja polkureitti on tänä päivänä ympyräreitti lähtöpaikkana Bakunkärren p-alue. Mikäli reittialue liitetään kansallispuistoon, reitti toteutetaan osin uutena ympyräreittinä ja Fiskträskin rantaan tultaneen sijoittamaan laavu ja tulentekopaikka tai mahdollisesti keittokatos. Mikäli puiston aluetta ei laajenneta, Metsähallitus esittää ennen puiston perustamista sopimusperusteisesti tehtyjen reittien uutta tarkastelua ja mahdollisesti reiteistä luopumista. (Halinen ym. 2013, 86.)

Kesällä 2017 Fiskträskin polku oli muutettu ympyräreitiksi ja sen viimeinen kilometri oli linjattu uudelleen kulkemaan kansallispuiston alueella kokonaisuudessaan. Polkureitistön viitoitusta on paranneltu samana kesänä. Muita rakennelmia, kuten pitkoksia tai tulipaikkaa laavuineen ei ole tehty.

Hoito ja käyttösuunnitelmassa ”on esitetty myös reittiyhteystarpeita mm. puiston eteläpuolelta Östersundomin alueelta puistoon, joiden polkureitistöjen tarkempi sijoittaminen ratkaistaan erikseen. Puiston ulkopuolella reittien sijoittamista ohjataan kaavoituksella. Mahdollinen reittiyhteys on myös Keinukallio-Kuusijärvi –yhdysreitti nykyisen hiihtolatuhteyden mukaisesti (liite 3).” (Halinen ym. 2013, 86.) Kyseisestä asiasta on tehty aloite¹ vuonna 2016 Suomen ladun ja kansallispuiston ympäristökuntien alaosastojen ja urheiluseurojen toimesta Keravan ja Vantaan kaupungeille sekä Sipoon kunnalle ja Metsähallitukselle¹. Tämäkin asia saanee jatkosysäyksen Vantaan kaupungin rakennettua sil- lan Vanhan Porvoontien yli vuosina 2018-2019. Aloitteessa Sipoonkorven kansallispuis- ton reitistöä ja sen kehittämistä tulisi tarkastella ehdotettu yhdysreitti huomioon ottaen. Keinukalliolta on jo valmiina pohjustettu sähkövoimalinjan alla kulkeva ulkoilureitti, mutta Jokivarrentien alitus vaatisi uuden alikulun tämän reitin jatkeeksi. Samalla reitti tulisi linjata uudelleen mahdollisen uuden Jokivarrentien alittavan alikulun eteläpuolei- selta osalta.

Ratsastuksesta HKS toteaa vielä seuraavaa: ”Ratsastus ohjataan järjestyssäännöllä osoi- tetuille reiteille, jotka perustuvat puiston alueella vanhoihin tieuriin ja jo nykyisellään käytettyihin reitteihin. Vantaalla reitit noudattelevat yleiskaavan linjauksia (Pasanen 2018). Sipoossa ratsastusreittejä kehitetään kunnan toimesta kokonaisuutena, johon kan- sallispuiston alueen reitistö liittyy.” (Halinen ym. 2013, 86.) Liitteessä 4 on karttakuva ratsastusreiteistä puiston alueella vuonna 2013.

¹ (<http://keravanlatu.net/aloite-keinukallio-kuusijarvi-ulkoilureitista>)

HKS:n mukaan ”kansallispuiston maasto-opasteita on ryhdytty uudistamaan vuonna 2012. Pysäköintialueille, reittien lähtöpisteisiin on sijoitettu ensi vaiheessa infotaulut karttoineen.” Maasto-opastuksesta, eli ”reittien viitoituksesta ja kohdeopasteista, laaditaan tarkempi toimenpidesuunnitelma. Opastus ja viitoitus toteutetaan yhdessä reittien rakentamisen kanssa,” (Halinen ym. 2013, 87) kuten tapahtui Kalkinpolttajan polulla 2017.

Perinteisten luontopolkujen ohella tai sijasta HKS mainitsee seuraavasti: ”kansallispuistossa voidaan toteuttaa luontopolkuja tuottamalla polulle esim. tiettyyn teemaan liittyvä sisältö, joka on saatavissa esim. mobiililaitteisiin. Tällaisia sisältöluontopolkuja on suunniteltu esim. ennallistamiseen ja luonnonhoitoon sekä riistan elinympäristöihin liittyen. Toteutus ei välttämättä edellytä rakennettuja reittejä tai muita maastorakenteita, mutta mahdollisuuksien mukaan luontopolkuaineistoja voidaan yhdistää myös olemassa oleviin ja rakennettaviin reitteihin.” (2013, 87.) Esimerkiksi luontokuvaaja Kai Hypen Sipoosta on tehnyt tällaisen aineiston², jota hän on esittänyt Metsähallitukselle (Lehtonen ja Rasinmäki) hyväksyttäväksi ja käyttöön otettavaksi (Hypen 2017, 2018.)

”Kansallispuiston keskeisin opastuskanava ovat verkkosivut osoitteessa www.luontoon.fi/sipoonkorpi. Kartat ovat saatavissa www.retkikartta.fi -palvelusta.” (HKS 2013, 87.)

2.6 Kansallispuiston palvelutarjonta

Kansallispuistoon saavutaan pääsääntöisesti kolmesta eri ilmansuunnasta (liite 1, kuva 12). Pohjoisessa Sipoon kunnan Länsitieltä voidaan tutustua Byäbäckenin luontopolkuun (entinen Ponun perinnepostia polkuun, 1,4 km), joka kulkee jylhien kuusimetsien kautta laidunnuksella ennallistettavan peltomaiseman kautta Byäbäckenin parkkipaikalle takaisin (Länsitie 237). Reitin varrella voi poiketa Ängesbölen huolletulle taukopaikalle (0,2 km), jossa voi tulistella sekä yöpyä joko teltassa tai laavussa jylhän kuusikon suojissa.

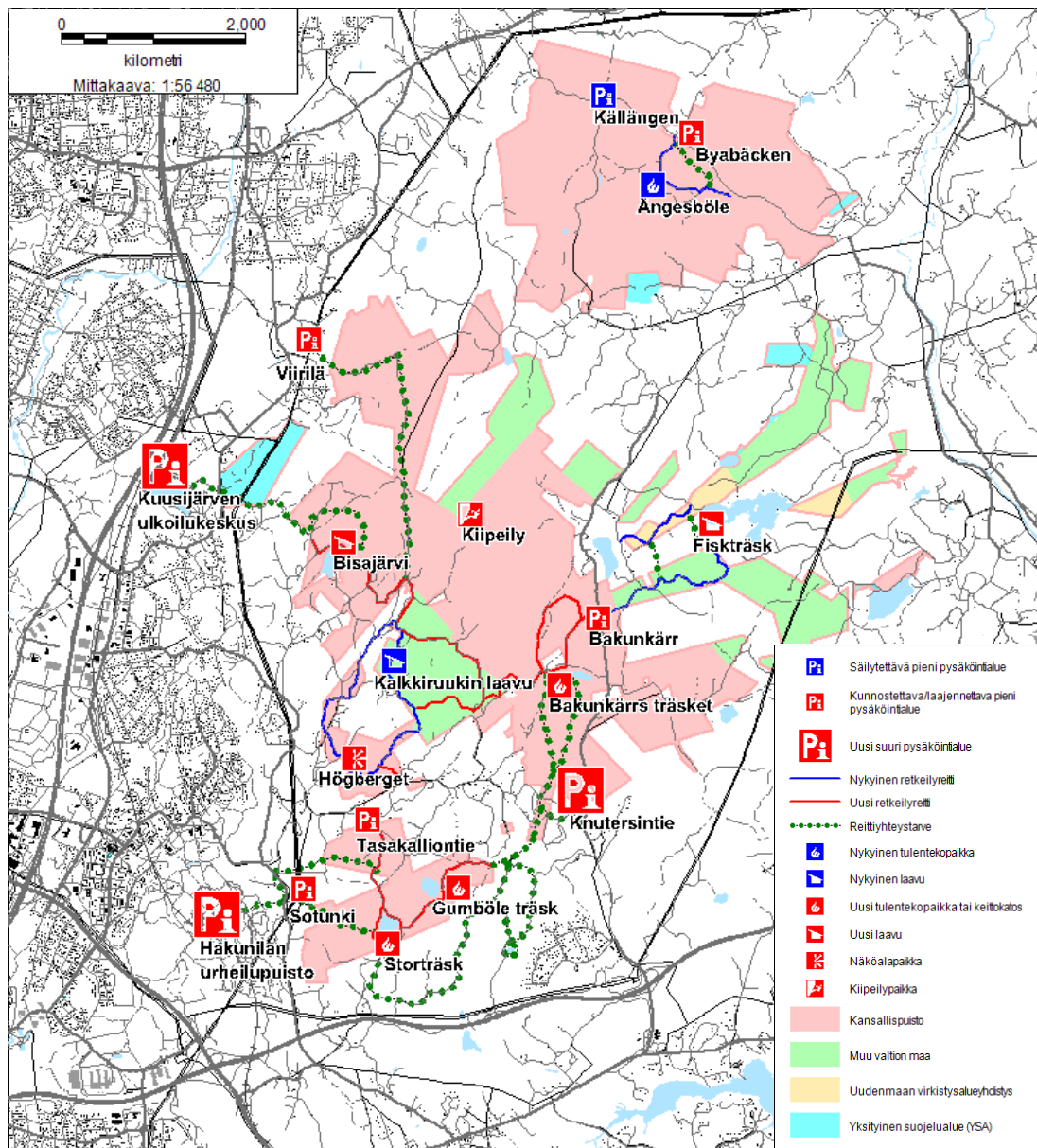
² <https://citynomadi.com/route/8f1ecdfef85ac6799125f4c4c4072845>

Etelästä saapuvan tulee löytää Vantaan kaupungin Sotungin kylästä lähtevä Nybyggetintie (yksityistie), jonka varrelta löytyy Tasakalliontien (Flatberget) parkkipaikka. Parkkipaikalta lähtee viitoitettu yhdysreitti Kalkinpolttajanpolun rengasreitille (4,8 km), joka kulkee jylhän Högbergetin kautta Kalkkiuunintielle ja edelleen Kalkkiruukin laavulle, jossa on myös huollettu tulipaikka. Loppumatka edetään tiheän kuusikon ympäröimänä kalliokkojen yli takaisin lähtöpisteeseen. Reitiltä on mahdollisuus erkaantua Bakunkärrin tai Bisajärvelle (opasteet osin puuttuvat) vievälle polulle. Osan matkaa tällä rengasreitillä patikoija joutuu kulkemaan kapeilla yksityisteillä.

Tasakallion parkkialueelta on myös viitoitettu reitti Storträskin kalastus- ja tulipaikalle. Storträskin kalastuksenhoitoyhdistys on vuokrannut alueen käyttöönsä Metsähallitukselta toistaiseksi.

Idästä saapuvan tulee löytää Bakunkärrin P-alue, joka sijaitsee Knutersintien (Knutersintie 421) varressa. Tämä Sipoon kunnan alueella sijaitseva parkkialue on hiekkatien molemmilla puolilla. Näiltä kahdelta parkkialueelta pääsee retkeilijä joko Fiskträskille vievälle luontopolulle (2,6 km) tai sitten Kalkinpolttajanpolulle vievälle yhdysreitille (3,3 km).

Myös Kuusijärven ulkoilukeskukselta (Kuusijärventie 3, Vantaa) on yhteys Sipoonkorven kansallispuistoon. Tämä reitti on toistaiseksi lähinnä hiihtäjien käytössä. Kun silta Vanhan Porvoontien yli valmistuu, on Metsähallituksella tarkoitus parantaa reitistöä viitoituksineen (Jansson 2017) myös kesällä retkeilijöitä paremmin palvelevaksi.



KUVA 12. Sipoonkorven kansallispuiston nykyinen (2013) ja suunniteltu palveluvarustus sekä reittiytteudet puiston ulkopuolelle. Kuvassa on esitetty kesäreitit. (Halinen ym. 2013, 88.)

Hiihtäen kansallispuistoon pääsee tutustumaan monesta suunnasta³. Puistossa kulkee talvisin kattava hiihtoreitistö (liite 3), mikäli lumitilanne sallii latujen teon. Runkona hiihtoreitistölle on yhteys Hakunilan urheilupuistosta Keravan Keinukalliolle, jossa reitti kulkee pääosin Gasumin maakaasulinjalla tai sitten avarilla pelloilla. Tältä runkoreitiltä erkanee yhteydet ainakin Kuusijärvelle, Viirilään ja Hindsbyhyn. Vain Hindsbyhyn vievä reitti on tarkoitettu perinteiselle hiihtotavalle, kaikkialla muualla voi hiihtää myös vaapaalla tyyliä.

³ <https://ulkoliikunta.fi/>

Ratsastukselle on puistossa osoitettu omat reittinsä (liite 4) mm. turvallisuussyistä. Reitit noudattelevat vanhoja metsäteitä ja polkuja, jotka ovat hyväksytyt Vantaan kaupungin ja Sipoon kunnan yleiskaavassa. Ratsastuksella on vanhat perinteet puiston alueella liittyen useisiin hevostiloihin sen lähialueilla.

Pyöräily, kalliokiipeily, geokätköily ja luonnon tarkkailu ovat osa puiston käyttökohteista Metsähallituksen ylläpitämän Luontoon.fi-sivuston mukaan. Kansallispuistoon saavutaan myös useiden muiden teiden ja polkujen kautta, joita paikalliset ihmiset ovat tottuneet käyttämään vuosien saatossa hyödyntäessään metsän antimia. Nämä Metsähallituksen kannalta ”epäviralliset” saapumisreitit aiheuttavat sitten pysäköinti- ja maaston kulumisongelman, joihin pyrin löytämään myös ratkaisun tässä opinnäytetyössäni.

2.7 Kansallispuiston käyntimäärien kehitys

”Suomalaiset näyttävät löytäneen luonnossa liikkumisen uudelleen. Siitä kertovat jatkuvasti nousussa olevat kävijämäärät maan kansallispuistoissa.” Näin uutisoi Sipoonkorven kansallispuiston Facebook-sivusto 26.1.2018. Kävijämäärät olivat nousseet kansallispuistossa 11 % sivuston mukaan vuodesta 2017. Miten näitä käyntimääriä voidaan sitten laskea?

Kävijämääriä seurataan muun muassa maastoon asennetuilla laskureilla Suomen kaikissa kansallispuistoissa. Laskennasta saatua tietoa hyödynnetään palvelujen mitoittamiseen. Kävijätiedon avulla voidaan seurata myös sitä, miten kansallispuistojen ja muiden suojelalueiden luonto kestää kuljijoita. Laskureista saatavan tiedon avulla voidaan kävijöitä ohjata myös alueille, joilla ei ole ruuhkaa. Osa maastossa olevista laskureista toimii niin, että laitteen infrapunasäde laskee kävijät reittien varrella. Yhä enemmän on siirrytty käyttämään mattolaskureita, jotka maahan upotettuina tai portaisiin asennettuina kirjaavat laskurin ylittäjät. Jatkuvan tarkistuslaskennan avulla määritellään kansallispuistoille laskurikertoimet, mikä pienentää virhemarginaalia, kuten eläinten ja huoltotoimenpiteiden aiheuttamat virhelaskennat. (Metsähallitus tiedotteet 2017a.)

Kävijämääriä (taulukko 2) on alettu systemaattisesti kerätä Metsähallituksen toimesta Sipoonkorvessa sen kansallispuistoksi perustamisen jälkeen eli vuonna 2011. Laskureita oli kesällä 2017 käytössä noin 5 kappaletta, osan niistä ollessa ”lepotilassa”.

