

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava ja asemakaavan muutos

Detaljplan och detaljplaneändring för Nickby gårds centrum

Asemakaavan selostus, ehdotus
Detaljplanebeskrivning, förslag

Litteet 14–15

Liite 14a.
Liite 14b.
Liite 15.

Kaavaluonnoksesta jätetty palaute: palautteen yhteenvetoraaportti
Kaavaluonnoksesta jätetty palaute: mielipiteisiin laaditut vastineet
Kaavaluonnoksesta jätetty palaute: lausunnot ja niihin laaditut vastineet

Bilagor 14–15

Bilaga 14a.
Bilaga 14b.
Bilaga 15.

Respons på planutkastet: sammandrag
Respons på planutkastet: bemötanden av åsikter
Respons på planutkastet: utlåtanden och bemötanden av dem

Maankäyttöjaosto
Markanvändningssektionen
20.1.2022

ASIA / ÄRENDE 95/2019



Kaavapalautteen yhteenvedo

Nikkilän kaavarunko (KR3) ja Nikkilän kartan-
non keskuksen asemakaava (NG8)

31.5.2021

Sisällysluettelo

1 Yleistä raportista	1
2 Karttakysely	1
2.1 Karttakyselyn vastaajat.....	2
2.2 KR3 Nikkilän kaavarunko: Katuverkosto	3
2.3 KR3 Nikkilän kaavarunko: Pyöräilyreitit.....	4
2.4 KR3 Nikkilän kaavarunko: Viherverkko	5
2.5 KR3 Nikkilän kaavarunko.....	6
2.6 Radan yli vai ali?	7
2.7 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavuluonnos.....	9
2.8 NG8 Nikkilän kartanon asemakaavuluonnos: Virkistysreitit.....	10
2.9 Rakentamisen tyyli.....	11
2.10 Avoin palaute	11
3 Ota kantaa -keskustelu sekä kirjalliset mielipiteet	12
3.1 KR3 Nikkilän kaavarunko.....	12
3.1.1 KR3: Henkilöjunaliikenteen priorisointia kyseenalaistetaan	13
3.1.2 KR3: Julkinen liikenne ei vastaa kaikkien liikkumistarpeisiin.....	14
3.1.3 KR3: Kaavarungon liikenteelliset vaikutukset	14
3.1.4 KR3: Nikkilän asuinrakentamisen painopisteet.....	15
3.1.5 KR3: Nikkilän kasvun ja kehittämisen tavoitteet	15
3.1.6 KR3: Laaksosuontien itäpuolen alue	16
3.1.7 KR3: Nikkilän uudisrakentamisen laatu ja kulttuuriympäristön suojeleminen	16
3.1.8 KR3: Palveluiden ja elinkeinoelämän edellytykset Nikkilässä	17
3.1.9 KR3: Sipoon ja Nikkilän vetovoimatekijät	17
3.1.10 KR3: Tasa-arvoiset virkistysmahdollisuudet Nikkilässä	18
3.1.11 KR3: Kestävä kehitys Nikkilässä.....	18
3.1.12 KR3: Kaavarungon vaikutukset ympäristöhäiriöihin	19
3.2 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavuluonnos.....	20
3.2.1 NG8: Kaavoituksen vaiheistus ja suunnittelualue.....	20
3.2.2 NG8: Alueen merkitys virkistysalueena	20
3.2.3 NG8: Alueen rakennettu kulttuuriperintö	21
3.2.4 NG8: Asukasmäärä.....	21
3.2.5 NG8: Taajamakuva ja arkkitehtuuri.....	22
3.2.6 NG8: Liikenneverkko ja meluhaitat.....	22
3.2.7 NG8: Rakentamisalueiden sijoittuminen	23
3.2.8 NG8: Luonnon ja maisemallisten arvojen säilyttäminen.....	23
3.2.9 NG8: Terveysvaikutukset	24
3.2.10 NG8: Pohjaveden suojelu	25
3.2.11 NG8: Rakennettavuus ja maaperä	25
3.3 Suunnittelu- ja osallistumiskäytännöt.....	25
3.4 Koronapandemian vaikutukset	27

Nikkilän kaavarunkoehdotuksen ja Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan palauteraportti

1 Yleistä raportista

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan luonnos (NG8) ja Nikkilän kaavarunkoehdotus (KR3) olivat julkisesti nähtävillä 15.1.–15.2.2021. Nähtävilläolon aikana molemmista kaavahankkeista kerättiin kuntalaisilta palautetta kolmella eri menetelmällä. Suunnitelmia oli mahdollista kommentoida Maptionnaire-karttatyökallulla toteutetulla karttakyselyllä sekä verkkokeskustelussa, joka toteutettiin Ota kantaa -palvelussa. Lisäksi oli mahdollisuus toimittaa virallinen mielipide kunnan kirjaamoon.

Tämä raportti on yhteenveto kaikkien kolmen kanavan kautta kertyneestä palautteesta. Yhteenvedon tavoitteena on luoda kokonaiskuva palauteaineistoon jäsentämällä palautteissa esiintyvät eri näkökannat sekä niihin liitetyt perustelut. Aineiston analysointi on tehty laadullisen sisällön analyysin menetelmin lukemalla palautteita läpi ja luokittelemalla niissä esiintyviä kantoja temaattisiin kokonaisuuksiin. Raportin on laatinut Pilvi Nummi (Asiantuntijat n+1 Oy).

Yhteenveto liitetään molempien kaavahankkeiden liiteaineistoon ja näkökannat huomioidaan alueiden jatkosuunnittelussa.

2 Karttakysely

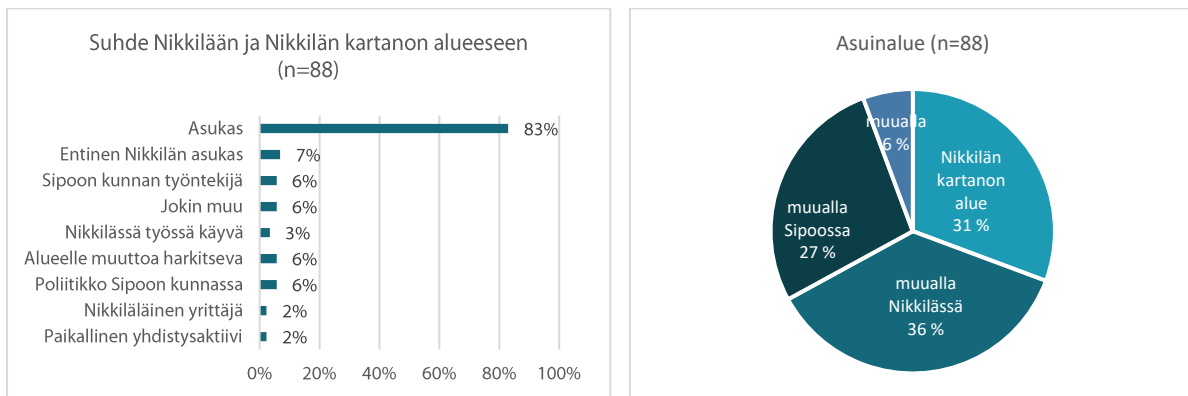
Karttakysely toteutettiin Maptionnaire-kyselytyökalun avulla. Kyselyyn vastasi yhteensä 88 vastaajaa, joista 78 vastasi kyselyyn suomeksi ja loput ruotsiksi tai muulla kielellä. Vastaajat paikansivat kartalle yhteensä 371 merkintää, joista 160 liittyi Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaan ja loput 211 Nikkilän kaavarunkoon. Karttavastaukset on tiivistetty karttaesityksiä varten kiteyttämällä palautteen sisältö mahdollisimman hyvin kartalla esitettävään muotoon. Samalla on kiinnitetty huomiota vastausten anonymiteettiin. Alkuperäinen kyselyaineisto on kaavoituksen käytössä.

Karttakysely koostui taustatietojen lisäksi kahdesta osiosta ja niihin sisältyvistä teemakohtaisista kartta- ja kyselysivuista. Kyselyn rakenne oli seuraava:

- Taustatiedot: suhde alueeseen, asuinpaikka, ikäryhmä
- Nikkilän kaavarunko: katuverkko, pyöräilyreitit, radan ylityksen ja alituksen vertailu, viherverkko, kaavarunkosuunnitelma
- Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava: suunnitelman kommentointi (havainnekuva), virkistysreitit, rakentamisen tyyli
- Avoin palaute

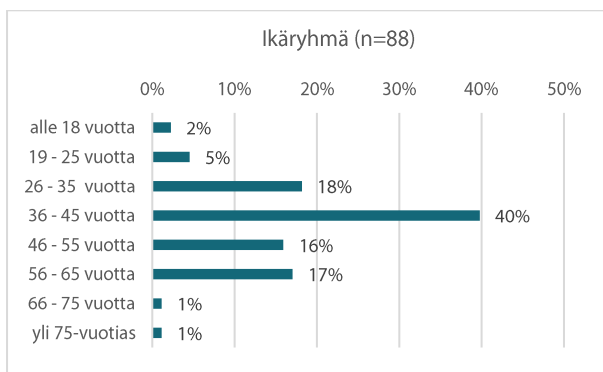
2.1 Karttakyselyn vastaajat

Taustatietojen tarkoituksena oli saada käsitys siitä, minkälaisia vastaajia kyselyllä tavoitettiin. Valtaosa vastaajista (88 %) vastaajista edusti asukasnäkökulmaa. Vastaajista 67 % ilmoittivat asuvansa Nikkilässä tai Nikkilän kartanon alueella. Muualla Sipoossa asuvia vastaajista oli 27 %. Kyselyn avulla ei juurikaan tavoitettu paikallisia yrittäjiä, yhdistysaktiiveja eikä myöskään Nikkilässä työssä käyviä. Suhteellisesti melko pieni osa vastaajista edusti Sipoon kunnan poliittisia päättäjiä, kunnan työntekijöitä, entisiä nikkiläläisiä tai alueelle muuttoa harkitsevia. Näiden kunkin ryhmän osuus vastaajista oli 6–7 %.