Kävijämäärien laskennoissa epävarmuustekijöitä aiheuttaa Sipoonkorvessa mm. puiston rikkonaisuus (liite 1) ja lukuisat polut, jotka ovat syntyneet lähialueilla asuvien luontaisista kulkureiteistä. Nämä kävijät eivät siis rekisteröidy kävijälaskureihin niiden vähäisestä määrästä johtuen. Lisäksi moni kävijä jättää autonsa pienille levikkeille tai teiden varsille ja lähtevät niiltä paikoilta suoraan kansallispuistoon, jolloin he eivät myöskään rekisteröidy kävijälaskureihin. Talvikaudella hiihtäjät ovat merkittävä kävijäryhmä kansallispuistossa. Hiihtoreitit kulkevat pääosin eri reittejä kuin kesäiset merkityt polkureitit, joten hiihtäjien määrät jäävät osin rekisteröitymättä kävijätilastoihin. Rekisteröimättä jäävät myös kansallispuistoa satunnaisesti käyttävät ryhmät kuten partiolaiset, suunnistajat, koiranharrastajat ja Puolustusvoimien henkilöstö.

TAULUKKO 2. Sipoonkorven kansallispuiston kävijämäärien kehitys

2008	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
35 000	75 500	95 000	96 400	75 200	81 800	82 300	91350
1)	2)	2)	2)	2)	2)	2)	3)

1) Von Boehm, 2010, 4

2) Metsähallitus tiedotteet 2017b

3) Tieto Sipoonkorven kansallispuiston Facebook-sivustolta

Kävijämäärät ovat lähteneet tasaiseen nousuun Sipoonkorven saatua kansallispuistosta-tuksen. Tähän ovat vaikuttaneet edellisen lisäksi mm. palvelurakenteiden paraneminen sekä parempi tiedottaminen alueen retkeilymahdollisuuksista Luontoon.fi-sivustolla. Vuonna 2012 kävijämäärän suuri kasvu johtui suunnistuskilpailujen, kuten Jukola 2012 viestien ja FinnSpring 2012, järjestämisestä kansallispuiston alueella. Nämä suunnistus-tapahtumat toivat Sipoonkorpeen 20 000 lisäkävintä. Vuonna 2013 kävijämääriä kasvat-tivat suotuisat ulkoilukelit uudehkossa kansallispuistossa.

Kävijämäärät siis lähestyvät 100 000 kävijän rajaa, mikä saattaa rikkoontua lähivuosina. Metsähallitus on huolto- ja käyttösuunnitelmassaan asettanut tavoitteeksi kävijämäärän kasvattamisen 200 000 kävijään vuoteen 2030 mennessä, mikä edellyttää mm. palvelura-kenteiden parantamista sekä kansallispuiston saavutettavuuden kehittämistä (HKS 2013, 80).

Kävijämäärät jakaantuivat vuonna 2009 kävijätutkimuksen (von Boehm 2010) mukaan seuraavasti: Selvästi eniten kävijöitä oli alueen läntisessä osassa eli Bisajärven/Viirilän/Kalkinpolttajan polun alueilla eli 38 % kävijöistä. Toiseksi suosituin alue oli Hindsbyn alue pohjoisessa, jossa vieraili kävijäkyselyn aikaan 22 % kävijöistä. Huomionarvoista on myös se, että kävijämäärä Byabäckenin luontopolulla oli vain 5 % kävijöistä, joten kävijät ovat kulkeneet omia reittejään kansallispuiston pohjoisosissa. Kolmanneksi suosituin alue oli Stortäsket-lammen alue etelässä ja Fiskträsketin alueet idässä 15 % kävijämäärillä. Eli ilmansuunnallisesti kansallispuiston läntiset keskiosat ovat suosituimmat kohteet, sen jälkeen pohjoisosat ja kolmantena itä-/eteläosat. (Von Boehm 2010, 51.)

2.8 Kansallispuistoon ja sen lähialueille tuleva joukkoliikenne

Tässä kappaleessa kerrotaan joukkoliikenteestä, joka palvelee tämän työn kirjoitushetkellä kansallispuistossa vierailijoita. Joukkoliikenteen toteuttaja on Helsingin seudun liikenne (myöhemmin HSL), joka vastaa joukkoliikenteen suunnittelusta alueellaan. HSL:n jäsenkunnat tukevat joukkoliikennettä maksamalla HSL:lle joukkoliikenteen kuntasuosuuksia joukkoliikenteen suunnittelusta ja hoidosta. (Pasanen ym. 2018.) Vuonna 2017 kansallispuistoon ja sen lähialueille tuleva joukkoliikenne tarkoitti HSL:n toteuttamaa linja-autoliikennettä. Linjasto suuntautuu pääasiassa asukasmääriltään suuriin kaupunginosiin sekä asutustaajamiin mikä palvelee ensisijaisesti työmatka ja koululaisliikennettä. Vuonna 2018 tapahtuvaa linjastomuutosta ja sen vaikutusta käsittelen luvussa 4 ja 5.

Joukkoliikenne ei kovin hyvin palvele erityisesti viikonloppuisin kansallispuistossa kävijöitä sen sijaintiin ja kävijämääriin nähden. Palvelulla tarkoitan kansallispuistossa tällä hetkellä olevia virallisia polkureittejä ja niiden saavutettavuutta linja-autolla. Linja-autoreittejä on eniten alueen länsiosissa (Hakunila-Itä-Hakkila-Sotunki-Kuninkaanmäki), eikä matkaa tule olemassa olevalle polkureitistölle lähimmältä pysäkiltä noin puoli kilometriä tai yli. Seuraavissa kappaleissa tuon esille ne yhteydet, joita tällä hetkellä HSL tarjoaa ja etäisyydet viralliselle polkureitille lähimmältä pysäkiltä. Lähteinä olen käyttänyt HSL:n reitit ja aikataulut hakuohjelmaa (HSL 2018a) löytääkseni linjastojen reitit ja lähimmät pysäkit. Etäisyydet olen mitannut Maanmittauslaitoksen paikkatietoikkuna -sovelluksella.

Ainoa kansallispuistoon ”sisälle” tuleva linja kulkee Hakunilasta (719) tai Länsisalmesta (719K) Kalkkiuunintien kautta Nybyggetintielle kansallispuiston eteläisten osien keskelle. Kalkkiuunintien pysäkiltä on matkaa vain noin 200 metriä Kalkinpolttajan polulle, kun taas Trollbergan maatalous- ja traktorimuseon kohdalla olevalta Kuusikorvenkujan pysäkiltä on matkaa Kalkinpolttajanpolulle noin 750 metriä. Tosin tämä matka on osin jo kansallispuiston sisällä olevaa maisemallisesti kaunista yhdysreittiä Tasakallion (Flatberket) p-alueelta Kalkinpolttajanpolulle. Noin 350 metriä on matkaa kyseiselle pysäköintialueelle, jolta lähtee viitoitettu reitti myös Storträskin lammelle. Linja-auto Nybyggetintielle tosin kulkee kaikkina muina päivinä paitsi sunnuntaisin.

Nurmimäentien pysäkiltä Sotungissa on matkaa Kalkkiuunintien ylittävälle Kalkinpolttajanpolulle vajaa 500 metriä. Tällä pysäkiltä kulkevat seuraavat linjat (linjan 719 ja 719K lisäksi):

- linja 588 Länsisalmesta Sotungin koululle arkisin
- linja 711K Tikkurilasta Sotunkiin arkisin
- linja 717A ja 717AK Rautatientorilta Helsingistä Sotunkiin joka päivä.

Lisäksi on mainittava, että Mellunmäen metroasemalta on matkaa noin 700 metriä linjan 588 pysäkillä.

Miten sitten kansallispuiston pohjoisosa on saavutettavissa joukkoliikenteellä? Byäbäckenin polku alkaa virallisesti Länsitie 237:n kohdalla (Byabäckenin pysäköintialue) ja lähimmältä linja-autopysäkiltä tulee matkaa 2370 metriä (Jokivarrentien ja Länsitien risteys). Jokivarrentiellä kulkee linjat 785, 787 ja 788 Rautatientorilta Helsingistä -Nikkilään (Sipoo) arkisin. Sipoon Nikkilään tulee useita vuoroja muualtakin, kuten Kervalta, Talmasta, Järvenpäästä, mutta matkaa tulee Byabäckenin polulle yleisiä teitä pitkin yli 7 kilometriä.

Linja 93 ja 93K kulkee Itäkeskuksen ja Landbon (Knutersintien eteläosa Helsingissä) välillä joka päivä aamusta iltaan. Päätepysäkiltä Landbosta on tosin matkaa vielä Bakunkärristä lähtevälle polkureitistölle (Bakunkärr-Fiskträsk tai Bakunkärr-Tallkärr-Kalkinpolttajanpolku) n. 3,8 km. Toki Landbossa voi vaihtaa linjaan 91, joka liikennöi arkisin aamu seitsemästä ilta kuuteen Länsisalmesta tai Purontiitystä Degermossaan. Sieltä on matkaa Bakunkärristä lähtevälle polkureitistölle 2,5 km. Huomioitavaa on vielä linjassa 93 se, että Itäkeskukseen pääsee metrolla.

Joitakin yksittäisiä arkivuoroja kulkee myös Hindsbyn kylän kautta Söderkullaan (Sipoo) ja Martiksentielle, joilla pystyy kävelymatkaa lyhentämään Byabäckeniin. Matkaa Hindsbyn kylästä tulee Byabäckenin polulle noin 2,3 kilometriä.

Joukkoliikenne ei siis palvele kansallispuistossa kävijöitä samalla tavoin kuten se esimerkiksi palvelee Nuuksiossa. Espoo keskukselta kulkee useita vuoroja Nuuksioon myös viikonloppuisin. Onko kehittämislle siis tarvetta ja mitkä ovat mahdollisuudet? Siitä enemmän luvussa 4 ja 5.

2.9 Kansallispuistoon kävijätutkimus 2017

Vuoden 2017 kävijätutkimus toteutettiin kyseessä olevan vuoden aikana. Kyselytutkimuksen aineistoa ei kuitenkaan ole Metsähallitus julkaissut tämän opinnäytetyön valmistumiseen mennessä, joten tuo arvokas tieto jää tässä työssä käsittelemättä.

3 SIPOONKORVEN KANSALLISPUISTON SAAVUTETTAVUUS NYKYISIN

3.1 Haastattelut ja niiden toteutustapa

Haastattelin loka-marraskuussa 2017 yhteensä 20 henkilöä taustoittaakseni kansallispuiston saavutettavuuden parantamiseksi tehtyjä toimenpiteitä ja nykyisiä kehittämissuunnitelmia. Haastateltavat edustivat Metsähallitusta, Vantaan ja Helsingin kaupunkeja, Sipoon kuntaa, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta (myöhemmin ELY-keskus) sekä Helsingin seudun liikennettä. Olin mukana myös kuuntelemassa Kalkkiuuninyksityistien kokousta, jossa käsiteltiin mm. kansallispuiston kävijöiden ajoneuvojen pysäköimistä yksityistien varteen ja sen kieltämistä. Kalkkiuunintie on yksi kansallispuistossa kulkevista yksityisteistä. Lisäksi yksityishenkilö (luontokuvaaja) tuli haastateltavakseni Sipoon kunnantalolle käydessäni siellä haastattelemassa Sipoon kunnan edustajia. Liitteessä 5 on lueteltu haastattelemani henkilöt yhteystietoineen, jotka kaikki haastattelin henkilökohtaisesti lukuun ottamatta Ville Juseliusta (HSL liikennesuunnittelija) ja Markus Ahtiaista (Helsingin kaupungin liikenneinsinööri), jotka vastasivat kysymyksiini sähköpostitse.

Haastattelun toteutin laatimalla kymmenen kysymyksen kysymyssarjan, jonka sitten ennen haastattelua sähköpostitse lähetin asiaomaiselle yhteystaholle. Kysymykset olivat pääosin samansuuntaiset, mutta osittain jokaiselle taholle räätälöidyt. Osan yhteystiedoista sain Metsähallituksen kenttäpäällikkö Jere Rauhalalta, osan Metsähallituksen tilaamasta ja Trafix Oy:n tekemästä liikenneselvityksestä (2013) ja osan itse internetistä selvittämällä organisaation kirjaamon kautta.

Haastatteluilla sain hyviä täsmennyksiä epäselviin asioihin jo tehdyistä töistä ja erityisesti suunnittelun alla tai eri toteutusvaiheissa olevista kansallispuiston saavutettavuuden parantamiseen tähtäävistä asioista. Haastatteluilla oli suuri merkitys kansallispuiston nykytilanteen ja erityisesti sen tulevaisuuden kehittämisen kannalta. Seuraavissa alaluvuissa on käsitelty haastattelujen yhteenveto kysymyssarjan mukaisessa järjestyksessä.

3.2 Pysäköintialueiden riittävyys kansallispuiston sisääntuloreiteillä

3.2.1 Yleistä

Kysymyssarjan kysymykset 1,2 ja 4 käsittelivät pysäköintialueiden riittävyyttä kansallispuiston alueella (valtion maalla), kansallispuiston lähialueella (ympäristökuntien mailla) sekä niiden laajennusten tilannetta ja tarvetta verrattuna tilattuun liikenneselvitykseen (2013). Kaikilla vastaajilla oli tieto siitä, että nykyiset eli vuonna 2015 laajennetut neljä (4) pysäköintialuetta sekä Kuusijärven ulkoilualan pysäköintialue ovat riittämättömät kausiluontoisesti kansallispuiston kävijämääriin nähden. Alaluvuissa 4.2.2 käsittelen vastauksia valtion mailla sijaitsevista pysäköintialueista ja 4.2.3 ympäristökuntien mailla olevista pysäköintialueista. Loput kysymykset (7 kpl) käsittelivät puiston saavutettavuutta yleensä, sen eteen tehtyjä tai suunnitelmissa olevia toimenpiteitä ja saavutettavuutta verrattuna tutkimustuloksiin (von Boehm 2010, Mapita Oy 2012).

3.2.2 Valtion mailla olevat pysäköintialueet

Metsähallituksen kenttäpäällikkö Arto Pummila kertoi hyvin yksityiskohtaisesti neljän valtion mailla vuonna 2015 laajennetun pysäköintialueiden ongelmista ja niistä syistä, miksei pysäköintialueita laajennettu liikenneselvityksen (Trafix Oy 2013) esityksen mukaisesti (taulukko 1). Hän oli vuonna 2015 mukana toteuttamassa näitä valtion mailla olevia laajennuksia toimiessaan kansallispuiston puistonmestarina ja myöhemmin suunnittelijana. Syitä liikenneselvityksestä (Trafix Oy 2013) poikkeamiseen olivat mm. luonnonsuojeluasiat kuten jalopuulehtojen suojeleminen, muinaismuisto pysäköintialueen vieressä, maanomistusasiat sekä pysäköintialueiden laajentamisen kalleus.

Metsähallituksen puistonjohtaja (aluepäällikkö 1.1.2018 alkaen) Henrik Jansson (2017) kertoi Sipoon kunnan ja Vantaan kaupungin ryhtyneen jo toimenpiteisiin pysäköintialueiden laajentamiseksi. Esimerkiksi Sipoon kunta on valmis ostamaan maata yksityisiltä maan-omistajilta Byabäckenin (Länsitie 237) pysäköinnin tarpeisiin, mutta maa-alueiden omistajat eivät ole suostuneet myymään maata.

Sipoon kunnan edustajat (mittaus- ja kiinteistöpäällikkö Pekka Söyriä, liikennesuunnittelija Eva Lodenius, mittausteknikko Vidar Lindqvist 2017) vahvistivat edellä mainitun Janssonin esiintuoman asian. Lisäksi he toivat esille erityisesti Viirilän alueen, josta tulee eniten ilmoituksia väärin pysäköidyistä kansallispuistokävijöiden autoista. (Söyriä ym. 2017.) Kysyttyäni asiaa Viirilän yksityistien toimitsijamieheltä Tapani Peltoselta, hän sanoi, ettei Viirilän tiestöllä enää pysäköidä väärin siinä määrin kuin ennen (Peltonen 2018).

Luontokuvaaja ja Sipoonkorven kansallispuistoa aktiivisesti käyttävä yksityishenkilö ja luontokuvaaja Kai Hypen (2017) kertoi pysäköintialueiden olevan joko liian kaukana tai sitten alimitoitettuja erityisesti hyvällä ilmalla. Pysäköinnin alimitoituksesta Suomen Luonnon päivä 2017 oli hyvä esimerkki, hän kertoi haastattelussaan. Tällöin tienvarret toimivat osittain pysäköintialueina. Hypenin haastattelua minulle ehdotti Vantaa kaupungin asemakaavasuunnittelija, arkkitehti SAFA Jari Jokivuo, joka sanoi Hypenillä olevan hyviä ajatuksia kansallispuiston kehittämiseksi (Jokivuo 2017). Hypen on ajatuksiaan ja mm. reittiehdotuksiaan tuonut esille Metsähallitukselle (Rasinmäki, Lehtonen) vuoden 2017 alussa.

Erikoissuunnittelija Harri Korkeamäki (2017) Metsähallituksesta vastaa tie- ja kiinteistöasioista Etelä-Suomen aluehallinta-alueella. Pysäköinnin ongelmallisuuteen hän vastasi: ”Toki, on tietoa ollut pysäköintialueiden rajallisuudesta. Ongelma oli ennakkoon oletettavissa, koska kansallispuisto perustettiin nopealla aikataululla. Alueen statusta oli pohdittu pitkään, tuleeko siitä kansallispuisto vai muu suojelualue?” (Korkeamäki 2017). Kansallispuisto tuo asiakkaita todella paljon ja vaatii myös rakenteita paljon. Palvelurakenteet jäivät puuttumaan puistosta sitä perustettaessa. Samoin liikenne- ja pysäköintiasiat olivat kesken ja alimitoitettuja. Tästä syystä Metsähallitus tilasi liikenneselvityksen (Trafix Oy 2013), joka oli pohjana myös kansallispuiston huolto- ja käyttösuunnitelmalle (Halinen ym. 2013). ”Pysäköintialueiden laajennus tulee kysymykseen, koska se on osa ratkaisua ongelmaan. Tosin kansallispuiston perusajatus kärsii laajennuksista, koska ne ovat perustettu tai olleet luonnonsuojelualueella. Palautetta on tullut siitä, että kävijät hakeutuvat ihmisten pihuille ja levikkeille.” (Korkeamäki 2017.)

3.2.3 Ympäristökuntien maa-alueille sijoittuvat pysäköintialueet

”Vantaan kaupunki on aikeissa laajentaa Kuusijärven ulkoilun alueen pysäköintialuetta,” josta enemmän seuraavassa kappaleessa. ”Helsingin kaupungilla on valmius pysäköintialueen laajentamiseen, joka liittyy Helsingin, Vantaan ja Sipoon yleiskaavoitukseen,” totesi Jansson haastattelussaan. (Jansson 2017.)

Vantaan kaupungin asemakaavasuunnittelija Jokivuo kertoi asemakaavasta, joka sisältää Kuusijärven ulkoilun alueen lisäpysäköintialueen. Tämä asemakaava tuli vireille joulukuussa 2017. Asemakaavan nimi on 971100 Kuusijärvi 2. Asemakaavan mukaan nykyisen pysäköintialueen jatkoksi tulisi laajennusosa, joka kasvattaisi mm. nykyisen henkilökäyttöautokapasiteetin noin 250 autopaikasta noin 400 autopaikkaan. Aiemman suunnitelman mukaan autopaikkoja piti tulla 100 kappaletta enemmän, mutta hankala maasto verottaa autopaikkoja sadalla (Jokivuo 2017, 2018.) Tämä on merkittävä lisäys pysäköintipaikkoihin ja todella tulevat tarpeeseen, sillä Kuusijärvenkin pysäköintialuetta on vaivanut tilanpuute ja ajoneuvoja on mm. kauniina ja lämpiminä kesäpäivinä pysäköity Vanhan Lahdentien varteen pysäköintialueen kapasiteetin loputtua heikentäen mm. liikenneturvallisuutta Vanhalla Lahdentiellä. Lisäksi Jokivuo (2018) tarkensi myöhemmin, että Kuusijärvelle suunnitteilla olevan kevyen liikenteen sillan läheisyyteen suunnitteilla olleesta noin 50 auton pysäköintialueesta seuraavaa: ”Byändaan on ajateltu tulevan yleistä pysäköintiä Sipoonkorven ja Kuusijärven tarpeisiin. On ajateltu, että kun s. 50 mainittua pysäköintipaikkaa Vanhan Porvoontien varrelle uuden kevyen liikenteen sillan läheisyyteen ei tule niin Byändan paikat olisivat vastaavat.”. Byändan kaavoituksesta lisää kappaleessa 3.5.1.

Kuusijärven pysäköintialueen kehittämisestä tiesivät myös Vantaan kaupungin edustajat (liikennejärjestelmäinsinööri Emmi Pasanen, maisema-arkkitehti Petra Tammisto, liikenteen alueinsinööri Susanna Koponen, liikenneinsinööri Joonas Stenroth 2017). Lisäksi he kertoivat Sotungin uuden pysäköintialueen ehkä toteutuvan liikenneselvityksen (Trafix Oy 2013) hengessä. Sotungin pysäköintialue on tulossa Puronrinteen tien ja Sotungintien risteykseen. (Pasanen ym. 2017.)

Knutersintien pysäköintialueesta Sipoon kunnan edustajat mainitsivat, että esitys ja rahoitus pitäisi tulla valtiolta. Sipoon kunnalla ei ole intresseissä pelkkä pysäköintialue vaan saavutettavuus yleensä. (Söyriä ym. 2017.)

Uusista pysäköintialueista, jotka sijaitsevat ympäristökuntien mailla (esim. Knutersintie), totesi Pummila (2017) että perustamiset tai laajentamiset on tehtävä yhteistoiminnassa Metsähallituksen kanssa, koska niihin liittyy maankäyttölinen reittitoimitus, koska yhteysreitit kulkisivat osittain yksityismailla. Lisäksi näiltä alueilta ei ole valmiita reittejä puistoon palvelurakenteista puhumattakaan.

Traktori- ja maatalousmuseon (Trollberga, Nybyggetintie 21, Vantaa) pihalta on vuokrattu maata lisäpysäköintialueeksi, josta on tehty vuosittainen (toukokuusta lokakuuhun) sopimus Metsähallituksen ja kiinteistön omistajan kanssa (Korkeamäki 2017). Opasteet puuttuvat osin tiestöltä ja havaintojeni mukaan tieto puuttuu myös Luontoon.fi-sivustolta. Jansson (2017) sanoi haastattelussa, ettei Trollbergan maatalous- ja traktorimuseon pysäköintialueesta ole sopimusta. Itsekkään en kesällä 2017 työharjoittelussani saanut mitään havaintoa tai kuullut, että ko. pysäköintialue olisi Metsähallituksen käytössä.

ELY-keskuksesta (liikenne) oli haastateltavina maankäytön asiantuntija Anna Puolamäki, liikennejärjestelmäasiantuntija Pekka Hiekkala (oli mukana myös tekemässä liikenneselvitystä 2013) ja joukkoliikenneasiantuntija (Sipoon suunta) Heikki Hyvärinen. He kertoivat, että Kuusijärven ulkoilualan liittymäjärjestelyjen parantaminen Lahden-tieltä (seututie 140) suunnitellaan tekeillä olevassa aluevarausuunnitelmassa.

Helsingin kaupungin liikenneinsinööri Markus Ahtiainen kertoi sähköpostiviestissään Helsingin kaupungin alueella olevasta alueesta, joka soveltuisi

”kevyillä toimenpiteillä otettavissa pysäköintialueeksi. Tuota kohtaa on ideoitu ns. "Sipoonkorven kansallispuiston eteläiseksi portiksi". Siis paikaksi, josta kansallispuisto ja sen palvelut alkavat ko. suunnasta saavuttaessa. Maankäyttö ei ole toistaiseksi kehittynyt Knutersintien varressa merkittävästi. Helsingin, Sipoon ja Vantaan yhteisen yleiskaavan myötä Knutersintien varsi tiivistyy merkittävästi ja on erityisesti siinä tilanteessa perusteltua, että Sipoonkorpi ja sen palvelut alkavat jostain selkeästä paikasta. Näin vältytään sinne tänne sijoittuvasta pysäköinnistä ja tarpeettomilta maastoajoneuvorikkomuksilta. Selkeä alkupiste parantaa myös mahdollisuutta saada kaupallisia palveluntarjoajia lisäämään palvelutarjontaa. Esimerkiksi majoitus, ravintola ja matkailu- ja elämystoimintojen oletetaan hyötyvän. Muita lähestymissuuntia edustaa mm. Kuusijärvi ja Hakunilan liikuntapuisto, jos parannetut yhteydet (mainittu liikenneselvityksessä 2013) saadaan.” (Ahtiainen 2017.)

3.3 Metsähallituksen toimenpiteet yhteistyötahojen suuntaan saavutettavuuden parantamiseksi

Metsähallituksen kenttäpäällikkö Jere Rauhala (2017) kertoi, että kunnat/kaupungit tietävät tarpeet saavutettavuuden parantamiseksi.

Vantaan kaupungin edustajat kertoivat Metsähallituksen luoneen ”painetta”, erityisesti ulkoilureittejä on vaadittu lisää (Pasanen ym. 2017). Sipoon kunnan edustajat kertoivat liikenneselvityksen (Trafix Oy 2013) olleen ainoa tapa, jolla kuntaa on lähestytty (Söyriä ym. 2017). Muista Metsähallituksen toimenpiteistä heidän suuntaansa ei haastateltavilla ollut tietoa.

Korkeamäki (2017) kertoi, ettei kaavassa ole tehty varauksia pysäköintialueiden laajentamiseksi valtion mailla (kansallispuisto -> luonnonsuojeluasia). Metsähallitus on yrittänyt hankkia maata lisää mm. pysäköinnin käyttöön ostamalla tai maan vaihtokaupalla siinä juurikaan onnistumatta. Maanomistajat eivät ole halunneet myydä tai vaihtaa omistamiaan maita toisiksi syystä tai toisesta.

3.4 Kansallispuiston huolto- ja käyttösuunnitelman (HKS) määrittämä tavoite kävijämäärästä vuoteen 2030 mennessä

3.4.1 Tavoitteen realistisuus

Kansallispuiston HKS (Halinen ym. 2013) määrittää tavoitteeksi saavuttaa 200 000 vuositaisen kävijämäärän vuoteen 2030 mennessä. Jokivuon (2017) mielestä tavoite on realistinen, jos pysäköinti ja yhteydet esim. Vanhalta Lahdentieltä (seututie 140) saadaan järjestymään. ”On myös tavoite saada ulkomaisia matkailijoita (esim. Aasiasta) poikkeamaan kansallispuistoon ja käyttämään luontoyrittäjien palveluita lyhyillä vierailuillaan lentoasemalta kansallispuistoon.” (Jokivuo 2017).

Sipoon kanta oli se, että tavoite on realistinen, mutta he olivat huolissaan metsän ja polkuverkoston kulutuksen kestävydestä (Söyriä ym. 2017).

Pummila (2017) oli sitä mieltä, että tavoite on realistinen, kunhan palvelut saadaan kuntoon Vantaan kaupungin mallin mukaisesti. Lisäksi hänen mielestään yhteistyötä tulee kehittää Vantaan kaupungin kanssa.

Korkeamäki (2017) taas kertoi esimerkkejä, miten muualla kansallispuistoissa saavutettavuusongelmaan on ratkaistu, siitä seuraavassa:

”Nuuksioon on kokeiltu erillisiä linja-auto yhteyksiä Helsingin keskusta ja Espoon keskuksesta, jotka eivät tuoneet ratkaisua. Julkisen liikenteen kehittäminen on ratkaisu asiaan. Keskustelua on käyty asiasta pääkaupunkiseudulla. Vesistön ääressä olevat puistot muodostavat poikkeuksen, koska paikalliset laivuriyrittäjät luovat liikennöinnin. Julkinen liikenne ei ratkaise ongelmaa kokonaan, on osa ratkaisua muiden ohella. Maailmalla on rajoitettua kansallispuistoissa kävijämääriä päivä/vuositasolla eli sitä voisi kokeilla myös Suomessa. Suomessa ei kuitenkaan kansallispuistossa käynti saa olla maksullista”.

Lisäksi Korkeamäki mainitsi, ettei tiedä perusteita, miksi tavoitteeksi on asetettu 200 000 kävijää vuodessa mutta hän pitää suunnitelmaa kuitenkin realistisena polkureitistöjen ja rakenteiden toteutumisen osalta.

Onko polkureitistö kunnossa vastaanottamaan suuret kävijämäärät, kysyi Pekka Hiekkala (2017)? Paineet kasvavat ongelman ratkaisemiseksi, jos tavoitellaan 100 % kasvua kävijämääriin (Puolamäki ym. 2017).

Helsingin kaupungin arkkitehti Ilkka Laine (Östersundomin yksikkö) sekä tiimipäällikkö Johanna Iivonen (kaupunkiympäristön toimiala Itäinen) totesivat haastattelussani tiestön olevan pienimuotoista, jolloin pysäköinti tulee haasteelliseksi ja ainakaan liikennemääriä ei tule lisätä nykyisellä tiestöllä.

3.4.2 Muut toimenpiteet saavutettavuuden parantamiseksi

Tähän kysymykseen sain vastauksia seuraavasti:

- Järjestämällä pysäköintimahdollisuuksia ja lentokenttämatkailijoiden bussikuljettuksia Vantaan puolelle Kuusijärvelle (Jokivuo 2017).
- Palveluita ja joukkoliikennettä tulee kehittää. Erityisesti he mainitsivat palvelujen käyttäjiksi maantie- ja maastopyöräilijät (Söyrilä ym. 2017).

- Julkista liikennettä ja yhteistyötä kehittämällä Vantaan kaupungin kanssa (Pumila 2017).

Korkeamäki kertoi, että kävijöitä on yritetty ohjata eri lähtöpisteisiin, koska joka puistossa on aina yksi pysäköintialue, johon kävijät keskittyvät. Viestintä pyrkii jakamaan kävijämääriä eri alueille (sosiaalinen media/Luontoon.fi). Tämän kesän (2017) keino oli myös palkata liikenteen ohjaajia tiettyihin risteyskohtiin. Kehitettäväksi asiaksi Korkeamäki mainitsi reaaliaikaisen tiedon parkkialueiden täyttöasteesta (Korkeamäki 2017.)

Liityntäpysäköinti on Helsingin kaupungin edustajien mukaan osaratkaisu saavutettavuusongelmaan. Toki julkisen liikenteen kysyntä on eriaikaista työmatkaliikenteessä kuin vapaa-aikaliikenteessä, he totesivat (Laine & Iivonen 2017.)

3.5 Kansallispuiston kävijämäärät eri alueilta

3.5.1 Kansallispuiston lähialueiden kaavoitussuunnitelmat tulevaisuudessa

Suurin osa kävijöistä tulee lähialueilta (von Boehm 2010), jos tarkastellaan kaavoitus ja kehittämissuunnitelmia kansallispuiston lähialueilla. Jokivuo (2017) kertoi, että Byändan uusi asuinalue on suunnitteilla. Byändan suunnittelualue rajautuu luoteessa seututie 140:een (entinen Lahdentie), koillisessa Sipoon kunnan rajaan, kaakossa Palokallion luonnonsuojelualueeseen ja lounaassa Kuusijärven ulkoilualueeseen. Tarkka asemakaava-alueen rajaus määritellään kaavatyön kuluessa. Kaava ei ole edennyt sitten osallistumis- ja arviointisuunnitelman julkaisun toukokuussa 2016. (Jokivuo 2018.)