Kaavio 1 ja 2: Vastaajien suhde Nikkilään ja Nikkilän kartanon alueeseen.

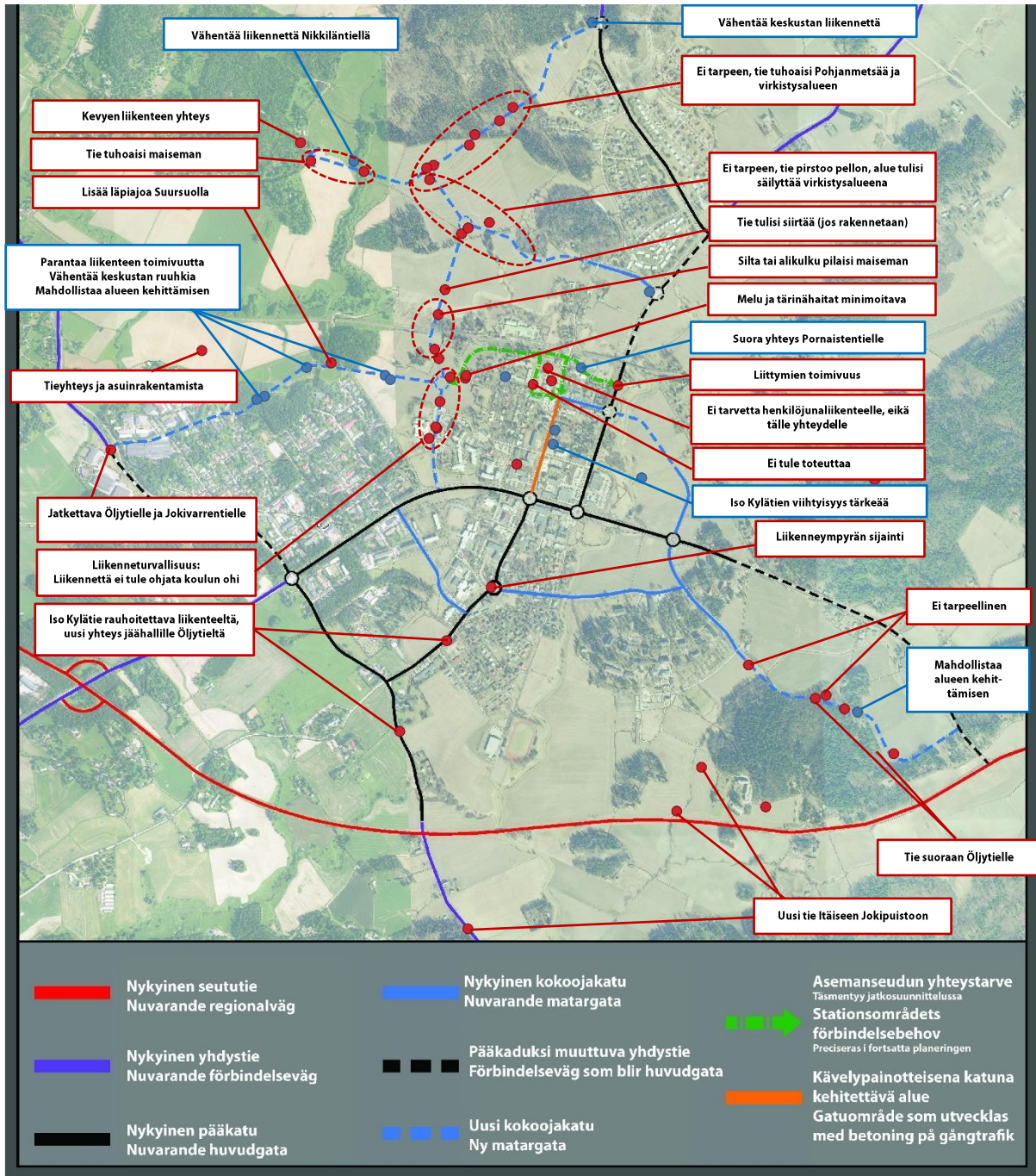
Ikäryhmistä kysely tavoitti parhaiten 36–45-vuotiaat. Yli 66-vuotiaita ja alle 19-vuotiaita vastaajissa oli erittäin vähän. Vastaajista 91 % oli yli 26 ja alle 66-vuotiaita.



Kaavio 3: Vastaajien ikäjakauma.

Karttakyselyn tuloksista on seuraavilla sivuilla esitetty tiivistelmät. Karttakysymysten tuloksista esitetään tässä yhteenvedossa keskeiset seikat ja useammassa karttapaikannuksissa toistuneet huomiot on yhdistetty. Yksittäisten pisteiden sisältämien kommenttien kiteytyksiä voit tarkastella erillisessä liitteessä (liite 1). Kaavoituksen käytössä on paikkatietoaineisto, joka sisältää alkuperäiset kommentit, joista tähän yhteenvedoon on poimittu vain keskeiset seikat.