Söderkullaa, Nikkilää ja Östersundomia (viimeksi mainittua yhteistoiminnassa Helsingin ja Vantaan kaupunkien kanssa) tullaan kehittämään. Sipoon väestö kasvaa alueella jo nyt noin 500 hengellä vuodessa. (Söyriä ym. 2017.)

Östersundomin yleiskaavoituksen edetessä asuinalueen rakentaminen tuo tullessaan arvon mukaan 20 000–30 000 kävijää lisää vuoteen 2030 mennessä. Tulevaisuudessa Östersundomia kehitetään siten, että siellä väkimäärä lisääntyy 80 000–100 000 asukkaalla

noin 50 vuoden kuluessa. Tänä aikana Itämetron yksi asemista nousee Knutersintien eteläpäässä maanpinnalle. Knutersintien varteen tulevan toisen kansallispuiston pääportin läheisyyteen (kansallispuiston eteläosaan) on suunnitteilla virkistysalue, johon tulee ratsastustoimintaa yhteistoiminnassa kansallispuiston kanssa sekä leirintäalue. Koiraharrastajat on myös huomioitu tässä kolmiossa, joka sijoittuu Helsingissä Sipoon ja Vantaan rajalle. (Laine & Iivonen 2017.)

HSL:n joukkoliikennesuunnittelija Ville Juselius (2017) vastasi seuraavasti: ”HSL on osallisena kaupunkien maankäytön suunnittelussa. Östersundomin yleiskaava odottaa hyväksyntää. Kaupunkien tavoitteena on saada yleiskaava hyväksytyä vuoden 2018 aikana. Alueen mahdollisista joukkoliikennehankkeista ei ole vielä tehty päätöksiä.”

HSL on antanut lausunnon Byändan asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Lausunnossa on todettu, että suunniteltua asuinalueita tullaan palvelemaan nykyisellä joukkoliikennetarjonnalla. Alueen rakentumisen myötä joukkoliikennettä ei siis olla nykyisten suunnitelmien mukaan lisäämässä alueelle. (Ville Juselius 2017.)

3.5.2 Tie- ja katuverkon kehittäminen

Tullaanko tie- tai katuverkkoa kehittämään ja miten, jolla olisi merkitystä Sipoonkorven kansallispuiston saavutettavuuden kannalta. Tähän kysymykseen vastattiin seuraavasti:

Ulkoilureitistö ja hiihtoladut Kuusijärveltä Vanhan Porvoontien yli ovat suunnitteilla. Kuusijärvelle tulisi myös Sipoonkorvessa toimivien luontoyrittäjien tukikohtia sekä sinne mahdollisesti sijoittuisi infokeskusrakennus. (Jokivuo 2017.) Lisäksi on suunnitteilla ulkoilureitti Hakunilan urheilupuistosta Sotungin tien uudelle pysäköintialueelle, josta olisi edelleen yhteys kansallispuiston eteläosiin (Tasakallion p-alue-Storträsk). Joitakin yksityisteitä Vantaan kaupungilla on tarkoitus muuttaa kaduiksi, mutta ei Sipoonkorven lähi-alueella. (Pasanen ym. 2017.)

Sipoon kunnalla ei ole tarkoitus kehittää katuverkostoaan. Jokivarrentielle on suunnitteilla kevyen liikenteen väylä lähivuosina (rakennesuunnitteluvaihe käynnissä). (Söyriä ym. 2017.)

Sain Metsähallitukselta luvan (Rauhala) osallistua Vantaalla 8.11.2017 pidettyyn Kalkkiuunin yksityistien tiekokouksen. Kokouksessa käsiteltiin mm. kansallispuistossa vierailijoiden ns. ”villii” pysäköintiä kapealla Kalkkiuunin- ja Uunirinteentien varteen sekä pysäköintiä yksityisten pihoihin. Kokouksessa päätettiin rajoittaa pysäköintiä liikenne-merkein, Vantaan kaupungin esityksestä, valtaosalla edellä mainituista teistä sekä asettaa nopeusrajoituksia tiestölle. Muutamia pieniä pysäköintipaikkoja tultaneen jättämään teiden varsille, jossa pysäköinti olisi liikenne-merkein sallittua. Kokouksessa ehdotettiin myös pysäköinnin valvonnan ulkoistamista yksityiselle pysäköintivalvontayritykselle Nuuksion kansallispuiston mallin mukaisesti. Lisäksi kokouksessa tuli esille mm. se, että sosiaalinen media antaa virheellisen kuvan pysäköinnistä kansallispuiston alueella ja sen läheisyydessä ja tietyt navigointiohjelmat opastavat väärin kansallispuiston virallisiin pysäköintialueisiin nähden. Lisäksi yksi tieosakas ehdotti julkisen liikenteen (linja-autot) ulottamista paremmin kansallispuiston alueelle. Samankaltaisia yksityistiekuntia on kansallispuiston alueella seitsemän (7) kappaletta, joilta ei ole tuotu esille vastaavanlaisia toimenpiteitä laittoman pysäköinnin kanssa. Metsähallitus on iso osakas (maksaja, kunnossapito-osakkeita paljon lukumäärällisesti) näissä yksityistiekunnissa.

Sipoon Knutersintien (yhdystie 11636) nopeusrajoitus on laskettu 80 km:stä/h 60 km:iin/h. Sipoon Länsitiestä (yhdystie 11685) ei ole vielä tehty nopeusrajoituspäätöstä nopeuden alentamiseksi vastaavaksi. Lisäksi Vantaan kaupungilla on tekeillä asemakaavan muutos, jossa Vanha Lahdentie (seututie 140) välillä Koivunkylänväylä - kehä III-ramppi on muuttumassa kaduksi. Lisäksi asutuksen lisääntyessä Sipoon Knutersintie muuttuisi kaduksi eteläpäästään (Landbo). Muita muutoksia tieverkostoon ei heillä ollut tiedossa. (Puolamäki ym. 2017.)

Katuverkko rakennetaan uusiksi kokonaan Östersundomissa asuinalueen rakentamisen yhteydessä. Yleiskaavan mukaan yleiset tiet muuttuvat kaduiksi. Yksityisteitä muuttuu yleiseksi kaduiksi pitkällä aikataululla. (Laine & Iivonen 2017.)

Knutersintie ja Länsitie ovat molemmat päällystämättömiä hiekkateitä. Teiden kunto nykyisellään ei sovellu ympärivuotisen joukkoliikenteen käyttöön. Alueella ei ole myöskään riittävästi vakituisia asukkaita joukkoliikennepalvelun järjestämiseksi. (Juselius 2017.)

3.6 Kevyen liikenteen silta Vanhan Porvoontien yli

Vanhan Porvoontien yli on kaavailtu rakennettavaksi kevyen liikenteen silta (kuva 13 ja 14) Kuusijärven kohdalle. Silta on lähdössä rakentumaan vuonna 2018–2019 ja valmistuttuaan parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta Vanhalla Porvoontiellä, koska ulkoilijat ovat mm. pysäköineet autojaan Vanhaan Porvoontien varteen. Valmistuttuaan silta ohjaa pysäköintiä enemmän Kuusijärvelle. Jokivuo lähetti haastattelun jälkeen (2018) tarkentavia havainnekuvia sillasta, jotka ovat alla.



KUVA 13. Vanhan Porvoontien ylittävän sillan havainnekuva 1 (Jokivuo 2018)



KUVA 14. Vanhan Porvoontien ylittävän sillan havainnekuva 2 (Jokivuo 2018)

Tuleva silta on myös avain Kuusijärven ulkoilualueen yhdistämisessä kansallispuistoon ”virallisesti”. Tällöin Metsähallituksella on perusteet toteuttaa edellisessä luvussa mainittu kansallispuiston HKS:n (Halinen ym. 2013) mukaiset reittien kestäväinnit ja opasviitoitukset Kalkinpolttajan polulle sekä hiihtoreitit kansallispuiston läpi pohjois-eteläsuunnassa. (Jansson 2017.) Tällä tarkoitetaan Hakunilan urheilupuistoa etelässä, Hindsbyn kylää koillisessa sekä Keravan Keinukalliolle vievää kävely/hiihtoreitistöä pohjoisessa.

3.7 Etäpysäköinti ratkaisuna ongelmaan

Ratkaiseeko etäpysäköinti (esim. Sotungin tuleva p-alue tai suuret p-alueet kuten IKEAn p-alue tai Hakunilan urheilupuiston p-alue) edes osittain saavutettavuusongelmaa vai tuoko se muita ongelmia esiin? Näihin asioihin pyrin saamaan vastauksia seuraavassa; Jokivuo (2017) ei usko, että IKEAn ja Hakunilan urheilupuiston pysäköinnillä olisi suurta vaikutusta. Osittain voi ratkaista ongelman, toteavat Vantaan kaupungin suunnittelijat (Pasenen ym. 2017). Sipoon kunnan kanta oli se, että polkureitistölle tulisi päästä suoraan

pysäköintialueilta (Söyriä ym. 2017). Pummila (2017) ei usko etäpysäköinnin olevan ratkaisu olemassa olevaan ongelmaan.

Helsingin kaupungin suunnittelijat vastasivat että ”teoriassa kyllä mutta toteutuuko etäpysäköinti? Ainakin sen olisi oltava kytkettävissä metroon.” (Laine & Iivonen 2017.)

Tämän tyyppistä liityntäpysäköintiä ei Juseliuksen mukaan seudulla ole, vaan liityntäpysäköinti palvelee lähtökohtaisesti suuria volyymejä esim. työssäkäyntiin liittyen. Liityntäliikenteen tulisi olla tiheää, jotta se houkuttelisi matkustajia. Vähäisillä matkustajamäärillä ei tämän tyylinen liikenne oletettavasti ole kustannustehokasta. (Juselius 2017.)

3.8 Pyöräilijöiden huomioiminen suunnittelussa

Pyöräparkkien kehittäminen on Metsähallituksen teettämän pehmoGIS-kyselyn perusteella tarpeen kansallispuiston pysäköintialueille (Mapita Oy 2012). Kyselyn mukaan 18 % kävijöistä saapuu pyörällä kansallispuistoon. Osa kävijöistä pyöräilee kansallispuiston polkureitistöllä, osa taasen jättäisi pyörän pysäköintialueelle. Miten nämä asiat ovat huomioitu suunnitelmissa?

Jokivuon mukaan tähän mennessä asiat on huomioitu todella huonosti sekä pyöräilijöiden että luonnon kulumisen kannalta (Jokivuo 2017). Vantaan kaupunki on huomioimassa kevyen liikenteen väylinä ainakin Kuusijärvellä ja ulkoilureittinä välillä Hakunilan urheilupuisto – kansallispuisto (Purorinne) (Pasanen ym. 2017). Sipoon kunnan edustajien mielestä pyöräparkit polkuverkostoon liittyen tulisi sijaita reitistöjen alussa. Lisäksi pyöräilijöiden palvelujen tulisi olla kunnossa. (Söyriä ym. 2017.)

Pummila (2017) kertoi pysäköintialueiden tai reittien aloituspisteisiin olevan tarpeellista hankkia peltikaappi tms. kunnan lukitus pyörille (kalliit pyörät). Lisäksi hän esitti, että pyörien lainaamista vastikkeetta tai vastikkeellisesti tulisi miettiä. Maastopyöräilijöille ja erityisesti ns. hikipyöräilijöille hän esitti eri reittejä kuin patikoijille turvallisuusnäkökohtiin vedoten.

Koivukylänväylälle Vanhan Myllynpolun liittymästä vanhalle Lahdentielle on tulossa kevyen liikenteen väylä. Vantaan kaupunki teettää Kuusijärvelle parhaillaan asemakaava-muutosta. Jokivarrentien (yhdystie 1521) varteen on tulossa kevyenliikenteen väylä 2018–2021 (Hanke maantie 1521-Nikinmäki Nikkilä). Lisäksi pieniä liittymäjärjestelyjä on tekeillä turvallisuuden parantamiseksi (suojatiet, liittymä(t) Kuusijärvelle, jne.). (Puolamäki ym. 2017, tarkennus 2018.)

Helsingin kaupungin kevyen liikenteen väylät on tarkoitus toteuttaa laadukkaina pyöräteinä eli baana-verkkoina kattaen koko Helsingin (kts. <http://yhteinenostersundom.fi>). Sipoonkorven suuntaan Helsingin alueelta on pyöräilijät siis huomioitu suunnittelussa. (Laine & Iivonen 2017.)

Juselius (2017) kirjoitti näin: ”Polkupyöriä ei saa kuljettaa busseissa eikä raitiovaunuissa. Kokoontaitettavan polkupyörän saa kuitenkin ottaa mukaan bussiin tai raitiovaunuun, mikäli se on pakattu pussiin tai vastaavaan.”

Lisäksi Juselius jatkoi pyörätooleista seuraavasti: ”Käsi- tai sähkökäyttöisen pyörätuolin käyttäjät ja rollaattorin kanssa liikkuvat voivat matkustaa kaikissa liikennevälineissä. Sähkömopedeja (joissa on erillinen ohjaustanko) käyttävät, ei voi matkustaa busseissa eikä raitiovaunuissa, koska ne eivät mahdu pyörätuolinkäyttäjille varattuun tilaan liikennevälineissä. Metrossa, lähiliikenteen junissa sähkömopedeilla voi matkustaa maksutta.” (Juselius 2017.)

3.9 Julkisen liikenteen kehittämistarpeet

Kysymyksessä kysyin, onko/miten julkista liikennettä (linja-autot, Itämetro jne.) tarkoitus lisätä/kehittää Sipoonkorven kansallispuiston tai sen lähialueille? Ratkaiseeko julkisen liikenteen kehittäminen/lisääminen kansallispuiston alueelle edes osittain saavutettavuusongelmaa vai lisääntykö kävijämäärät vain autottomista kävijöistä?

Julkinen liikenne kansallispuistoon tarkoittaa käytännössä Helsingin seudun liikenteen (HSL) järjestämää bussiyhteyttä kansallispuistoon tai sen lähialueille (HSL 2017). Muuta julkista liikennettä ei kansallispuistoon ole tällä hetkellä olemassa, mutta suunnitelmia on

esimerkiksi Itämetron rakentamiseksi puiston eteläosien läheisyyteen kuten Östersundomin alueelle.

Jokivuo (2017) epäili että voisi auttaa, jos julkinen liikenne tulisi suoraan alueen porteille. Lisäksi sen tulisi olla hyvin edullista ja oltava tiheät vuorot.

Julkisen liikenteen palveluja ei HSL ole lisäämässä, jotka vaikuttaisivat kansallispuiston saavutettavuuteen. Perusteena on se, ettei joukkoliikenne paranna saavutettavuutta kuin osittain. (Pasanen ym. 2017, 2018.)

Sipoon kunnan edustajien mukaan Martiksentielle (Sipoo, yhdystie 11683) kulkee koulubussi. Heidän mukaan julkisen liikenteen lisääminen osittain ratkaisee ongelman, osittain ei. Tasa-arvoisuuden kannalta pitää kansallispuistoon päästä myös joukkoliikennevälineellä. (Söyrilä ym. 2017.)

Pummila (2017) sanoi itämetron olevan yksi ratkaisu saavutettavuusongelmaan. Julkinen liikenne on kuitenkin kokonaisuutena haaste kansallispuistolle.

ELY-keskuksen edustajien mukaan 2019–2020 uudistuu lähiliikenne erityisesti Kuusijärven ulkoilun alueen vaikutusalueella. Knutersintie vaatisi enemmän työmatkaliikennettä, jotta sinne voidaan saada joukkoliikennettä lisää. HSL haluaa hoitaa ihmiset töihin, johon ELY antaa valtion avustusta. Itämetron toteutuminen riippuu siitä, toteutuuko Östersundomin yleiskaavassa suunniteltu maankäyttö (70 000–100 000 asukkaan lisäys Natura-alueen kupeeseen). Julkisen liikenteen lisääminen kansallispuiston alueelle ei ratkaise pysäköinti ongelmaa. Lippujen hinnat ratkaisevat joukkoliikennevälineiden käytön runsauden. (Puolamäki ym. 2017.)

Helsingin kaupungin suunnittelijat sanoivat, että ”Itämetro on suunnitteilla yleiskaavatasolla, ehkä noin 10 vuoden päästä alkaa Itämetron rakentaminen. HSL toki päättää julkisesta liikenteestä.” (Laine & Iivonen 2017.)

Ahtiainen kirjoitti sähköpostiviestissään, että ”Myös latujen ja ulkoilureittien saavutettavuus on tärkeää. Puhumattakaan edellytyksistä järjestää joukkoliikenteen yhteys Sipoonkorpeen. Knutersintietä (yhdystie 11636) läpi pohjoiseen ei ole mitään edellytyksiä saada bussiyhteyttä” (Ahtiainen 2017) ja jatkaa; ”HSL:n järjestämät joukkoliikennepalvelut

vastaavat kansallispuiston lähialueiden palvelutasomäärittelyä. Tiedossa ei ole ongelmia joukkoliikenteen tarjontaan liittyen. Nykyinen joukkoliikennelinjasto on suunniteltu palvelemaan ensisijaisesti alueen asukkaita. Linjasto tarjoaa mahdollisuuden saavuttaa kansallispuisto joukkoliikenteellä esimerkiksi Tikkurilasta ja Helsingin suunnalta.” (Ahtiainen 2017.)

Joukkoliikennetarjonnan kasvattamisen edellytyksenä on kysyntä tarjotulle palvelulle, kirjoitti Juselius sähköpostiviestissään ja jatkaa; ”vaikeaksi tarjonnan lisääminen kansallispuistoihin on niiden sijoittuminen etäälle asutuksesta ja palveluista. Alueen nykyistä joukkoliikennepalvelua tarkastellaan käynnissä olevassa Lahdenväylän linjastosuunnitelmassa. Päätös linjastosta tehdään vuoden 2018 aikana. Uudessa linjastosuunnitelmassa on ehdotettu parannettavaksi Kuusijärven suunnan liikennettä.” (Juselius 2017.)

Juselius tarkensi 2018 linjastosuunnitelman vaihetta seuraavasti: ”HSL:n hallitus hyväksyi 13.2.2018 Lahdenväylän linjastosuunnitelman, joten esitetyn mukaiseen liikenteeseen tullaan siirtymään aikaisintaan vuonna 2019 (HSL 2018b). Uudessa linjastossa tarjotaan Tikkurilasta ja Korsosta yhteys Kuusijärvelle (Linja 736) arkisin ja viikonloppuisin ympäri vuoden. Linja 739 tulee tarjoamaan jatkossa seutuyhteyden Rautatientorilta Kuusijärven alueelle Vanhan Porvoontien kautta arkisin ja viikonloppuisin ympäri vuoden.”

Joukkoliikenteen lisäämiseen Juselius vastasi: ”Jos alueella joukkoliikenteen kysyntä kasvaa huomattavasti voidaan siihen reagoida tarjoamalla lisää palvelua tai kohdistamalla nykyinen palvelu alueella tehokkaammin kysynnän mukaan. Alueiden sijainti ja kysynnän hajautuminen eri alueille antavat heikot edellytykset joukkoliikenteen houkuttelevuudelle, jolloin pääosa kasvusta suuntautuu todennäköisesti henkilöautoiluun.” (Juselius 2017.)

3.10 Muut merkitykselliset asiat Sipoonkorven kansallispuiston saavutettavuuden kannalta

Jokivuo (2017) arveli, että opastuskeskus Kuusijärvellä toisi todella pitkäjänteisesti paikalle kotimaisia perhematkailijoita ja Helsinki-Vantaan lentoasemalta erityisesti aasialaisia kävijöitä. Lisäksi tämä tarjoaisi valtavan kehittymismahdollisuuden luontoyrittäjille hänen mukaansa. (Jokivuo 2017.)

Perille asti-hanke saattaa tuoda jonkin asteisia ratkaisuja kansallispuiston saavutettavuuden tulevaisuudessa. Lisäksi tilausbussien pysäköinti Kuusijärven pysäköintialueelta toteutettaisiin siten, että rakennetaan pitkä pysäkki Vanhan Lahdentien varteen, jossa asiakkaat nousevat pois linja-autosta ja linja-auton pysäköinti toteutuisi muualla. Tämä tuo toteutuessaan lisää pysäköintipaikkoja henkilöautoille. (Pasanen ym. 2017.)

Sipoo kunta suhtautuu positiivisesti kansallispuiston kehittämiseen ja saavutettavuuden parantamiseen. VisitSipoo-mainonta (www.visitsipoo.fi) tukee Sipoonkorven kansallispuistoa markkinoimalla sitä sivustoillaan. (Söyriä ym. 2017.)

Degermossaan on suunnitteilla Helsingin kaupungin koirametsä, jonka tulisi olla useiden hehtaarien kokoinen. Palveluvarustuksen kuntoon saattaminen tulisi ensin tehdä pysäköintialueilla ja sitten vasta polkureitistöillä. Kapeiden saapumisteiden varsille tulisi tehdä kohtaamispaikkoja ja pieniä pysäköintipaikkoja isojen pääporttien (länsi/itä) lisäksi. Eripituisia rengasreittejä tulee lisätä erityisesti lapsiperheille. Kestävöintiä on suosittava eli polkuverkosto tulisi päällystää murskeella, joka antaa polkuverkostolle kulutuksenkestävyyttä, estää liukkautta ja yhdistettynä pintavesien hallittuun johtamiseen esimerkiksi rumpuputkilla, joka pitää polkuverkoston kuivana. Yksi kehitysidea Byabäckenin polulle on se, että linja-auto jättää patikoijan Byabäckenin pysäköintialueelle ja noutaa noin kilometrin päästä, jolloin patikoijan ei tarvitse kävellä Länsitietä takaisin lähtöpaikalle. Se, miksei polkua voi linjata puiston alueella Byabäckenin laaksossa takaisin lähtöpaikalle, on lähinnä luonnonsuojelullinen syy. Lisäksi Pummila ehdotti, että ulkopuoliset yrittäjät lähtisivät luomaan kansallispuiston saavutettavuutta Helsinki-Vantaan lentoasemalta Kuusijärvelle. (Pummila 2017.)

Helsingin kaavoittajat totesivat Sipoonkorven kansallispuiston läheisyyden olevan hieno asia Östersundomin kaupunginosan osalta. Kaava-alueelta tullaan järjestämään virkistysyhteyksiä montaa kautta kansallispuistoon. Yksi niistä on saanut nimekseen ”Ultunanportti” eli kyseessä on Knutersintien portti tai ainakin sen lähietäisyydellä oleva portti puiston eteläosassa. Maankäytöllisesti ei suuren pysäköintialueen perustamiselle ole esteitä, kunhan maksaja löytyy, he totesivat haastattelun päätteeksi. (Laine & Iivonen 2017.)

4 RATKAISUEHDOTUKSET SIPOONKORVEN KANSALLISPUISTON SAAVUTETTAVUUDEN PARANTAMISEKSI

4.1 Pysäköintialueiden kehittäminen

Kuten edellä saimme haastattelujen tulosten perusteella todeta, on lähitulevaisuudessa tapahtumassa paljon myönteisiä asioita Sipoonkorven kansallispuiston saavutettavuuden kannalta. Kuusijärven ulkoilualueen lähtöpisteelle on Vantaan kaupunki laajentamassa nykyistä pysäköintialuetta siten, että henkilöautopaikat lisääntyvät noin sataprosenttisesti 250 paikasta 500 autopaikkaan. Näistä 250 autopaikasta varmasti osa on helpottamassa Sipoonkorven paikoituspainetta, sillä hyvällä tiedottamisella saadaan kansallispuistossa kävijöille tieto näistä lisääntyneistä pysäköintiruuduista. Polku/hiihtoreitistön viitoituksen ja erityisesti siihen oleellisesti liittyvän kevyen liikenteen sillan valmistuttua Vanhan Porvoontien (yhdystie 11576) yli, Kuusijärven pysäköintialue tasaa kansallispuiston käyttöpainetta erityisesti sen länsi- ja pohjoisosissa, unohtamatta myös reitistöä puiston keskeisiin- ja eteläisiin osiin. Kävijätutkimusten mukaan (von Boehm 2010, Mapita Oy 2012) valtaosa kävijöistä saapuu kansallispuistoon lännestä, jolloin näillä Kuusijärven ulkoilualueelle suuntautuvilla uudistuksilla on suuri merkitys kansallispuiston saavutettavuuteen.

Knutersintien (Ultuna/Degermossa) uusi pysäköintialue toisi toteutuessaan liikenneselvityksen (Trafix Oy 2013) mukaisesti noin 240 henkilöautopaikkaa, joista muutama saatto- paikka, 4 bussipaikkaa ja noin 40 polkupyöräpaikkaa. Jos lähialueelle toteutuu myös Helsingin kaupungin suunnitelmissa oleva koirapuisto, niin pysäköintialue palvelee myös siellä kävijöitä. Lisäpysäköintiruutujen lisääntyminen on kuitenkin niin suuri, että sillä on merkittävä vaikutus kansallispuiston saavutettavuuden kannalta. Pitää vain uskoa siihen, ettei hanke kaadu esimerkiksi valitusten tai rahoituksen puutteeseen. Uudet polku- reitistöt tulee vain saattaa oikein suunnatuiksi ja liitetyiksi olemassa oleviin merkittyihin polkureitteihin, jolloin tällä uudella pääportilla kansallispuistoon saadaan kevennettyä alueen pysäköinti- ja käyttöpainetta erityisesti puiston etelä- ja itäosissa.

Mikäli Vantaan kaupungin suunnitelma Sotungin uudesta pysäköintialueesta toteutuu Sotungin tien varteen ja sieltä (polku) reittiyhteys kansallispuiston alueelle, toimenpiteet

alentavat merkittävästi esimerkiksi Storträskin/Gumböle träskin suuntaan matkaavien kävijöiden pysäköintipainetta nykyiseltä Tasakalliontien (Flatberget) pysäköintialueelta. Tällöin Tasakalliontien p-alue profiloituisi enemmän Kalkinpolttajan polulle suuntaavien pysäköintialueeksi ja samalla ehkäpä pienentäisi kapean ja mutkaisen Nybyggetin yksityisten käyttöpainetta. Mikäli pysäköintialue toteutuisi jotakuinkin liikenneselvityksen (Trafix Oy 2013) mukaisesti, tulisi Sotungintien varteen noin 50 henkilöautopaikkaa ja kymmenkunta pyöräpaikkaa lisää kansallispuistossa kävijöiden käyttöön.

Vantaan kaupungin mahdollisesti toteuttama Hakunilan urheilukeskuksen ja kansallispuiston välinen ulkoilureitti toisi myös lisää pysäköintikapasiteettia, erityisesti kansallispuistonpuiston etelä- ja länsiosiin suuntaaville. Etäisyydet eivät ole pitkiä; vain noin 1,5 kilometriä on matkaa tietä pitkin Hakunilan urheilupuiston pysäköintialueelta kansallispuiston alueelle (Purorinteen kautta). Bisajärvellekin matkaa kertyisi vain noin 4 kilometriä nykyisiä teitä pitkin.

Kansallispuiston pohjoisosien, erityisesti Byabäckenin laakson ja Ängesbölen tulipaikalla käyvien pysäköintiongelmia voidaan keventää ottamalla käyttöön Hyphen (2017) mallin mukaisesti älymatkapuhelimeen ladattava sovellus, joka opastaa reitin ja sen varrella oleviin nähtävyyksiin tai taukopaikkoihin polkureitin varrella. Tällaisen sisältöluontopolkumallin on Hyphen toteuttanut Nikkilän kylästä maisemareittiä Sipoon kirkot – Kantorsträsk – Byabäckenin perinneyhtiö, jolloin matkaa kertyy noin 4–5 kilometriä. Reitillä kuljetaan vaihtelevia pelto-, metsä- ja suomalaisia ihailen kohti kansallispuistoa. Matkan varrella on taukopaikkana laavu, jonka käytöstä tulee tietenkin sopia sen omistajan kanssa. Matkalla voi halutessaan poiketa esimerkiksi Hindsbyn idyllisessä kylämiljöössä. Pysäköintiongelmaan tällä ratkaisulla saataisiin helpotusta hyödyntämällä Nikkilän taa-jaman eri pysäköintivaihtoehtoja kuten kirkon pysäköintialue tai keskusurheilukentän pysäköintialue jne.

Kaikkien uusien pysäköintialueiden perustaminen edellyttää reittitoimituksen tekemistä maanomistajien kanssa yksityisten mailla kulkevien yhdysreittien osalta. Lisäksi palvelurakenteet tulee saattaa kuntoon Sipoonkorven kansallispuiston huolto- ja käyttösuunnitelman (Halinen 2013) edellyttämällä tavalla ennen pysäköintialueiden valmistumista.

Edellä mainituilla pysäköintialueilla voisi olla pyörän lainausmahdollisuus Janssonin (2017) mallin mukaisesti. Pyörän saisi lainaksi panttia vastaan tai sitten näyttämällä virallisen henkilötodistuksen viivakoodia, jolloin lainaaja rekisteröityy pyörän käyttäjäksi. Yhdistämällä näihin pyörän lainauspaikkoihin myös lukittavan pyöräpysäköinnin, jolloin matkaa voisi jatkaa kävellen tai lainapyörällä seuraavaan kohteeseen, pyörillä olisi myös mahdollisuus pyöräillä kansallispuistossa erikseen merkityillä pyöräreiteillä (Pummila 2017).

Nykyisiä kansallispuistossa olevia pysäköintialueita ei näin ollen tarvitsisi laajentaa nykyisestä, mikäli edellä olevat suunnitelmat/toimenpiteet toteutuvat. Nykyisten pysäköintialueiden laajentaminen on kallista ja osittain myös mahdotonta, koska maata ei ole saatavilla niiden vierestä tai siinä on esteenä luonnonsuojelullinen peruste. Sen sijaan pysäköintialueille tulisi asentaa laskurit, jotka ilmoittaisivat reaaliaikaisena esimerkiksi luontoo.fi-sivustolle vapaana olevat pysäköintipaikat eri pysäköintialueilla (Korkeamäki 2017). Näin niinä kausiluonteisesti ruuhkaisinakin päivinä olisi saatavilla reaaliaikainen tieto siitä, missä pysäköintialueella on tilaa tai vierailija ajoittaisi käyntinsä toiseen ajankohtaan. Tai sitten vierailija valitsisi kulkuvälineeksi kansallispuistoon julkisen kulkuvälineen.

Tasakalliontien (Flatberget) pysäköintialueella olisi myös pienellä vaivalla saatavissa lisäpysäköintitilaa käyttöön. Ensinnäkin pysäköintialue yhden jatkeena on noin 300 metrin päässä toinen pysäköintialue, joka jää monelta kävijältä huomioimatta. Tähän on luonnollinen syy; pysäköintialueelle johtavan tien alussa ei ole yhtäkään opastetta, joka kertoisi tästä mahdollisuudesta. Moni kääntyi havaintojeni mukaan ympäri pysäköintialueen päässä, vaikka siitä johti avonaisen portin ohi tie seuraavalle pysäköintialueelle. Pysäköintialue kahden sivusta lähtee tie (puomin takana) avokalliolle, jonne saisi mahtumaan myös muutaman kymmenen henkilöautoa lisää pienillä järjestelyillä. Näillä järjestelyillä pysäköintitilaa tulisi Tasakalliontien p-alueelle 20–30 kappaletta lisää ilman mainittavia lisäkustannuksia. Tarvittaessa voisi pysäköintialue kahdelta ja kolmelta linjata ja merkitä polkureitti Storträskin merkitylle polulle, josta patikoija voi sitten valita suunnan joko Storträskin tai Kalkinpolttajan polun suuntaan.