2.2 KR3 Nikkilän kaavarunko: Katuverkosto



0 100 200 m

Sipoon kunta, 29.3.2021

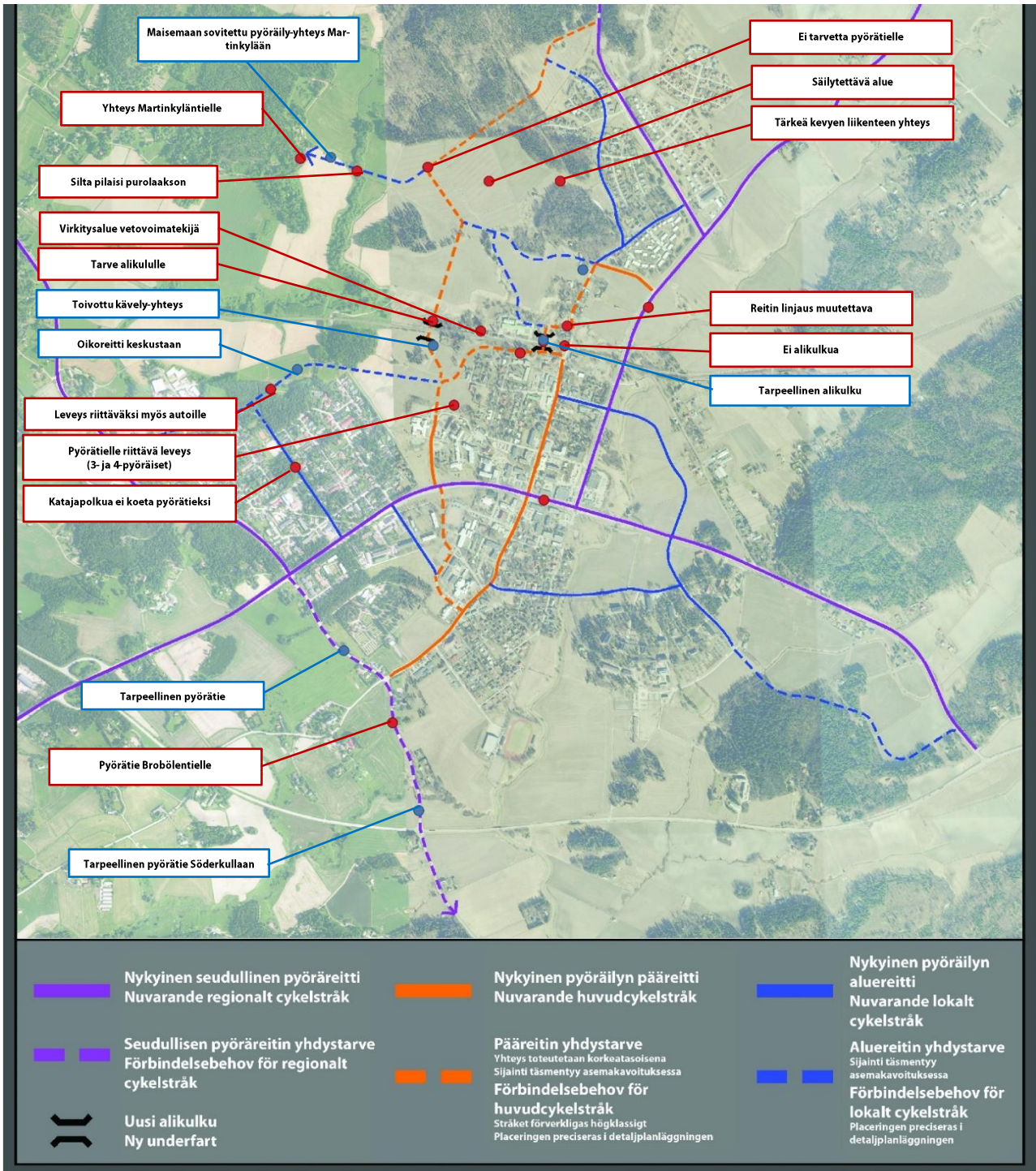
KR3 Nikkilän kaavarunko

KR3 Katuverkko

● Katuverkko, onnistuneet ratkaisut

● Katuverkko, kehitettävät ratkaisut

2.3 KR3 Nikkilän kaavarunko: Pyöräilyreitit



0 100 200 m

Sipoon kunta, 29.3.2021

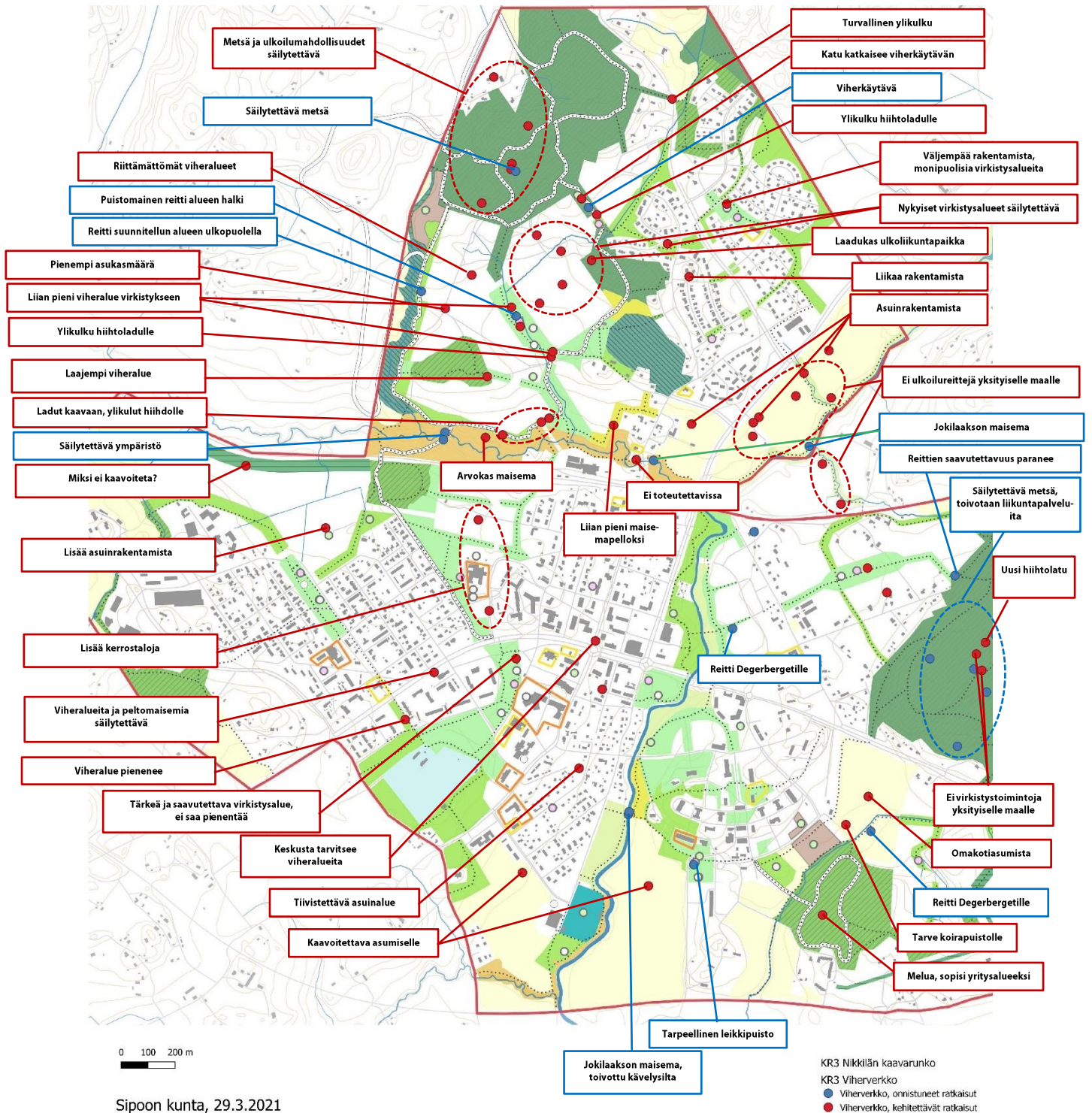
KR3 Nikkilän kaavarunko

KR3 Pyöräilyreitit

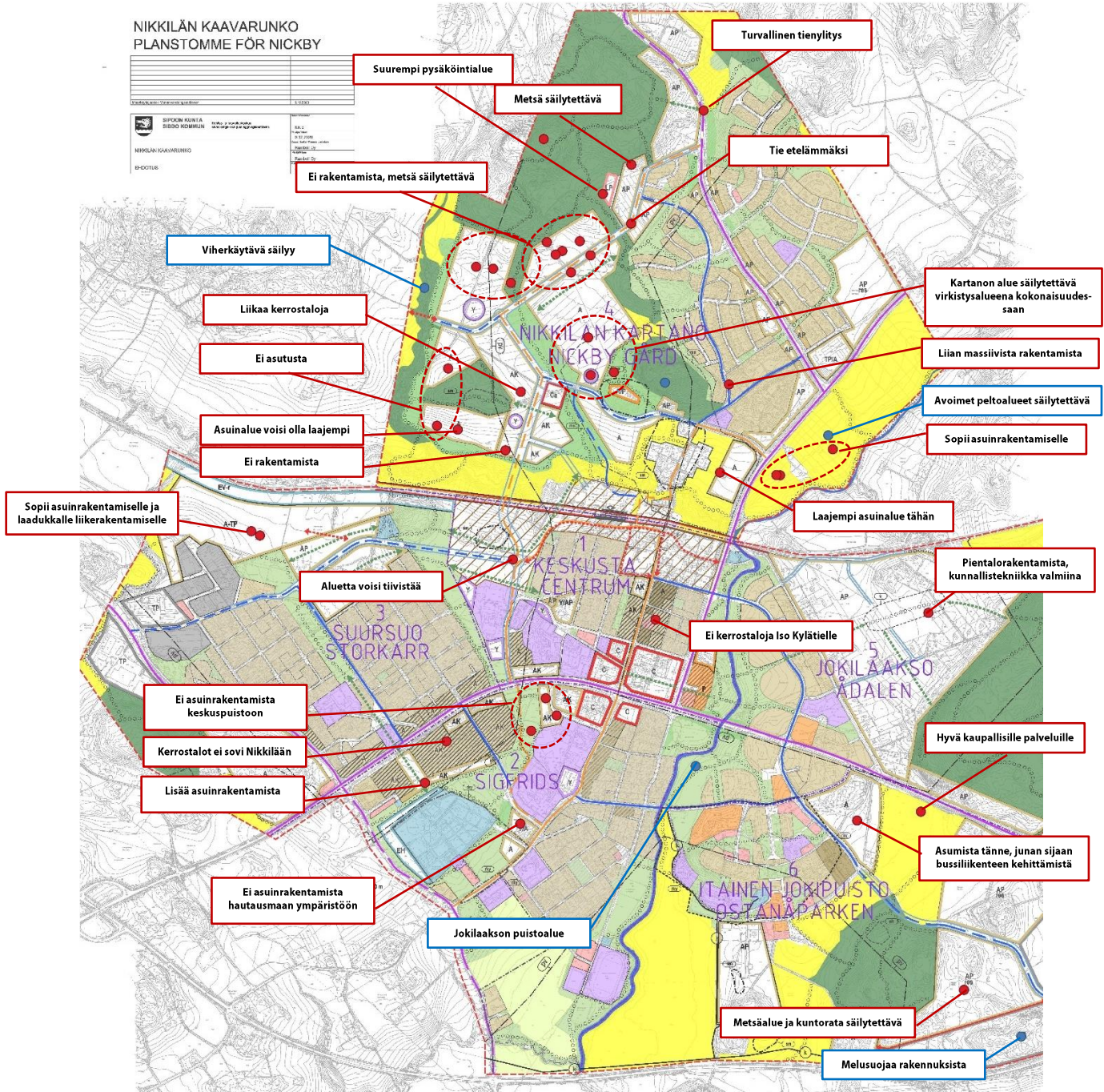
● Pyöräily, onnistuneet ratkaisut

● Pyöräily, kehitettävät ratkaisut

2.4 KR3 Nikkilän kaavarunko: Viherverkko



2.5 KR3 Nikkilän kaavarunko



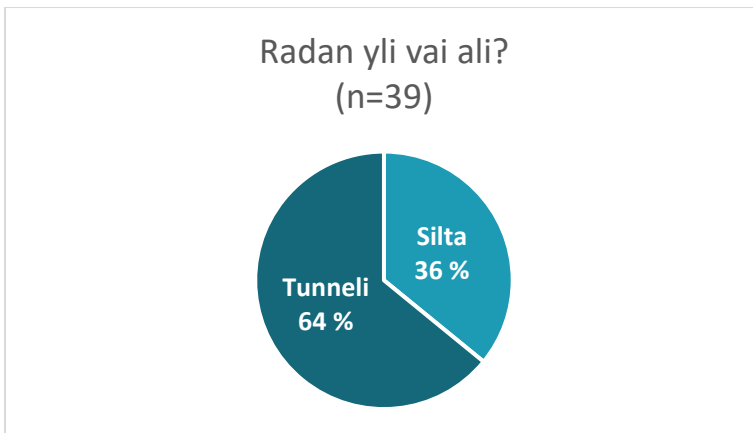
0 100 200 m

Sipoon kunta, 29.3.2021

KR3 Nikkilän kaavarunko
KR3 Kaavarunko
● KR3 kehitettävät ratkaisut
● KR3 onnistuneet ratkaisut

2.6 Radan yli vai ali?

Radan poikki on suunniteltu uusi katuyhteys nykyisen aseman länsipuolelle, joka yhdistäisi Nikkilän kartanon alueen ja keskustan (Lukkarintielle). Tämä uusi katuyhteys voidaan toteuttaa radan yli tai ali. Karkeat kustannusarviot vaihtoehdoista ovat: radan ylitys (silta) 5 milj. € ja radan alitus (tunneli) 3 milj. €. Kysymyksessä kysyttiin, kumpi olisi mielestäsi kustannukset huomioiden parempi vaihtoehto uudelle katuyhteydelle: silta vai tunneli?