Esteettömyys tulisi myös ottaa huomioon kansallispuistossa, vaikka puiston HKS (Halinen ym. 2013) ei sitä vielä edellytä. Näitä esteettömiä kohteita ei kuitenkaan ole liiaksi kansallispuistoissa, joten sellainen olisi hyvä luoda myös Sipoonkorpeenkin. Tällainen

kohde olisi kohtuu helposti rakennettavissa esimerkiksi Kalkkiruukin laavulle tai sitten Stoträskille. Pysäköintialueena Kalkkiruukin laavulle toimisi Kalkkiuunintien päässä oleva pysäköintialue, joka suljettiin puomilla syyskesällä 2017. Toinen helposti saavutettava kohde olisi Stoträsk, jonne liikuntarajoitteinen pääsisi autolla Susirajan tien kautta tai Tasakallion pysäköintialueelta. Liikuntarajoitteisia kävijöitä kansallispuistossa on kuitenkin niin vähän, ettei heidän käyntinsä ajoneuvoilla kuluta luontoa tai aiheuta muuta häiriötä kyseisillä kohteilla.

Pysäköintialueista tulisi olla selvät ajo-ohjeet sijaintitietoineen luontoo.fi-sivustolla, ettei kansallispuistoon pyrkijä ainakaan saa väärää informaatiota kyseisten sivujen kautta. Toisaalta navigointiohjelmistojen laatijat saattavat antaa väärää informaatioita, jota on hyvin vaikea valvoa. Valitettavasti ihmisten suunnistustaito, kun on enenevässä määrin riippuvainen näistä navigointiohjelmissa, joten niiden paikkatieto tulisi olla ajan tasalla.

4.2 Joukkoliikenteen kehittäminen

Joukkoliikenteen lisääminen kansallispuiston ympärille on kiinni kysynnän ja tarjonnan laista. Kuten Ahtiainen ja Juselius (2017) kertoivat haastattelussaan, vaatisi Knutersintie (yhdistie 11636) tai Länsitie (yhdistie 11685) Sipoossa enemmän asujia ja työmatkaliikennettä, jotta HSL laajentaisi liikennöintiä kyseisille teille. Lisäksi nämä edelleen hiekkapintaisina olevat mutkaiset ja kapeat tiet eivät sovellu julkisen liikenteen käyttöön sellaisenaan.

Kuusijärvelle tullaan lähivuosina lisäämään joukkoliikennelinjastoa, mikäli suunnitelmat toteutuvat 2018 (Juselius 2017). Jää nähtäväksi, mikä on päätös vuonna 2018. Yksinään ei siis Byändan asuinalue toteutuessaan riitä perusteeksi joukkoliikenteen lisäämiseen (Juselius 2017).

Östersundomin kaavoituksen toteutuessa tulee kansallispuiston kaakkois-/eteläpuolelle kymmeniätuhansia uusia asujia, joiden joukkoliikennetarjonta tulee aikanaan kehitettäväksi. Tällöin myös Itämetro rakentunee ko. suuntaan, joten kansallispuiston saavutettavuus paranee ainakin pääkaupungin suunnasta saapuville selvästi. Eikä yksistään metro riitä tyydyttämään joukkoliikenteen tarpeita, vaan bussiliikenne uusine linjastoineen tulee lisääntymään Östersundomissa merkittävästi.

Nähtäväksi jää myös Söderkullan (Sibbesborgin osayleiskaava) ja Nikkilän kuntataajamien kehittyminen ja asukasluvun kasvaminen sille tasolle, jolla on merkitystä joukkoliikenteen kasvattamiselle. Ja tuleeko joukkoliikennelinjaus hyödyttämään kansallispuistossa kävijöitä. HSL (Juselius 2017) ei myöskään näe lisätarvetta linja-autovuorojen lisäämiselle kansallispuiston alueelle, koska asukasmäärät ja työmatkaliikenne eivät sitä tue.

Haastattelussa Jokivuon (2017) ja Pummilan (2017) esille tuoma Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajien kuljettaminen kansallispuistoon on kehittämisen arvoinen idea. Tällöin esimerkiksi lentoa odottava matkustaja voisi piipahtaa kansallispuistossa lyhyellä vierailulla. Tämä kuitenkin edellyttäisi järjestettyä edestakaista kuljetusta lentoasemalta kansallispuistoon esimerkiksi Vantaan kaupungin järjestämänä. Sipoonkorven luontomatkailuyrittäjät Ry voisi järjestää ohjelmaa näille lyhyille piipahduksille tuleville vieraille.

Joukkoliikenteen kehittäminen palvelemaan paremmin kansallispuistoa on suuri haaste, kuten edellä on todettu. Kuusijärven ulkoilualueen saavutettavuus paranee lähivuosina, mutta kuinka paljon, se selvinnee vuonna 2018. Aikanaan myös Östersundomin asuinalueen rakentuessa tulee julkista liikennettä lisää kansallispuiston etelä puolelle. Lisääntyvä joukkoliikenne parantaa Knutersintien (yhdystie 11636) pääportin kautta kansallispuiston saavutettavuutta merkittävästi. Tällöin palvelurakenteet kansallispuistossa tulee olla jo kunnossa.

Perille asti-hanke (Peltola 2017) saattaa myös parantaa toteutuessaan kansallispuiston saavutettavuutta yleisesti. Lisäksi erilaiset Metsähallituksen ja Sipoonkorven luontoyrittäjien järjestämät teemapäivät (esim. Suomen luonnonpäivä, sieniretki jne.), joihin olisi järjestetty kuljetus, parantaisi saavutettavuutta ajoittain. Haasteeksi jää edelleen ne tietyt kuukaudet ja päivät vuodesta, jolloin ihmiset haluavat käydä puistossa hyvän ulkoilusään sattuessa vielä samalle päivälle. Tällöin ei edes ylimääräiset linja-autovuorot riitä kattamaan sitä kysyntää, kuten Nuuksion kansallispuistossa kävi vuonna 2017.

4.3 Ympäristökuntien maankäytön vaikutus asiakaskäynteihin

Uudet asuinalueet kansallispuiston vierestä tuovat kävijöitä kansallispuistoon rutkasti lisää, erityisesti Östersundomin eteläisiin osiin. Kadut ja tiestö mennee suunnittelualueella uusiksi pitäen sisällään myös pyörä-/kevyenliikenteen väylät. Ei pidä myöskään unohtaa Nikkilän ja Söderkullan taajamien kasvua, jotka varmasti tuovat lisää lähiasujien käyntejä kansallispuistoon. Myös Byändan asuinalueen kaavoitus ja sen eteneminen rakennusvaiheeseen Kuusijärven ulkoilun alueen pohjoispuolelle tulee lisäämään kävijöitä kansallispuistossa. Hyviä puolia Byändan rakentamisessa Östersundomin malliin on se, että uusi katukartta uudistuu kevyenliikenteen väylineen. Tästä esimerkkinä kevyenliikenteen väylä (Jokivuo 2017) mutkaisen Vanhan Porvoontien varteen, jolloin liikenneturvallisuus ja saavutettavuus paranevat senkin osalta.

Kuten edellä totesin, myös pyöräilijät lisääntyvät varmasti runsaasti kansallispuiston ympärillä ja sen sisällä, joten kevyenliikenteen väyliin ja nopeusrajoitusten alentamisiin, yleisillä teillä tulee kiinnittää enenevässä määrin huomiota ja esittää niitä alennettaviksi. Nopeusrajoitusten alentamisen arviointi on ensiarvoisen tärkeää kapeilla ja mutkaisilla teillä kuten Länsitiellä Sipoossa.

Kevyen liikenteen väylä Jokivarrentien varteen (Puolamäki ym. 2017) on tervetullut lisää, jolloin kansallispuiston saavutettavuus paranee pohjoisosien kuten Byabäckenin purolaakson osalta. Ei pidä myöskään unohtaa muita kevyen liikenteen väylien tai vastaavien ulkoilureittien lisäämissuunnitelmien merkitystä puiston saavutettavuuden kannalta, joita ympäristökunnilla oli suunnitteilla (Pasanen ym., Laine & Iivonen 2017.)

4.4 Muut huomioon otettavat asiat

Metsähallituksen tulee huolehtia siitä, että lähitulevaisuudessa palvelurakenneverkosto tulee kansallispuistossa vastaamaan kasvavaan kysyntään (Pummila 2017). Aluksi paine on HKS:n (Halinen ym. 2013) mukaisesti lännessä Kuusijärven palvelurakenteiden rakentamisessa ja kunnostamisessa. Kiireisimpänä pidän HKS:ää (Halinen ym. 2013) myönteäillen Kuusijärveltä tulevan reitistön linjaamista ja merkitsemistä maastoon siten, että se saadaan aukottomasti liitettyä kansallispuiston polkureitistöön, kuten Kalkinpolttajan polkuun. Tällöin tulee tarkoin harkita, mitkä reittiosuudet ovat patikoijien käytössä, mitkä

taasen hiihtäjien käytössä ja mitkä pyöräilijöiden käytössä ja merkitä reitit selkeästi maastoon ja karttoihin.

HKS (Halinen ym. 2013) mainitsee myös tulentekopaikan tai keittokatoksen sijoittamisen Bisajärven rannalle, jota pidän hyvänä ajatuksena. Tällä hetkellä ei kummallakaan Metsähallituksen virallisten polkureittien (Byabäckenin/Kalkinpolttajanpolun) varrelle jää yhtään lampea tai järveä. Rakenne palvelisi talvisin hiihtäjiä ja kesäisin patikoijia/pyöräilijöitä, jolloin kaikki pääsisivät ihailemaan Bisajärven rantamaisemaa. Bisajärven palvelurakentaminen on tosin ainoa tällä hetkellä HKS:ssa (Halinen ym. 2013) mainituista toimenpiteistä, joka on selkeästi jäljessä alkuperäisestä suunnitelmasta. Voihan toki olla niin, ettei sitä Metsähallituksen osalta edes toteuteta. Muutoin HKS (Halinen ym. 2013) on toteutunut melko hyvin aikataulussaan palvelurakenteiden osalta.

Polkureitistön kunnostaminen välillä Tasakalliontien pysäköintialue – Storträsk – Gumböle träsk on tärkeää kunnostaa lähivuosina, koska polku on hyvin kulunut ja levinyt huomattavasti alkuperäisestä. Tämä polkuverkosto tulee saattaa vastaamaan lisääntyviä patikoijamääriä mahdollisesti Sotungin suunnasta linjattavalle polkureitille ja myöhemmin myös Knutersintien uuden pääportin suunnasta. Kunnostus on pääasiassa polun kestäväintä murskeella ja pintavesien hallittua ohjaamista.

Hiihtoreittien linjaus Kuusijärvelle kansallispuiston alueelta on kiireisin suoritettava toimenpide. Mukaan tarkasteluun tulee ottaa myös aiemmin esille tullut esitys Keravan Keinukalliolta Jokivarrentien uuden alikulkutunnelin kautta ja liittäminen mahdollisuuksien mukaan jo olemassa olevaan reitistöön. Tämä luo lisää saavutettavuutta etenkin talvella Keravan suunnalta tuleville. Tällöin reitistö kattaisi ainakin välin Keinukalliolta-Hakunilan urheilukeskukseen ja mahdollistaisi liittynät myös Kuusijärven ulkoilualueelle ja Hindsbyn kylä suuntiin.

Ratsastusreitistö kansallispuiston alueella on kunnossa ja noudattelee Vantaan kaupungin linjauksia, joten sen kehittämistä en näe tarpeelliseksi. Ajatustani tukee myös se, ettei ratsastus sille tarkoitetuilla reiteillä ole noussut esille missään muodossa tietojeni mukaan kansallispuiston alueella.

Viitoitus yleisiltä teiltä kansallispuistoon on suurelta osin hyvin hoidettu vuonna 2015–2016 aikana. Yksi puute on kuitenkin Nybyggetintien ja Uunirinteentien risteys Nygår-

dissa Vantaalla. T-risteyksessä, jossa Nybyggetintie lähtee oikealle, olisi hyvä olla opastaulu Tasakalliontien p-alueelle. Nyt risteyksessä on vain perhosen kuva eli luontokohde ja tämä ei ole kaikille kävijöille tuttu merkki. Vaikkakin risteyksessä tie jatkuu oikealle edelleen Nybyggetintienä, on suuri mahdollisuus Tasakalliontien pysäköintialuetta etsivän erehtyä kääntymään vasemmalle Uunirinteentielle, jonka päässä tie yhtyy Kalkkiuunintiehen ja näkyvissä on tällöin oikealla kansallispuiston merkki. Tästä voi tulla kansallispuistoon suuntaavalle miellelyhtymä, että hän on oikealla tiellä ja päätyy Kalkkiuunin yksityistietä aikanaan Yrjölän puomille, jonka takaa ennen löytyi pieni kansallispuiston pysäköintialue. Tämä Kalkkiuunintie on tieosuuskunnan päätöksellä kieltämässä pysäköinnin koko tieosuudella pl. muutamaa pientä levikettä lukuun ottamatta. Opastaululla parannetaan Tasakalliontien pysäköintialueen (Flatberget) löydettävyyttä ja estetään turha liikenne Uunirinteen erittäin mutkaiselle ja näkyvyydeltään rajoitetulle pihapiirin läpi kulkevalle tielle kuten myös edellä mainitulle Kalkkiuunintielle.

5 POHDINTA

Sipoonkorven kansallispuisto omaa valtavan potentiaalin kehittyä yhdeksi Suomen vilkkaimmista kansallispuistoista vuosittaisilla kävijämäärillä mitattuna. Tätä edesauttaa puiston sijainti aivan pääkaupungin vieressä, vain vajaa 25 kilometriä Helsingin Rautatientorilta. Etäisyyttä on siis reilut 10 kilometriä vähemmän kuin pääkaupunkiseudun toiseen viherkehällä sijaitsevaan kansallispuistoon, Nuuksioon. Nuuksiossa käy tätä nykyä vuosittain yli 300 000 kävijää vuodessa ja se on yksi Suomen vilkkaimmista kansallispuistoista. Nuuksion kansallispuistolla on kuitenkin samoja saavutettavuusongelmia, kuten Sipoonkorven kansallispuistollakin on. Vilkkaimpina syyskesän päivinä ei kumpaankaan puistoon pääse kaikki halukkaat linja-autoilla saatikka mahdu pysäköimään oman henkilöautonsa kansallispuistossa vieraileville tarkoitetuilla pysäköintialueilla. Sipoonkorven kansallispuistolla on mielestäni yksi valttikortti enemmän käytössä kuin Nuuksion kansallispuistolla on. Tämä etu on puiston sijainti lähempänä asemakaava-aluetta, joka siis mahdollistaa asutuksen ja siihen liittyvän infran rakentamisen aivan puiston rajaan tuntumaan. Lisärakentaminen taas tuo työssäkäyviä asukkaita ja nämä työssäkävijät ovat se kohderyhmä, jota HSL tavoittelee. Asutustaajamat tuovat siis joukkoliikenteen kansallispuiston ”ovelle”. Suuret kaupunginosat mahdollistavat myös metron tai raitiolinjan linja-autoliikenteen lisäksi.