Kaavio 4: Radan poikki suunnitellun liikenneyhteyden toteuttamiseen otti kantaa 39 vastaajaa.

Kysymykseen otti kantaa 39 vastaajaa, joista enemmistö (64 %) kannatti tunneliratkaisua. Mielenpitoita perusteltiin seuraavasti:

- **Maisemalliset vaikutukset:** Monet tunnelin kannattajat pitivät sen maisemallisia vaikutuksia vähäisempinä. Siltaratkaisun kannattajat puolestaan toivat esiin, että sillasta voidaan tehdä näyttävä, jolloin se tuo esiin alueen hienon maisemallisen arvon. Toisaalta tuotiin myös esiin, että siltojen ulkonäköön ei ole juuri panostettu Sipoossa. Osa vastaajista piti molempia ratkaisuja maisemallisesti huonoina, sillä korkea silta penkereineen näkyy pitkälle, kun taas alikulku tekee maisemaan "haavan".
- **Rakennettavuus ja toteutettavuus:** Maaperä on pehmeää savikkoa, joten tunnelin toteuttaminen on hankalaa.
- **Kustannukset:** Vaikka sillan kustannusarvio on tunnelia kalliimpi, siltahankkeet ovat pysyneet kustannusarvioissa. Tunnelin suhteen huomautettiin, että laadukkaat tunnelit ovat kalliita ja edulliset eivät välttämättä täytä esimerkiksi julkisen liikenteen laatuvaatimuksia.
- **Luontoarvot:** Silta häiritsee vähemmän joen luontoa ja alueen eläimiä.
- **Esteettömyys:** Esteettömän liikkumisympäristön edellyttämät mahdollisimman tasaiset kulkupinnat olisi helpompi toteuttaa sillan avulla.
- **Toimivuus:** Silta mahdollistaa ali kulkevan risteävän liikenteen ja maankäytön.
- **Turvallisuus:** Molempia vaihtoehtoja arvioitiin myös turvallisuuden näkökulmasta. Eräät vastaajat pitivät tunnelia turvallisempana, osa puolestaan siltaa erityisesti jalankulun näkökulmasta tuoden esiin tunnelien epäviihtyisyyttä ja riskiä ilkeille tekemille.

- Hulevedet: Arvioiden mukaan säiden ääriolosuhteet lisääntyvät etenkin eteläisessä Suomessa, mikä lisää hulevesitulvien riskiä, joten silta olisi alikulkuun verrattuna parempi vaihtoehto.
- Liikkumisympäristön laatu: Sillalta avautuu näkymä ympäröivään maisemaan, kun taas tunnelin arviointiin tuottavan epämiellyttävää ympäristöä (kuilumainen tila).

Osa kysymykseen vastanneista toi sanallisissa perusteluissa esiin, että molemmat vaihtoehdot ovat yhtä huonoja erityisesti maiseman, luonnon ja virkistyksen kannalta. Eräät vastaajat vastustivat ylipäätään ajoneuvoliikenteelle tarkoitetun yhteyden toteuttamista radan poikki, ja toivoivat muiden liikenteellisten vaihtoehtojen tutkimista. Molempien vaihtoehtojen kustannusten suhteen tuotiin esiin myös, että kustannusarviossa tulee ottaa huomioon käytettävyyteen (esteettömyys) ja huoltotoimenpiteisiin (hulevesitulvat) liittyvät mahdolliset lisäkustannukset.

Muutamit vastaajat huomauttivat, että havainnekuvat eivät anna oikeanlaista kuvaa vaihtoehdoista.

Kysymyksen yhteydessä annettiin palautetta myös Kerava-Nikkilä-ratahankkeesta. Vastaajat, jotka pitivät ratahanketta tarpeettomana, perustelivat asiaa joukkoliikenteen alhaisella käyttöasteella, yksityisautoilun suosilla sekä liikkumistarpeen suuntautumisella muualle kuin Helsinkiin.

2.7 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos



2.8 NG8 Nikkilän kartanon asemakaavaluonnos: Virkistysreitit



0 100 200 m

NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan luonnos

- Virkistysreitit
- Virkistysreitit, kehitettävä ratkaisu
 - Virkistysreitit, onnistunut ratkaisu
 - Säilyvä reitti
 - Poistuva reitti
 - Uusi reitti
 - Hiihtolatu

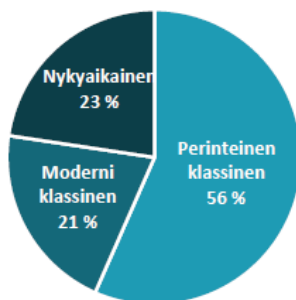
2.9 Rakentamisen tyyli



Rakentamisen tyyliin liittyviä toiveita kartoitettiin kysymyksellä, jossa kolme erilaista tyyliä esiteltiin kuvin (1. Perinteinen klassinen, 2. Moderni klassinen ja 3. Nykyaikainen). Kerrostalojen rakentamisen tyyliin otti kantaa 56 vastaajaa ja pientalojen tyyliin 65 vastaajaa. Molemmista tapauksista yli puolet kysymykseen vastanneista piti perinteistä klassista tyyliä parempana. Kerrostaloissa nykyaikaista tyyliä piti parempana useampi kuin pientaloissa. Moderni klassinen tyyli puolestaan sai pientaloissa enemmän kannatusta kuin kerrostaloissa.

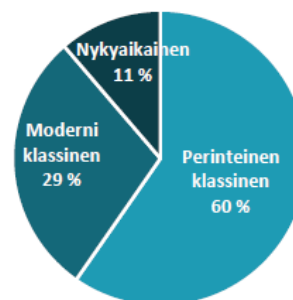
Minkä tyylistä rakentamista toivot Nikkilän kartanon keskuksen alueelle?

Kerrostalot
(n=56)



Minkä tyylistä rakentamista toivot Nikkilän kartanon keskuksen alueelle?

Pientalot
(n=65)



2.10 Avoin palaute

Karttakyselyn avoimessa palautteessa otettiin kantaa Nikkilän kasvuun, uudisrakentamisen sijoittumiseen, määrään ja tyyliin, julkisen liikenteen ratkaisuihin. Lisäksi tuotiin esiin kuntalaisten mielipiteiden kuuleminen ja vaikuttamismahdollisuudet. Avoimet palautteet liittyivät suurelta osin Nikkilän kartanon keskuksen suunnitteluun, mutta myös yleisiä, koko Nikkilää koskevia huomioita esitettiin. Esiin tuodut näkemykset olivat

pitkälti samoja kuin Ota kantaa -keskustelussa ja mielipiteissä, joiden yhteenvedo esitellään seuraavissa kapaleissa.

Osa vastaajista antoi positiivista palautetta kyselystä ja toivoi kyselyn tuloksia nähtäville. Tämä raportti onkin tuotettu julkaistavaksi molempien kaavahankkeiden sivuilla kaikkien kiinnostuneiden saataville. Lisäksi yhteenvedoteraportti on osa kaava-aineistoa, ja välittyy päätöksentekijöiden saataville.

3 Ota kantaa -keskustelu sekä kirjalliset mielipiteet

Ota kantaa -palvelussa¹ keskusteluun osallistui 33 eri nimimerkkiä, jotka esittivät kysymyksiä sekä mielipiteitä ja niitä perustelevia argumentteja. Kaavoittaja vastasi aktiivisesti keskustelussa esiin nousseisiin kysymyksiin ja kommentteihin. Keskusteluun kertyi yhteensä 102 kommenttia, joista 28 oli kaavoittajan vastauksia. Varsinaisista keskustelukommenteista suurin osa otti kantaa suunnitelmiin kommentoivaan tapaan tai argumenttien näkökulmiaan. Osa viesteistä oli pikemminkin kysyviä kuin kommentoivia.

Kirjalliset mielipiteet ja muistutukset toimitettiin tavalliseen tapaan kunnan kirjaamoon. Näitä saapui yhteensä 63, joista 14 liittyi Nikkilän kaavarunkoehdotukseen, 37 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaan ja 12 käsiteltiin molempia kaavoja.

Keskustelukommentit sekä kirjalliset mielipiteet ja muistutukset analysoitiin laadullisen sisällön analyysin menetelmin Atlas.ti-sovellusta hyödyntäen. Analyysissa keskusteluaineistosta poimittiin esiin keskusteluaiheet ja mielipiteet sekä näkökulmiin liitetyt perustelut.

Verkkokeskustelussa ja kirjallisissa mielipiteissä tuotiin pitkälti esiin samoja näkökohtia, mutta kirjallisissa mielipiteissä oli lisäksi sellaisia huomioita, joita verkkokeskustelussa ei ollut käsitelty. Näitä olivat esimerkiksi kulttuuriympäristön suojeleminen, Nikkilän sosiaaliset ongelmat sekä henkilökohtaiset toiveet lähiympäristöön liittyen, kuten esimerkiksi oman asuin ympäristön täydennysrakentamiseksi liittyvät mielipiteet. Koronapandemian vaikutuksia tulevaisuuden asumisvalintoihin ja liikkumistarpeisiin pohdittiin mielipiteissä selvästi enemmän kuin verkon kautta saadussa palautteessa. Lisäksi mielipiteissä on tuotu esiin yksityisiin kiinteistöihin liittyviä yksityiskohtaisia asioita, joita ei tässä raportissa yksityisyyden suojan vuoksi käsitellä muutoin kuin yleisellä tasolla.

3.1 KR3 Nikkilän kaavarunko

Tässä osiossa käydään läpi Nikkilän kaavarunkoon ja Nikkilän kehittämiseen liittyviä näkökantoja. Kaavarunkoehdotus herättää keskustelua Nikkilän kehittämisen tavoitteista, arvovalinnoista ja suunnitteluratkaisuihin liittyvistä riippuvuussuhteista. Keskustelussa nousee yleisesti esiin huomio Nikkilän eri osa-alueiden kehittämisestä suhteessa toisiinsa. Esimerkiksi Nikkilän kartanon keskuksen alueen suunnittelulla ja toteuttamisella on vaikutuksia Nikkilään laajemminkin. Nämä vaikutussuhteet ovatkin kunnan kaavoittajan mukaan syynä sille, miksi Nikkilän kaavarunkoehdotus on samaan aikaan nähtävillä Kartanon keskuksen asemakaavan kanssa.

¹ www.otakantaa.fi/fi/hankkeet/555/

3.1.1 KR3: Henkilöjunaliikenteen priorisointia kyseenalaistetaan

Useissa mielipiteissä kyseenalaistettiin henkilöjunaliikenteen priorisointi suhteessa muihin Sipoon strategiaan tavoitteisiin. Keskustelua käytiin erityisen paljon Nikkilän kasvutavoitteiden ja junayhteyden priorisoinnin välisestä yhteydestä. Esitettiin kysymys, onko Nikkilän välttämätöntä kasvaa nopealla tahdilla juuri junayhteyden tavoittelun vuoksi. Kysymys liitettiin erityisesti Nikkilän kartanon alueen asemakaavoituksen asukasmäärätavoitteisiin. Eräs kommentoija huomautti, että junayhteyden priorisointi on strateginen valinta, josta ei päätetä yksittäisen kaavahankkeen yhteydessä. Toisaalta mielipiteissä korostettiin, että Sipoon strategiassa on myös muita tärkeitä tavoitteita, jotka tulisi huomioida samanaikaisesti henkilöjunaliikenteen tavoitteen kanssa. Muita tärkeitä pidettyjä tavoitteita ovat esimerkiksi luontoarvojen kunnioittaminen ja luonnonläheinen elinympäristö myös keskustojen läheisyydessä sekä sujuvat liikenneyhteydet sekä keskustoissa että kylissä. Eräässä mielipiteessä todettiin, että Nikkilän kartanon alueen toteuttamatta jättäminen ei olisi ristiriidassa strategisten tavoitteiden suhteen.

Erityisesti henkilöjunaliikenteen ottamista Nikkilän kartanon alueen suunnittelun lähtökohdaksi pidettiin huonona. Siinä vastakkain asettuvat alueen arvo virkistysalueena ja junayhteyden koettu tarpeellisuus ja epävarmuus sen toteutumisesta. Eräässä mielipiteessä todettiin myös, että MAL-sopimuksessa henkilöjunaliikenteen käynnistäminen on ilmaistu ehdollisena eli sen toteutuminen riippuu alueen asukasmäärän kasvusta.

Epäilykset junayhteyden kannattavuudesta tulivat eri tavoin esiin useissa kommentaareissa. Toisaalta eräässä mielipiteessä todettiin, että henkilöjunaliikenteen käynnistäminen ei edellytä suuria investointeja, koska rata on hyvässä kunnossa. Toinen osallistuja puolestaan nosti esiin, ettei junayhteyttä ole MAL-sopimuksessa priorisoitu, vaan se nähdään pikemminkin pitkän aikavälin tavoitteena.

Junayhteyden kiirehtimistä pidettiin tarpeettomana eräissä kommentaareissa. Eräs kommentoija totesi henkilöliikenteen edellyttämän asukasmäärä toteutunevan aikaisintaan vuonna 2030, ja ihmetteli strategista valintaa kiirehtiä junayhteyttä jo 2025. Kiirehtimistä ei myöskään toisen kommentoijan mukaan edellytä mahdolliset ruuhkamaksut tai muutokset Helsingin keskustan liikennetarkoituksissa. Keskusteluissa tuotiin esiin, että junayhteyttä ei tulisi sulkea pois pitkällä aikavälillä, mutta sitä ei tule edistää ”hinnalla millä hyvänsä”, vaan toteuttaa siinä vaiheessa, kun asukasmäärä on maltillisella vauhdilla kasvanut riittävän suureksi. Sipoon valtuuston junayhteydelle asettamaa tavoitevuotta (2025) pidettiin myös epärealistisena. Eräässä mielipiteessä tuotiin esiin, että HSL-alueella ei ole edes riittävästi junakalustoa tälle linjalle, eivätkä seuraavien vuosien junahankinnat ratkaise tätä, koska hankinnoilla korvataan ensin vanhaa kalustoa. Kalustoa Sipoon linjalle voisi olla tarjolla vasta vuoden 2030 tienoilla. Toteutus edellyttää myös uusia huoltohalleja.

Junayhteyden liittyen tuotiin esiin myös muutoksen vaikutuksia olemassa olevaan tieverkkoon ja kauempana radasta asuvien ihmisten liikenneyhteyksiin. Henkilöliikenteen aloittaminen edellyttää, että radan kanssa risteävät tasoristeykset muutetaan eritasoristeyksiksi (radan alitus tai ylitys) tai suljetaan liikenteeltä. Erityisesti tämä kysymys liitettiin Mårbackantien radan ylitykseen, jonka sulkeminen tarkoittaisi alueen asukkaille pitkää kiertotietä Nikkilään.

Linja-autoliikenteen kehittäminen tuotiin sekä verkkokeskustelussa että mielipiteissä esiin hyvänä ja joustavampana vaihtoehtona junalle. Sähköbussien arvioitiin olevan myös sekä ekologisesti että taloudellisesti junayhteyttä kestävämpi ratkaisu. Eräässä mielipiteessä ehdotettiin mm. suoraa linja-autoyhteyttä Tikkurilaan. Lisäksi tuotiin esiin, että junayhteyden myötä linja-autoliikenne Sipoossa todennäköisesti heikkenisi ja erityisesti kyläalueiden asukkaat joutuisivat näin muita huonompaan asemaan. Eräässä mielipiteessä toivottiinkin monipuolista joukkoliikenteen kehittämistä ilman raideliikenteeseen sitoutumista.

Lisäksi eräässä mielipiteessä tuotiin esiin Itärata-hankkeen huomioiminen Nikkilässä. Tämän toteutuessa tulee tarpeelliseksi toinen lisäraide Nikkilän kohdalle, mikä vaikuttaa radan tilavaraukseen. Samassa yhteydessä ehdotettiin, että HSL:n junavarikolle voisi etsiä sijainnin Sipoon puolelta.

3.1.2 KR3: Julkinen liikenne ei vastaa kaikkien liikkumistarpeisiin

Julkisen liikenteen käyttäjien näkökulmasta junayhteydessä nähtiin sekä huonoja että hyviä puolia. Eräät osallistajat pitivät ylipäättään julkiseen liikenteeseen panostamista kyseenalaisena, koska heidän mukaansa sitä käyttävät vain harvat sipoolaiset. He katsoivat, että Sipoossa kuljetaan pääosin omalla autolla, koska liikenneyhteydet julkisiin kulkuvälineisiin ovat hankalat. Eräässä mielipiteessä todettiin, että Nikkilän nykyinen liityntäpysäkointialue ei ole kovin suosittu. Asiaa arvioitiin myös koronapandemian vaikutusten kautta: eräs kommentoija arveli, ettei joukkoliikenteelle ole enää yhtä paljon käyttöä, kun etätyö on lisääntynyt.

Eräissä kommentoissa Nikkilän sijainti suhteessa Helsingin seudun muihin kasvaviin alueisiin ja vetovoimaisiin kaupallisiin keskuksiin (esim. Järvenpää ja Kerava) nähtiin ongelmallisena junayhteyden kehittämisen suhteen: suoraa yhteyttä Helsinkiin ei ole, ja esimerkiksi Sipoon pohjoisosista matka Järvenpäähen ja Keravalle on lyhyempi kuin Nikkilään. Eräs kommentoija huomautti, että myös Nikkilän sisällä juna-aseman sijainti on huono suhteessa nykyiseen asutukseen. Keskustelussa viitattiin myös Vantaan Kivistön ongelmiin: junaliikenteen varaan suunnitellulla alueella yksityisautoilu on tarpeen, koska alueelle kaavailut paremmat palvelut eivät ole toteutuneet.