Asutustaajamien rakentaminen tarkoittaa myös samalla palvelujen lisääntymistä kuin myös katuverkoston lisääntymistä kevyen liikenteen väylineen. Koska Sipoonkorven kansallispuisto on niin lähellä Itä-Helsinkiä, Itä-Vantaata ja Sipoon kehittyviä asutustaajamia niin pyöräily on uusi potentiaalinen tapa saavuttaa puisto. Erityisesti puiston etelä- ja itäosien läheisyydessä olevat asuinalueet kehittyvät lähitulevaisuudessa voimakkaasti, joka tuo tullessaan uutta katuverkkoa. Ajoneuvoliikenteen vilkastuessa rakentamisen seurauksena asuintaajamissa, turvallisuus edellyttää pyöräteitä, jotka sitten palvelevat myös kansallispuistoon pyörällä saapuvia. Etäisyydet kun puistoon ovat maltilliset pääkaupunkiseudun itäosista.

Vantaan ja Helsingin kaupunkien kaava- ja liikennesuunnittelijat ovat hyvin huomioineet Sipoonkorven kansallispuiston saavutettavuuden parantamisen suunnitelmissaan. He ovat sisällyttäneet kaavasuunnitteluunsa uusia, osin useiden satojenkin ajoneuvojen pysäköintialueita eri puolille puistoa.

Vantaan kaupungin suunnitelmissa on kasvattaa nykyistä Kuusijärven ulkoilun alueen pysäköintiä 100 %, joka on tervetullut lisä muutenkin pysäköinnin tilaustaudesta kärsivälle ulkoilun alueelle. Samalla liikenneturvallisuus paranee merkittävästi Vanhalla Lahdentiellä Kuusijärven kohdalla, koska aiemmin ulkoilun alueen kävijöiden pysäköintialueelle sopimattomat henkilöautot ovat pysäköity tien varteen. Samalla laajennettu pysäköintialue palvelee myös kansallispuistossa kävijöitä, koska kevyen liikenteen silta valmistuu Vanhan Porvoontien yli ja reitistöverkko täydentyy patikoijille, pyöräilijöille ja talvisin hiihtäjille opasteineen. Samalla parantuu liikenneturvallisuus kapealla ja osin mutkaisella Vanhalla Porvoontielle. Toteutuessaan Sotungin tien pysäköintialue on tervetullut lisä erityisesti puiston eteläosissa vieraileville kävijöille. Saavutettavuutta parantaa myös ulkoilureitti Hakunilan urheilupuistosta Sotunkiin ja edelleen kansallispuistoon sisälle, jota voivat hyödyntää ainakin kävelijät ja pyöräilijät, talvisin ehkäpä myös hiihtäjät. Pyöräilijät ollaan huomioimassa myös pyöräpysäköinnin osalta vantaan kaupungin suunnittelussa ainakin Kuusijärvellä ja Hakunila-Sotunki-akselilla.

Östersundomin yleiskaava on merkittävä asuinalueen laajennus, joka toteutunee yhteistoiminnassa Helsingin ja Vantaan kaupunkien sekä Sipoon kunnan kanssa. Lyhyen ajanjakson aikana alueen väkimäärä kasvaa useilla kymmenillä tuhansilla asukkailla, pitkällä aikavälillä (2060) jopa 70 000, ellei jopa 100 000 asukkaalla, joka tuo tullessaan tuhansia työpaikkoja sekä myös metrolinjakseen eli niin sanotun Itämetron. Uusi Ultunan portti luo kansallispuistoon toisen pääväylän Kuusijärven ulkoilun alueen lisäksi. Tuohon Ultunan pääportin läheisyyteen rakentunee useiden satojen henkilöautojen pysäköintialue Knutersintien varteen, jonka läheisyydessä on virkistysalue koirapuistoinen, leirintäalueineen, ratsastustoimintoinen jne. palveluineen. Puistoon ollaan luomassa useita yhteyksiä etelän suunnasta. Myös pyöräilijät ovat huomioitu Helsingin kaupungin suunnittelussa. Koko pääkaupungin kattava pyörätieverkko eli baanaverkko tullaan ulottamaan myös Östersundomin kaava-alueelle unohtamatta pyöräpysäköintiä.

Sipoon kunta on huomioinut kansallispuiston Visit Sipoo-mainonnassaan. Ja mikä on mainostaessa, sillä puiston pohjois- ja itäosat ovat Sipoon kunnan alueella. Lyhyet etäisyydet kasvavista ja kehittyvistä kuntataajamista eli Nikkilästä ja Söderkullasta kansallispuistoon on todellista. Lisäksi pyörätiet Jokivarrentien varteen ja välille Nikkilä-Söderkulla luo turvallisuutta pyöräilijöille ja samalla parantaa puiston turvallista saavutet-

tavuutta pohjois- ja itäosistaan. Koska pysäköinnin laajentaminen ei tule kyseeseen puiston pysäköintialueilla Knutersintien ja Länsitien varrella, Sipoon kunnan tulisi ottaa tarkasteluun Nikkilän taajaman pysäköintimahdollisuudet ja niiden hyödyntäminen lähesyttävässä puiston pohjoisosia. Toinen alue Sipoossa on Viirilän alue, jonka pysäköinnin kehittämismahdollisuuksia tulisi tarkastella. Tällä hetkellä lähin pysäköintialue on Kuusijärven ulkoilualueella, jonne tulee matkaa kolme kilometriä.

Metsähallituksen laatima HKS on Sipoonkorven osalta määritellyt hyvin palvelurakenteiden tarpeen, niiden valmistumisaikataulun suhteessa ympäröivien kuntien suunnittelu- ja toteutusaikatauluun ja pysynyt suunnitelmassaan kohtalaisen hyvin kiinni. Joissakin kohdin on aikataulutusta hieman pettänyt, kuten luvussa 3 todettiin, mutta se on otettavissa kiinni luomalla riittävät resurssit erityisesti henkilöstön ja rahoituksen osalta vuosille 2018–2019. Maaston kuluminen ja sen ennalta ehkäisy on erityisen tärkeää jo tämän päivän kävijämäärillä puhumattakaan sen kaksinkertaistuessa. Hyvin toteutetut opasteet, reittimerkinnät ja polkujen kestävänti murskeella huomioiden tarvittavilta osin pintaveisien hallittu poisjohtaminen kulkuväyliltä pitää patikoijat polulla ja estää polkuverkoston leviämisen. Lisäksi pitkokset, portaikot ja selkeät reittimerkinnät luovat maastoon kestävyttä, turvallisuutta ja helppokulkuisuutta myös huonojen keliolosuhteiden vallitessa. Jo saavutettu nykyinen viikoittainen puiston huoltotaso alueella tulisi säilyttää, ettei kävijä joudu pettymään polttopuiden puutteeseen tai huoltamattomaan kuivakäymälään.

Pysäköinnin informatiivisuutta tulee parantaa siten, että pysäköintialueilta on saatavissa reaaliaikainen tieto vapaina olevista pysäköintipaikoista mobiilisovelluksella. Tällä tekniikalla saadaan kävijät ohjattua vapaille pysäköintialueille ja tasattua puiston kuormitusta ainakin osittain. Tietenkään kaikilla kävijöillä ei ole käytössään ns. älymatkapuhelinta, mutta heillekin tieto olisi oltava saatavilla esimerkiksi Haltian luontokeskuksesta puhelinsoitolla. Tällä informatiivisella tiedolla ei tietenkään poisteta kokonaisuudessaan väärin paikkoihin pysäköityjen ajoneuvojen määrää, mutta sitä saadaan kanavoitua ja ohjattua oikeaan suuntaan. Pysäköinnin valvonta on keino hallita tiestöä ja alueita, joilla on suurimmat ongelmat väärin pysäköityjen ajoneuvojen kanssa.

Yleisen tiedottamisen hienosäätö ja tietoiskujen oikea-aikainen ajoitus ovat lääke myös ennaltaehkäistä ja ohjata suuria kävijämääriä alueille, joissa on havaittu olevan vähemmän kävijöitä, jopa kansallispuistosta toiseen. Erilaiset tapahtumat kuten kilpailut, järjes-

tetyt tapahtumat ja vastaavat tilaisuudet puistossa ovat niitä aiheita, joista Metsähallituksen tulee tiedottaa riittävän ajoissa käyttäen jo olemassa olevia ja monipuolisia tiedottamiskanavia (some, Luontoon.fi, retkipaikka.fi jne.) ja näin ohjata satunnaisia kävijöitä sinne, missä on tilaa. Jokainen tilaisuus, joka järjestetään kansallispuistossa, tulee hyväksyttäväksi metsähallituksessa, joten tieto on varmasti olemassa kaikista tapahtumista hyvissä ajoin. Tiedotuskanavien tiedon oikeellisuus on tärkeää päivittää säännöllisin väliajoin sekä kerätä tietoa puistoa käyttäviltä henkilöiltä helposti löydettävillä keinoilla (palautepostilaatikko), joilla saadaan reaaliaikaista tietoa puiston puutteista, jotta niihin pystytään reagoimaan mahdollisimman nopeasti.

Sisältöluontopolku on hyvä keino saada kävijät jättämään autonsa hieman kauemmaksi puistosta ja saapumaan itse puistoon luonnonkauniita maisemareittejä hyödyntäen. Mobiilisovellus tai reitin varrella olevat infotaulut luovat matkalle mielekästä tekemistä, jolloin itse matka jää sivuseikaksi. Samalla puistoa ympäröivä infra tulee tutuksi retkeilijälle, joka muutoin olisi saattanut jäädä täysin huomioimatta.

Lahden kaupunki aikoo kokeilla matkustajille maksutonta pikkubussikuljetusta Lapakiston luonnonsuojelualueelle. Pikkubussi liikennöisi kesäviikonloppuisin (pl. juhannusviikonloppu) vuonna 2018 noin viiden kilometrin matkan Ahtilantieltä Lapakiston reitistön yhdelle sen lähtöpisteistä. Suunnitelmissa on, että pikkubussi ajaisi välin kaksi kertaa tunnissa ja sen aikataulu sovitettaisiin Ahtialantiellä kulkevien linja-autojen aikatauluun (ESS 2018, A12). Sipoonkorven kansallispuistoa lähellä olevien kuntien ja kaupunkien kannattaisi kokeilla rohkeasti tuota Lahden kaupungin mallia ja kerätä siitä kokemukset kehitettäväksi eteenpäin. Ainakin se toteutuessaan parantaisi puiston saavutettavuutta.

Sipoonkorven luontoyrittäjät ovat myös tärkeässä asemassa Sipoonkorven monipuolisen käytön lisääjänä. Heidän ideoimat tapahtumat yhteistoiminnassa Metsähallituksen ja ympäristökuntien kanssa toisi puiston yhä useammalle, ehkäpä uudellekin kävijälle tutuksi uudella tavalla. Tapahtumat saattaisi olla hyvä aloittaa joltakin lähialueen joukkoliikenteen solmukohdasta tai pysäköintialueelta, josta olisi sitten järjestetty yhteiskuljetus puistoon. Näillä toimenpiteillä ei kuormitettaisi puiston rajoitettua pysäköintikapasiteettia ja saavutettavuus paranisi jälleen hieman paremmaksi.

Sipoonkorven kansallispuisto on nuoresta iästään huolimatta kehittymässä varteenotettavaksi kilpailijaksi Nuuksion kansallispuistolle. Eikä vain kilpailijaksi, vaan myös tukijaksi ja kävijäkuorman tasaajaksi pääkaupunkiseudun viherkehällä. Edellä mainituilla toimenpiteillä saavutetaan jo lyhyellä aikavälillä (10–20 vuotta) riittävät resurssit puistolle vastaanottaa jopa nykyisestä 90 000 kävijästä kaksinkertainen kävijämäärä kestävän kehityksen periaatteita noudattaen ja luontoa säästäen luoden kuitenkin jokaiselle halukkaalle kävijälle ikimuistoisen kokemuksen ja mahdollisuuden päästä lähelle luontoa sen kaikissa piirteissään. Seuraava tutkimustyö Sipoonkorven kansallispuistosta voisi olla luonnon kulumisen ja muut mahdolliset riskit, jotka suuret kävijämäärät saattavat tuoda tullessaan.

Työssäni olen saavuttanut riittävän tiedollisen tason, jotta voin sanoa Sipoonkorven kansallispuiston kehittyvän ympäröivien kuntien tuella yhdeksi Suomen suosituimmista päiväkäyntipuistoista tulevaisuudessa.

LÄHTEET

Aalto-yliopisto. 2018. PehmoGIS – osallistuvaa paikkatietoa. Luettu 9.1.2018
<http://opus.tkk.fi/pehmogis/>

Ahtiainen, M. Helsingin kaupungin liikenneinsinööri. Sipoonkorven kansallispuiston saavutettavuuteen liittyvä opinnäytetyö. Sähköpostiviesti. markus.ahtiainen@hel.fi
Luettu 24.11.2017.

Broberg, A & Kahila, M. 2012. Sipoonkorven kansallispuistoon liittyvä pehmoGIS-ky-sely syksy 2012. Helsinki: Mapita Oy.

Halinen, A. 2013. PehmoGIS-palvelun hyödyntäminen Sipoonkorven hoito- ja käyttösuunnittelussa: Käyttökokemukset. Luettu 25.1.2018.

Halinen, A ym. 2013. Sipoonkorven kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelma. Vantaa: Metsähallitus.

Helsinki Region Infoshare. 2017. Pääkaupunkiseudun ulkoliikuntakartta. Luettu 11.2.2018. <https://ulkoliikunta.fi/>

Hiekkala, P. Uudenmaan ELY-keskus (L) liikennejärjestelmäasiantuntija. 2017. Haastattelu 21.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

HSL. 2017. HSL. Luettu 30.12.2017. <https://www.hsl.fi/>

HSL. 2018a. Reitit ja aikataulut. Luettu 30.1.2018. <https://www.hsl.fi/reitit-ja-aikataulut>

HSL. 2018b. Uutiset. Luettu 22.3.2018. <https://www.hsl.fi/uutiset/2018/vihreaa-valoa-lahdenvaylan-linjastosuunnitelmalle-14554>

Hypen, K. Sipoonkorven luontokuvaaja. 2017. Haastattelu 8.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Hypen, K. Sipoonkorven luontokuvaaja. 2017. Haastattelun tarkennus 9.5.2018. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Hyvärinen, H. Uudenmaan ELY-keskus (L) joukkoliikenneasiantuntija. 2017. Haastattelu 21.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Hyvärinen, H. Uudenmaan ELY-keskus (L) joukkoliikenneasiantuntija. 2018. Haastattelun tarkennus 13.4.2018. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Iivonen, J. Helsingin kaupungin tiimipäällikkö. 2017. Haastattelu 21.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Jansson, H. Metsähallitus puistonjohtaja. 2017. Haastattelu 24.10.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Jokivuo, J. Vantaan kaupungin asemakaavasuunnittelija. 2017. Haastattelu 6.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Jokivuo, J. Vantaan kaupungin asemakaavasuunnittelija. 2018. Haastattelun tarkennus 22.3.2018. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Juselius, V. HSL joukkoliikennesuunnittelija. Sipoonkorven kansallispuiston saavutettavuuteen liittyvä opinnäytetyö. Sähköpostiviesti. ville.juselius@hsl.fi Luettu 16.12.2017.

Juselius, V. HSL joukkoliikennesuunnittelija. Sipoonkorven kansallispuiston saavutettavuuteen liittyvä opinnäytetyö. Sähköpostiviesti. ville.juselius@hsl.fi Luettu 22.3.2018.

Kotimaisten kielten keskus. 2017. Saavutettavuus. Luettu 16.2.2018. <https://www.kieli-toimistonsanakirja.fi/>

Koponen, S. Vantaan kaupungin liikenteen alueinsinööri. 2017. Haastattelu 8.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Korkeamäki, H. Metsähallitus erikoissuunnittelija. 2017. Haastattelu 16.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Laine, I. Helsingin kaupungin projektipäällikkö. 2017. Haastattelu 21.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Lehtonen, L. 2017. Nuuksion kansallispuiston kävijätutkimus 2015-2016. Vantaa: Metsähallitus.