Todettiin myös, että kaikki sipoolaiset eivät hyödy junayhteydestä, koska eivät asu lähellä suunniteltuja asemia. Eräässä mielipiteessä todettiin, että junayhteyden hyödyllisyys riippuu paljolti väliasemien määrästä, mikä puolestaan hidastaa junan matka-aikaa. Toisaalta ilman välipysäkkejä juna ei palvele esim. Martinkylän ja Talman asukkaita.

Eräät osallistajat arvelivat myös, ettei junan vuoroväli tule olemaan riittävän lyhyt, jotta siitä tulisi houkutteleva vaihtoehto. Osa piti junayhteyttä hankalana ja epäkäytännöllisenä, koska matka esimerkiksi Helsinkiin edellyttää junan vaihtamista Keravalla. Eräässä mielipiteessä huomautettiin myös, että nykyisellään aamuliikenteessä on mahdotonta saada Keravalta istumapaikkaa nopeissa R- ja Z-junissa, mikä vähentää matkan mukavuutta ja mahdollisuutta työskennellä junassa. Lisäksi tuotiin esiin liikkumistarpeiden moninaisuus: matkoja tehdään moniin eri tarkoituksiin (ei vain työssäkäyntiin) ja ne suuntautuvat eri suuntiin, ei ainoastaan Keravan ja Helsingin suuntaan. Moni pitikin linja-autoliikennettä mukavampana ja vaivattomampana matkustusmuotona. Muutamissa mielipiteissä arveltiin, että junayhteyteen panostaminen voi jopa johtaa yksityisautoilun lisääntymiseen, mikäli bussilinjat junan myötä huononevat. Eräässä mielipiteessä tiedusteltiin myös selvityksiä julkisen liikenteen käyttöasteesta nyt ja arvioista tulevaisuudessa.

Eräät kommentoijat kuitenkin arvostaisivat junayhteyttä. Nämä vastaajat pitivät junaa miellyttävämpänä ja helpompina kulkumuotona esimerkiksi lastenrattaiden kanssa liikuttaessa. Tärkeää heille olisi myös, että matka-aika Nikkilästä sekä Keravalle että Helsinkiin lyhenisi.

3.1.3 KR3: Kaavarungon liikenteelliset vaikutukset

Erityisesti kirjallisissa mielipiteissä esitettiin huoli jo nykyisellään ajoittain ruuhkaisen Jokivarrentien liikenteen sujuvuudesta Nikkilän asukasmäärän kasvun myötä. Eräässä mielipiteessä muistutettiin lisäksi pysäköintipaikkojen tarpeesta Nikkilässä.

Eräissä mielipiteissä katsottiin, että juna-aseman sijaintia tulisi vielä arvioida uudelleen. Parempi sijainti voisi olla esimerkiksi lähempänä Pornaistentietä. Eräässä mielipiteessä junaliikenteeseen ja asemanseudun suunnitteluratkaisuihin liittyviä selvityksiä pidetään riittämättömänä, jotta aseman sijainnista voitaisiin päättää.

Lisäksi kommentoitiin Ollbäckenin ylittävien siltojen määrää ja kyseenalaistettu niiden kaikkien tarpeellisuutta. Esimerkiksi eräissä mielipiteissä tulevalle asemalle suunnitellun Ollbäckintien sillan toteuttamista ajoliikenteelle pidettiin tarpeettomana.

3.1.4 KR3: Nikkilän asuinrakentamisen painopisteet

Keskustelussa tuotiin esiin uusien asuinalueiden keskinäinen priorisointi. Muutamissa kommentteissa viitattiin Nikkilän liikenneverkkoselvitykseen, jossa on esitetty kolme erilaista skenaariota asuinrakentamisen painottumisesta, mitkä herättivät kysymyksen, miksi juuri pohjoinen vaihtoehto on valittu. Useissa kommentteissa toivottiin Nikkilän kartanon keskuksen asukasmäärätavoitetta vähennettävän siirtämällä kaavoitusta (tai koko asuinalue) muille asuinrakentamiseen suunnitelluille alueille, toimivien liikenneyhteyksien varteen, kuten esimerkiksi Laaksosuontien itäpuolelle tai Öljytien varteen. Eräissä mielipiteissä toisaalta ehdotettiin vieläkin tehokkaampaa rakentamista juuri tulevan aseman läheisyyteen. Nikkilän olemassa olevien pientaloalueiden tiivistämistä ja täydennysrakentamista puolestaan vastustettiin eräissä mielipiteissä.

Osa mielipiteen antajista piti Nikkilän keskustan tiivistämistä parhaana vaihtoehtona, ja eräissä mielipiteissä nostettiin esiin tiettyjä keskustan tehostomasti rakennettuja kortteleita, kuten virastotalo ja keskustan matalat liikerakennukset. Eräs mielipiteen antaja toivoi keskustaan sekoittunutta rakennetta, jossa palvelut ja asuminen olisi yhdistetty. Eräissä mielipiteissä keskustan tiivistämistä pidettiin niin ikään hyvänä palveluiden saavutettavuuden näkökulmasta, ja toivottiin lisää kerrostalorakentamista nykyiselle keskusta-alueelle Lukkarin koulun alue mukaan lukien.

Muista alueista kommentoitiin Pornaisten tien varteen suunniteltua asuinrakentamisen aluetta: se tulisi erään kommentin mukaan siirtää siten, että se liittyisi paremmin olemassa olevaan rakentamiseen. Eräissä mielipiteissä ehdotettiin asuinrakentamista Pornaistentien ja Sipoonjoen väliselle peltoalueelle sekä Itäisen Jokipuiston peltoalueille.

Marskattanin alueen suhteen tuotiin esiin, että aluetta tulisi kehittää pienimittakaavaiselle asuinrakentamiselle välttämällä liian massiivista rakentamista, jotta uudisrakentaminen sopeutuisi arvokkaaseen kulttuurimaisemaan. Lisäksi yleiskaavan mukainen viheryhteys tulisi huomioida kaavarungossa.

Asuinrakentamisen tiivyyden ja rakennustyyppien suhteen eräät osallistujat haluavat painottaa omakotirakentamista kerrostalojen sijaan. Moni palautteen antaja kaipaa Nikkilään lisää perinteistä omakotirakentamista isoilla tonteilla. Muutamissa kommentteissa viitattiin myös siihen, minkälaisia kohderyhmiä ja tulotasoja eri rakennustyyppit palvelevat ja houkuttelevat Nikkilään. Kerrostalorakentamisen arveltiin eräissä kommentissa johtavan ”ongelmalähiöihin” ja verrattiin asumiseen esimerkiksi Vantaalla. Taustalla on ajatus Sipoon vetovoimatekijöistä, väljyydestä ja luonnonläheisyydestä, joiden kommentoijat katsoivat toteutuvan paremmin väljemmin rakennetussa ympäristössä.

Eräissä mielipiteissä uutta asuinrakentamista vastustettiin ylipäätään. Näissä ehdotettiin, että mikäli asuinrakentamista lisätään, tulisi sen sijoittua radan eteläpuolelle tai esimerkiksi Pornaistentien varteen. Toisaalta Pornaistentien varren asuinaluevarauksia myös kritisoitiin maisemallisista syistä. Eräissä mielipiteissä Herralan Åbackan peltoaluetta pidettiin Kartanon pientaloalueen kannalta tärkeänä maisemallisesti, eikä sinne toivottu asuinrakentamista.

3.1.5 KR3: Nikkilän kasvun ja kehittämisen tavoitteet

Asukasmäärän kasvua ei näytetä yleisesti vastustavan, mutta kuntalaiset haluavat keskustelun perusteella vaikuttaa siihen, miten ja millä tahdilla Nikkilä kasvaa. Näkemyksiä kasvutahdista on kuitenkin hyvin erilaisia. Moni kuitenkin haluaisi maltillistaa Nikkilän kasvutavoitteita ja suunnata kasvua toisin, kuin nyt on

kaavarungossa esitetty. Luonnollinen kasvuvauhti tarkoittaisi eräiden mielipiteiden mukaan kysyntään vastaavaa tonttitarjontaa. Eräs osallistuja totesi, että toimivan ja viihtyisän alueen kehittäminen vaatii aikaa. Kaavarungon visioita ei kaikilta osin pidetä uskottavina ja uusien alueiden nopea toteuttaminen nähdään uhkana viihtyisyydelle. Toisaalta eräissä kommentissa tuotiin esiin, että Sipoo on tietoisesti valinnut nopean kasvutahdin strategiakseen.

Kaavoituksen yhteydessä on viitattu [pääkaupunkiseudun MAL-sopimuksen](#) (maankäyttö, asuminen, liikenne) tavoitteisiin, jotka Sipoo on omalta osaltaan hyväksynyt. Sekä verkkokeskustelussa että joissakin mielipiteissä kyseenalaistettiin MAL-sopimuksen rooli Sipoon kehitystä ohjaavana instrumenttina, ja eräät osallistujat ehdottivat jopa sopimuksesta irtaantumista. Eräissä mielipiteissä nostettiin esiin MAL-sopimuksen tavoitteita monipuolisesti toimivista, hyvinvointia ja kilpailukykyä edistävästä alueista huomauttaen, että tavoitteet tarkoittavat paitsi toimivien liikenneyhteyksien kehittämistä, myös hyviä lähivirkistysmahdollisuuksia alueiden asukkailla. Eräs osallistuja korosti, että myös kunnan strategiassa korostetaan mm. luontoarvojen ja luonnonläheisyyden suojelemista kunnan kasvutavoitteiden rinnalla. Keskustelussa todettiin myös, että MAL-sopimuksen kasvutavoitteet eivät ole kuntaa sitovia. Kasvutavoitteet liitettiin keskustelussa junahteyden priorisointiin, jota on käsitelty aiemmassa kappaleessa 3.1.1. Keskustelun perusteella on selvää, että moni kommentoija kokee Nikkilän kartanon virkistysalueen ja taajaman kasvutavoitteiden olevan törmäyskurssilla. Eräissä mielipiteissä MAL-sopimuksen katsottiin vievän Sipoon itsemääräämisoikeuden.

Lisäksi kasvutavoitteisiin liittyen tuotiin eräissä mielipiteissä esiin kielikysymys. Viitaten selvitykseen vieraskielisen väestön kasvusta pääkaupunkiseudulla mielipiteessä todettiin, että merkittävä osa Sipoon kasvusta tulee muodostumaan vieraskielisestä väestöstä, mitä mielipiteen esittäjä piti epätoivottavana.

Monissa mielipiteissä viitattiin Sipoon strategiaan, ja todettiin tiettyjen kaavarungon ratkaisuiden olevan riskitiedossa mm. luonnonläheisyyden ja viihtyvyyden sekä hyvien virkistys- ja vapaa-ajanmahdollisuuksien suhteen. Eräissä mielipiteissä myös huomautettiin, että strategiaa tulee toteuttaa kokonaisvaltaisesti, eikä valikoivasti, vain tiettyihin strategiaan tavoitteisiin vastaten.

3.1.6 KR3: Laaksosuontien itäpuolen alue

Laaksosuontien itäpuolen alueen suunnitelmia kommentoitiin sekä verkkokeskustelussa että kirjallisissa mielipiteissä. Alueen maanomistajat ovat laatineet yhteisen kannanoton kaavarunkoehdotuksesta. He katsovat, että alueelle on sijoitettu viher- ja virkistysalueita sekä ulkoilua palvelevia toimintoja korvaamaan Nikkilän kartanon virkistysalueen supistumista asemakaavan myötä. Keskustelussa tuotiin esiin, että Degerbergetin ja Laaksosuontien itäpuolen peltoalueille osoitetut virkistystoiminnot ovat ylimitoitettuja, eivätkä sovellu alueelle. Alueen nykyisiä käyttötarkoituksia ja olemassa olevia kiinteistöjä ei ole riittävällä tavalla huomioitu suunnitelmassa. Monissa kommentoissa todettiin, että Degerberget ei sovellu virkistysalueeksi haastavien maastonmuotojen sekä alueella harjoitettavan metsästystoiminnan vuoksi.

Lisäksi alueen maanomistajat kritisoivat suunnittelukäytäntöjä: kaavarunkoehdotuksen sisällöstä ei ole etukäteen keskusteltu maanomistajien kanssa eikä tieto suunnitelmasta ole saavuttanut kaikkia maanomistajia. Maanomistajien näkökulmia kaavarungon suunnittelu- ja osallistumiskäytäntöihin on avattu tarkemmin kappaleessa 3.3.

3.1.7 KR3: Nikkilän uudisrakentamisen laatu ja kulttuuriympäristön suojeleminen

Viime vuosina Nikkilässä toteutetun uudisrakentamisen laatua arvioitiin kriittiseen sävyyn sekä verkkokeskustelussa että mielipiteissä. Eräät osallistujat kommentoivat rakentamisen visuaalista ulkoasua ja kysyivät,

vastaako toteutus suunnitelmia ja kaavoituksessa asetettuja vaatimuksia. Aiempiin toteutuksiin viitaten epäiltiin myös tulevien asuinalueiden laatuvaatimusten toteutumista. Eräissä mielipiteissä pidettiin myös tärkeänä kunnan asettamien laatuvaatimusten puolustamista rakennusliikkeiden taloudellisten intressien paineessa ja korostettiin arkkitehtuuriin ja kestäväen rakentamisen laatuvaatimusten sisällyttämistä asemakaavoihin sitovasti.

Kirjallisissa mielipiteissä tuotiin esiin myös Nikkilän kulttuuriperinnön suojelemista. Nikkilälle luonteenomaista kerrottiin olevan maaseutumaisuus ja perinteinen puurakentaminen. Iso Kylätien vanhojen puutalojen kokonaisuus mainittiin useammassa mielipiteessä tärkeänä säilytettävänä maisemana. Tämän miljööön katsottiin tuhoutuvan, jos alueelle rakennetaan lisää kerrostaloja. Alueelle toivottiin perinteisempää ja pienimitakaavaisempaa rakentamista.

Esiin tuotiin myös Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavoituksen vaikutus Nikkilän kartanon kulttuuriympäristöön, erityisesti kartanoa ympäröivään arvokkaana koettuun kulttuurimaisemaan. Nikkilän kartanon kulttuuriympäristöön liittyvää palautetta käsitellään myös kappaleessa 3.2.3.

3.1.8 KR3: Palveluiden ja elinkeinoelämän edellytykset Nikkilässä

Ostokäyttäytyminen nostettiin eräissä kommentissa esiin tärkeänä tekijänä Nikkilän palveluiden kehittymiselle. Kasvu ei suoraan tuota Nikkilään lisää kaupallisia palveluita, mikäli palvelut edelleen haetaan suuremmista keskuksista, Keravalta, Järvenpäästä ja Porvoosta. Palveluiden riittävyyden suhteen mielipiteissä esitettiin erilaisia näkemyksiä, osa toivoo palveluiden paranevan, osa puolestaan pitää niitä aivan riittävinä, koska Nikkilästä saa hankittua päivittäistavarat.

Kommenteissa tuotiin myös esiin, että kasvua käytetään markkinointilauseena uusien yritysten houkuttelemiseen Nikkilään. Eräs keskustelija huomautti, että aiemmin Nikkilässä oli puutetta liiketiloista, mutta tällä hetkellä vaikuttaa siltä, että yrityksiä on vaikea houkuttaa Nikkilän toimitiloihin. Hän arveli, että liiketilojen kysynnän väheneminen liittyy laajempaan verkkokaupan yleistymiseen ja ihmisten ostokäyttäytymiseen, joka on vähentänyt kivijalkamyymälöitä myös muualla Suomessa. Tästä näkökulmasta katsottuna ei palveluiden luvattu paraneminen näytä kommentoijan mukaan uskottavalta asukasmäärän kasvusta huolimatta. Eräissä mielipiteissä kuitenkin korostettiin, että keskustassa tulisi varmistaa riittävät mahdollisuudet yritystoiminnalle, jotta kunnan työpaikkaomavaraisuus lisääntyisi ja kaupalliset palvelut monipuolistuisivat. Eräissä mielipiteissä myös huomautettiin, että kaavarunkotyössä on viitattu vanhaan palveluverkkoselvitykseen (vuodelta 2016), joka sisältää nykytilanteen valossa virheellistä informaatiota.

Kasvu edellyttää kunnalta panostuksia julkisiin palveluihin kysynnän kasvaessa. Eräissä mielipiteissä huomautettiin, että Nikkilän kaavarungon vaikutuksia palvelukysyntään (esim. terveydenhuolto ja koulupalvelut) ei ole huomioitu riittäväällä tavalla.

3.1.9 KR3: Sipoon ja Nikkilän vetovoimatekijät

Sipoon vetovoimatekijöinä mainittiin mm. laatu, väljyys ja omaleimaisuus sekä luonto, metsät, maalaismaisemat, rauhallisuus ja pienimittakaavainen, ihmisläheinen rakentaminen. Eräs kommentoija totesi, että omaleimaista Sipoolle on ollut avarat näkymät teiden varsilla. Omaleimaista Sipoolle mainittiin olevan myös perinteisyys ja perinteinen rakentamistyyli.

Eräissä mielipiteissä huomautettiin, että suunnitelmat eivät toteuta Sipoon strategian tavoitetta olla ”pääkaupunkiseudun vihreä keidas”. Monissa kommenteissa toivottiin, että Sipoo säilyttäisi jatkossakin omaleimaisuutensa ja erottuisi näin muista seudun kunnista.

Useampikin kommentoija totesi, että kerrostaloalueet eivät ole syy muuttaa Sipooseen. Sen sijaan tilavat omakotitontit kommentoijien mukaan kiinnostavat esimerkiksi lapsiperheitä. Oman pihan lisäksi tärkeää eräiden kommenttien mukaan on myös toimiva infra: riittävät pysäköintipaikat ja hyvät tietoliikenneyhteydet. Eräissä mielipiteissä todettiin, että Nikkilään on muutettu juuri maaseutumaisen luonteensa vuoksi. Toisaalta myös pieniä omakotitaloja on keskustelussa pidetty hyvänä ideana.

Nikkilää kuvailtiin maaseutumaisena kuntakeskuksena tai kylänä. Eräs osallistuja toivoi, että Nikkilä voisi säilyttää luonteensa pienenä maalauskylänä, jossa on muutamia kauppoja, maalaismaisemaa ja luontoa aivan keskustan tuntumassa. Toiselle taas merkityksellistä on vihreys. Esiin tuotiin myös alueen historiaa.