Lindqvist, V. Sipoon kunnan mittausteknikko. 2017. Haastattelu 8.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Lodenus, E. Sipoon kunnan liikenneinsinööri. 2017. Haastattelu 8.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Luonnonsuojelulaki 20.12.1996/1096.

Luontoon.fi/Sipoonkorven aktiviteetit. 2018. Metsähallitus. Luettu 2.1.2018. <http://www.luontoon.fi/sipoonkorpi/aktiviteetit>

Luontoon.fi/Sipoonkorven historia. 2017. Metsähallitus. Luettu 30.11.2017. <http://www.luontoon.fi/sipoonkorpi/historia>

Maanmittauslaitos. 2018. Paikkatietoikkuna. Luettu 30.1.2018. <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/?lang=fi#>

Metsähallitus. 2017a. Tiedotteet. Luettu 31.12.2017. <http://www.metsa.fi/-/kansallispuistojen-kavijamaarat-kasvussa-kavijoiden-laskenta-parantaa-palveluja>

Metsähallitus. 2017b. Tiedotteet. Luettu 31.12.2017. <http://www.metsa.fi/kayntimaarat>

Metsähallituksen selvitys Sipoonkorven kansallispuiston perustamisedellytyksistä. 2010. Helsinki: Edita.

Metsähallitus tiedotteet. 29.8.2011. Ympäristöministeri ja yleisö Sipoonkorven avajaisissa: pääkaupunkiseutu ja uuden upean kansallispuiston. Luettu 28.11.2017.

Metsähallitus. 2014. Intranet. Sipoonkorven kansallispuiston pysäköintialueiden laajenus asiakirja (MH 6550-2014-9 Liite 2A 272929_1_1). Luettu 2.11.2017.

Metsähallitus. 2016. Intranet. Aloite Keravan Keinukallion ja Vantaan Kuusijärvi (MH 403-1). Luettu 2.11.2017

Pasanen, E. Vantaan kaupungin liikennejärjestelmäinsinööri. 2017. Haastattelu 8.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Pasanen, E. Vantaan kaupungin liikennejärjestelmäinsinööri. 2018. Haastattelun tarkennus 9.5.2018. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Peltola, T. Kalkkiuuninyksitystien toimitsijamies. Sipoonkorven kansallispuiston saavutettavuuteen liittyvä opinnäytetyö. Sähköpostiviesti. tapani.peltonen@kontino.fi
Luettu 17.1.2018.

Peltola, A. Perille asti-6aika projektipäällikkö. 2017. Luettu 30.11.2017.
<https://6aika.fi/perille-asti/>

Puolamäki, A. Uudenmaan ELY-keskus (L) maankäytön asiantuntija. 2017. Haastattelu 21.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Puolamäki, A. Uudenmaan ELY-keskus (L) maankäytön asiantuntija. 2018. Haastattelu 13.4.2018. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Pummila, A. Metsähallitus kenttäpäällikkö. 2017. Haastattelu 13.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Pummila, A. Metsähallitus kenttäpäällikkö. 2018. Haastattelun tarkennus 23.4.2018. Haastattelija Koskinen, R. Lahti

Rauhala, J. Metsähallitus kenttäpäällikkö. 2017. Haastattelu 13.10.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Rauhala, J. Metsähallitus projektipäällikkö. 2018. Haastattelun tarkennus 23.5.2018. Haastattelija Koskinen, R. Lahti

Sipoonkorven historia. 2017. Metsähallitus. Luettu 28.12.2017. <http://www.luontoon.fi/sipoonkorpi/historia>

Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys. 2013. Vantaa: Metsähallitus.

Stenroth, J. Vantaan kaupungin liikenneinsinööri. 2017. Haastattelu 8.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Söyriälä, P. Sipoon kunnan mittaus- ja kiinteistöpäällikkö. 2017. Haastattelu 8.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Suomen luonto. 2016. Suomen metsäisin metsä löytyi Sipoonkorven kansallispuistosta. Luettu 17.2.2018. <http://www.suomenluonto.fi/sisalto/artikkelit/suomen-metsaisin-metsa-loytyi-sipoonkorven-kansallispuistosta/>

Tammisto, P. Vantaan kaupungin maisema-arkkitehti. 2017. Haastattelu 8.11.2017. Haastattelija Koskinen, R. Lahti.

Vantaan kaupunki. Ladut ja reitit Vantaalla. Luettu 25.3.2018. <https://ulkoliikunta.fi/>

Vantaan kaupunki. Ratsastusreitit. Luettu 13.5.2018. http://www.vantaa.fi/vapaa-aika/liikunta/ladut_ja_reitit/ratsastusreitit

Von Boehm, A. 2010. Sipoonkorven kävijätutkimus 2009. Vantaa: Metsähallitus.

Wikipedia. 2016. Saavutettavuus. Luettu 22.1.2018. <https://fi.wikipedia.org/wiki/Saavutettavuus>

Ympäristöministeriö. 2016. Luonnonsuojelualueet ja muut luontoa turvaavat alueet. Luettu 4.1.2018. http://www.ym.fi/fi-FI/Luonto/Luonnon_monimuotoisuus/Luonnonsuojelualueet

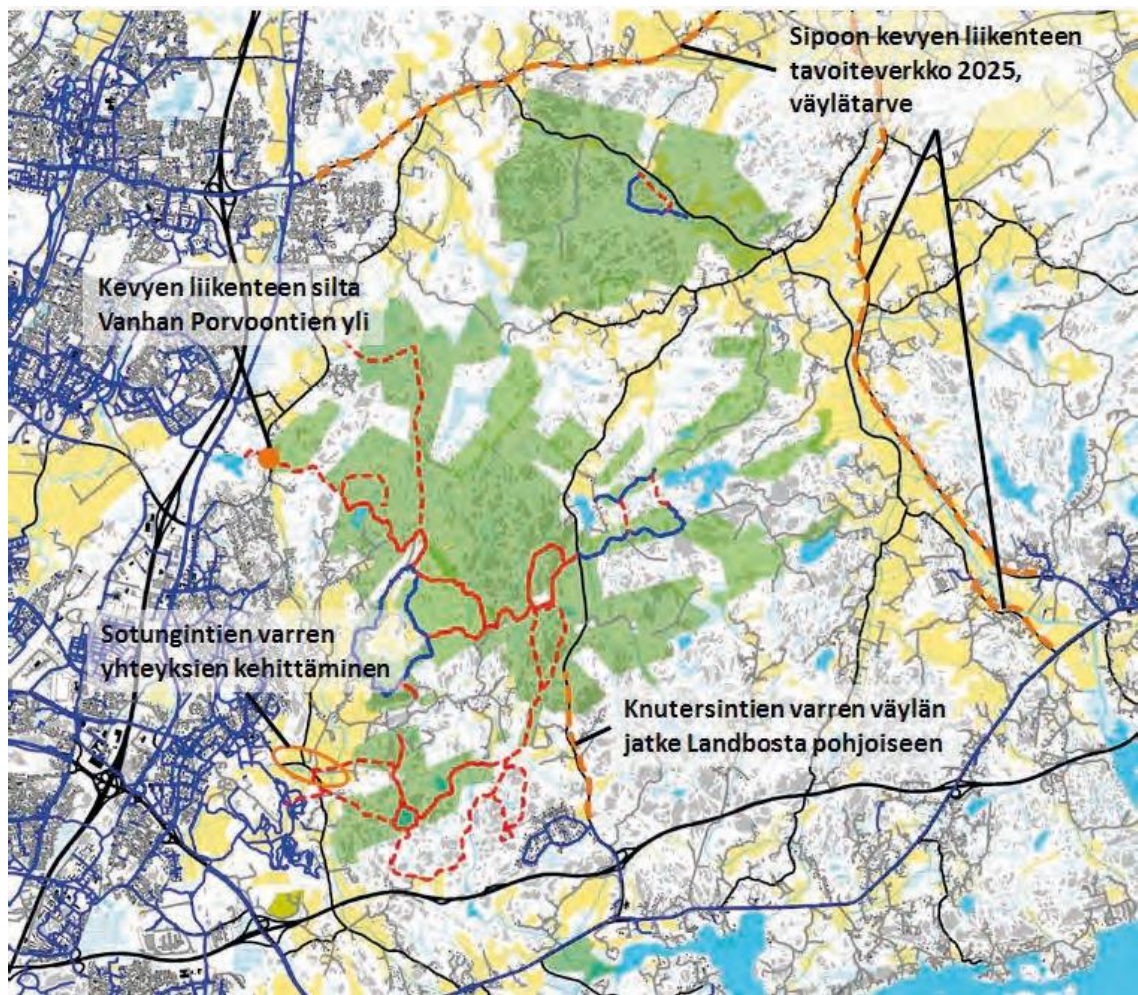
LIITTEET

Liite 1. Sipoonkorven kansallispuiston kartta



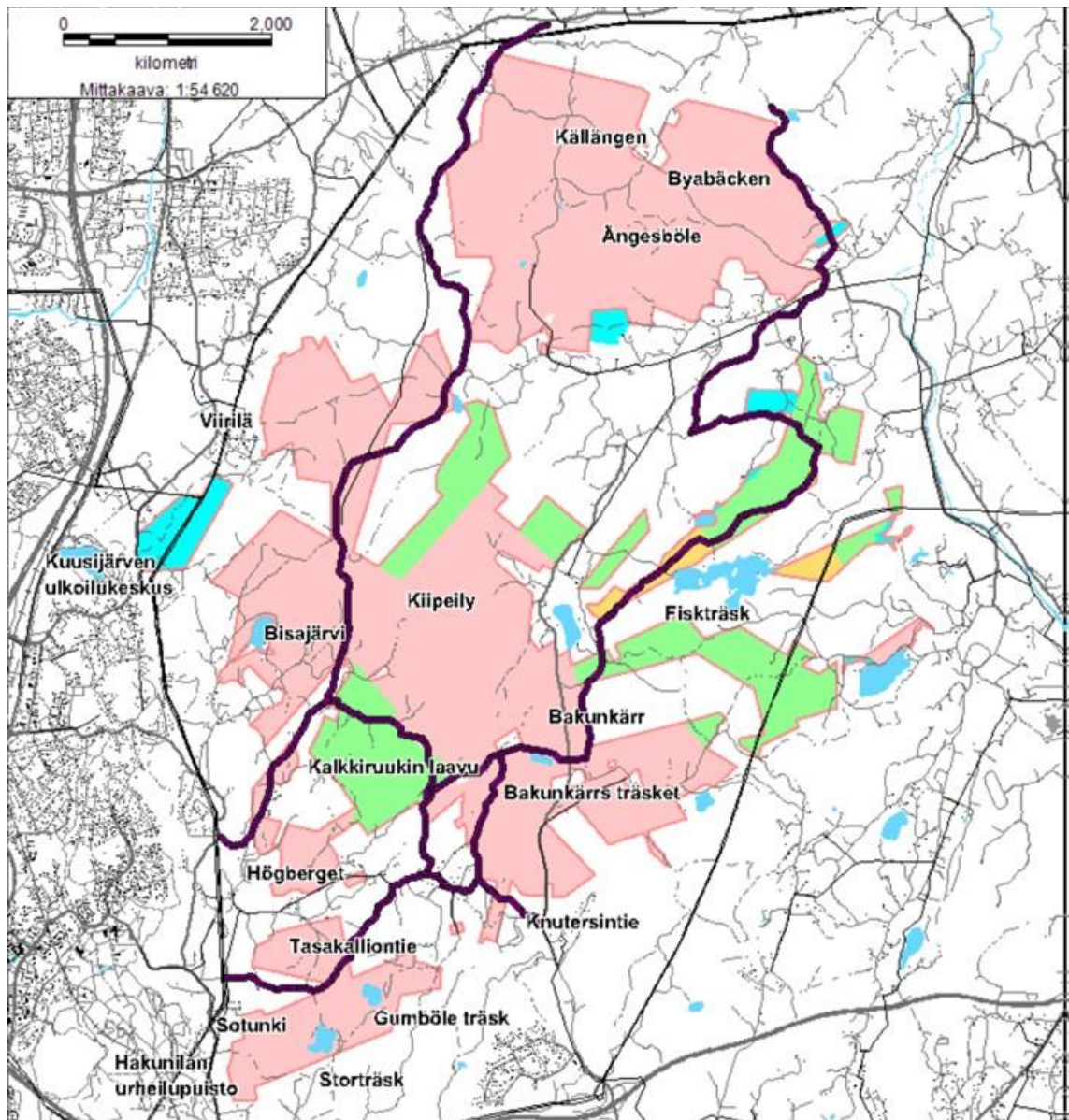
Lähde: Metsähallitus

Liite 2. Kevyen liikenteen väylästäön kehittämistarpeet (oranssi katkoviiva)



Lähde: Sipoonkorven kansallispuiston liikenneselvitys 2013, 28

Liite 4. Sipoonkorven kansallispuiston ohjeelliset ratsastusreitit



Lähde: Sipoonkorven kansallispuiston huolto- ja käyttösuunnitelma 2013, 90.

Liite 5. Kansallispuiston saavutettavuuteen liittyvät haastattelut

RAMI KOSKISEN OPINNÄYTETYÖHÖN LIITTYVÄT HAASTATTELUT 2017-2018				
Metsähallitus				
13. 10.	Kenttäpäällikkö	Rannikon puistoalue	Jere Rauhala	Talaskuja 3, Hämeenlinna
Metsähallitus				
24. 10.	Puistonjohtaja	Rannikon puistoalue	Henrik Jansson	Ratatie 11, Tikkurila
Vantaan kaupunki				
6. 11.	Vantaa asemakaavasuunnittelija, arkkitehti SAFA		Jari Jokivuo	Kielotie 28 01300 Vantaa
Vantaan kaupunki				
8. 11.	Liikennejärjestelmäinsinööri		Emmi Pasanen	Kielotie 13, 01300 Vantaa
	Maisema-arkkitehti MARK		Petra Tammisto	
	Liikenteen alueinsinööri		Susanna Koponen	
	Liikenneinsinööri		Joonas Stenroth	
Sipoon kunta				
8. 11.	Vt Kehitysjohtaja, Mittaus- ja kiinteistöpäällikkö		Pekka Söyrlä	Isokylätie 18, 04130 Sipoo
	Liikennesuunnittelija		Eva Lodenius	
	Mittausteknikko		Vidar Lindqvist	
Yksityishenkilö				
8. 11.	Sipoonkorven luontovalokuvaaja		Kai Hypen	Korpitie121, 04130 Sipoo
Metsähallitus				
13. 11.	Kenttäpäällikkö		Arto Pummila	Talaskuja 3, Hämeenlinna
Metsähallitus				
16. 11.	Erikoissuunnittelija	puhelimitse	Harri Korkeamäki	Lahti
Uudenmaan ELY-keskus				
21. 11.	Maankäytön asiantuntija		Anna Puolamäki	Opastinsilta 12 B 00521 Helsinki
	Liikennejärjestelmä asiantuntija		Pekka Hiekkala	
	Joukkoliikenneasiantuntija		Heikki Hyvärinen	
Helsingin kaupunki				
21. 11.	arkkitehti, Östersundomin yksikkö		Ilkka Laine	Kansakoulukatu 1, 4. krs
	Tiimipäällikkö		Jonanna Iivonen	
Helsingin seudun liikenne				
Vastaus saatu s-postilla 13. 12.	Joukkoliikennesuunnittelija	Ei fyysistä haastattelua	Ville Juselius	
Kalkkiuunin yksityistien toimitsijamies				
8. 11. 17. 1. 2018	Haastateltu Kalkkiuuninyksityistien kokouksen yhteydessä Tarkentava kysymys s-postilla kokouksessa 8. 11. 2017 päätetyiden asioiden asiantilasta		Tapani Peltonen	Vantaa
Helsingin kaupunki				
Vastaus saatu s-postilla 23. 11.	Liikenneinsinööri	Ei fyysistä haastattelua	Markus Ahtiainen	