Monia vetovoimatekijöitä nostettiin esiin nimenomaan Nikkilän kartanon alueeseen liittyen. Sen laaja yhteinen virkistys- ja ulkoilualue näyttää keskustelun perusteella olevan Nikkilän tärkeä pitovoimatekijä. Sipooseen on muutettu juuri luonnonläheisyyden ja maaseutumaisuuden takia. Monelle vaikuttaa olevan tärkeää luonnossa liikkumisen kokemus, jota laadukkainkaan rakennettu puisto ei korvaa. Nikkilän vetovoimatekijänä tuotiinkin vahvasti esiin hyvät ulkoilumahdollisuudet. Eräissä mielipiteissä huomautettiin, että ilman luonnonläheisyyttä ja ulkoilumahdollisuuksia Nikkilän kilpailuvaltiksi jää vain asumisen hinta.

Eräs Sipooseen paluuta harkitseva ilmaisi kommentissaan epätyytyväisyyttä siihen, miten kunta huomioi kuntalaisten toiveita ja hyvinvointia. Osallisuus omaan elinympäristöön näyttää keskustelun perusteella olevan yksi tärkeä tekijä asumisviihtyvyydessä. Keskustelussa lähivirkistysmahdollisuudet liitettiin elämänlaatuun ja hyvinvointiin.

3.1.10 KR3: Tasa-arvoiset virkistysmahdollisuudet Nikkilässä

Keskustelussa korostettiin kaikille Nikkilän asukasryhmille helposti saavutettavia virkistysmahdollisuuksia. Nikkilän kartanon alue kuvataan keskustelussa tällaisena eri kohderyhmille sopivana alueena erityisesti helpokulkuisuutensa vuoksi. Nikkilän kartanon alueen merkitystä virkistysalueena on tarkemmin esitelty kappaleessa 3.2.2 (s. 20). Tasa-arvoisten luonnonläheisten virkistysmahdollisuuksien tarjoamista on keskustelun perusteella pidettävä erittäin tärkeänä. Esimerkiksi Degerberg ei kommentoijien mukaan voi toimia kaikille kohderyhmille soveltuvana alueena muun muassa maastonmuotojensa vuoksi. Lisäksi, kuten jo aiemmin on todettu, Degerbergetille ja Laaksosuon itäpuolen peltoalueille osoitetut virkistystoiminnot eivät saa keskustelussa alueen maanomistajilta kannatusta (kts. kpl 3.1.6, s.16). Sen sijaan eräs osallistuja totesi, että Nikkilästä löytyy hyviä lähilukoiluvaihtoehtoja esimerkiksi jokilaaksossa sekä "Ruxin mäen" pururadalla. Sipoonkorven läheisyys tuotiin eräissä kommentissa myös esiin.

Pienemmätkin lähiviheralueet ovat naapurustoille tärkeitä. Eräissä kommentissa tuotiin esiin myös esimerkiksi Pornaistentien ja Paippistentien varrella sijaitsevien pienten helposti saavutettavien viheralueiden merkitys niin ikääntyvälle väestölle kuin lapsille leikkipaikkoina. Eräissä kirjallisissa mielipiteissä nämä kaavarungossa asuinkäyttöön osoitetut alueet pyydettiin säilyttämään viheralueina. Eräissä mielipiteissä Paippistentien varteen toivottiin asukkaiden käyttöön tenniskenttää.

3.1.11 KR3: Kestävä kehitys Nikkilässä

Kestävän kehityksen tavoitteita käsiteltiin palautteissa monipuolisesti liittyen taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen kestävyteen. Nikkilän kestävä kehitys liitetään erityisesti metsäalueiden ja luontoarvojen säilyttämiseen, asumisen ja työpaikkaomavaraisuuden väliseen suhteeseen, rakentamisen ja liikenteen ilmasto-vaikutuksiin sekä ihmisten hyvinvointiin ja sosiaalisiin kysymyksiin.

Luonnon monimuotoisuuden liittyviä seikkoja tuotiin esiin erityisesti Nikkilän kartanon keskuksen (NG8) kaavaan liittyen ja näitä näkökulmia on käsitelty tarkemmin kappaleessa 3.2.8 (s. 23).

Eräissä mielipiteissä kaavarungon suunnitelmia pidettiin kestävän kehityksen vastaisena viitaten kansalaisten perustuslain mukaiseen velvollisuuteen ympäristön ja kulttuuriperinnön suojelemiseen. Kaavarungossa tärkeille viheralueille sijoittuva rakentaminen katsottiin olevan tässä mielessä lain vastaista.

Asuinrakentamista etäällä työpaikka-alueista sijaitsevaan paikkaan pidettiin eräissä mielipiteissä kestävän kehityksen vastaisena. Tällä viitattiin Nikkilään yleisesti. Moni nosti esiin myös rakentamisen aiheuttaman ympäristökuorman, johon voidaan vaikuttaa muun muassa rakennusmateriaaleilla. Esimerkiksi betonin sijaan toivottiin puurakentamista. Erityisesti Nikkilän kartanon keskuksen suhteen todettiin, että rakentamisen ilmastovaikutukset tulisi selvittää kokonaisvaltaisesti ja puolueettomasti ennen päätöksentekoa.

Liikenteen näkökulmasta tuotiin eräissä mielipiteissä esiin, ettei junaratkaisu välttämättä ole julkisen liikenteen ympäristöystävällisin vaihtoehto, kun vaikutuksia tarkastellaan kokonaisvaltaisesti. Erityisesti sähköbusien lisääntyminen nähtiin mahdollisuutena jopa juna-ekologisempaan ja taloudellisempaan vaihtoehtona.

Toisaalta eräissä mielipiteissä kaavarungon katsottiin toteuttavan hyvin kestävän kasvun tarpeisiin, vaikka kehitettävääkin nähtiin erityisesti luontoarvojen ja ulkoilureitistöjen suhteen. Kestävän kehityksen mukaisena suunnitteluna piti eräs mielipiteen antaja tiivistä ja tehokasta rakentamista tulevan aseman läheisyyteen. Myös kunnallistekniikan tehokas hyödyntäminen tuotiin tässä yhteydessä esiin. Eräissä mielipiteissä todettiin, että Nikkilän kestävä kasvu olisi mahdollista maltillistamalla kasvutahtia, huomioimalla riittävät ja laadukkaat virkistysmahdollisuudet sekä asukkaiden ja maanomistajien intressit yhteensovittamalla.

Taloudellisen kestävyys suhteen tuotiin eräissä mielipiteissä esiin, että kunnan kasvu ei automaattisesti tarkoita positiivista vaikutusta kuntatalouteen, koska sen myötä lisääntyy myös julkisten palveluiden tarve. Eräät osallistujat esittivät myös näkemyksiä siitä, minkälainen asuntotuotanto tuottaisi toivotumpaa taloudellista kehitystä. Heidän mukaansa asuntotuotantoa tulisi suunnata sellaisiin rakennus- ja asuntotyyppeihin, jotka tuovat kuntaan ns. "hyviä veronmaksajia". Moni liitti negatiiviset talousvaikutukset nimenomaan tiiviiseen kerrostalopainotteiseen rakentamiseen. Tiiviin rakentamisen katsottiin eräissä kommentteissa vaikuttavan negatiivisesti nykyisten omakotitalojen arvoon.

Taloudellisten vaikutusten suhteen tuotiin eräissä mielipiteissä esiin myös kunnan omistamien nykyisten kiinteistöjen hyödyntäminen palvelutuotannossa ensisijaisena vaihtoehtona.

Mielipiteissä tuotiin esiin myös sosiaaliseen kestävyys liittyviä seikkoja. Eräissä mielipiteissä katsottiin, että kaavarungossa on unohdettu Sipoon strategian tavoite ihmisten onnellisuudesta ja hyvinvoinnista. Eräissä mielipiteissä ja kommentteissa katsottiin, että juna-asema ja kerrostalorakentaminen tuovat mukanaan lieveilmiöitä, joita on nähtävissä muissa radanvarren kaupungeissa. Osa katsoi ilkeiden ja rikollisuuden lisääntyneen Nikkilässä viime vuosina jo nyt ja arvioi sen liittyvän asukasmäärän kasvuun. Tiivis kerrostalorakentaminen yhdistettiin tässä mielipiteessä päihdeongelmiin ja muihin sosiaalisiin ongelmiin. Pelkona on, että Nikkilästä kehittyy kasvun myötä ongelmalahti. Toisaalta eräissä mielipiteissä kerrottiin Nikkilän keskustan muuttuneen eläväisemmäksi ja viihtyisämmäksi uusien kerrostalojen rakentamisen myötä.

Muutamissa mielipiteissä viitattiin myös vieraskielisen väestön kasvuun, ja todettiin tilastojen valossa olevan todennäköistä, että Sipoonkin kasvu tulee tulevina vuosina muodostumaan maahanmuutosta.

3.1.12 KR3: Kaavarungon vaikutukset ympäristöhäiriöihin

Eräissä mielipiteissä tuotiin esiin lisääntyvän liikenteen vaikutukset ympäristöhäiriöihin. Asia liittyy esimerkiksi kaavassa esitetyllä melu- ja värinäalueella jo olemassa olevien rakennusten huomioimiseen suunnittelussa. Kaavarungossa esitettyjen uusien tielinjausten meluvaikutuksia olemassa olevaan asutukseen pidettiin eräissä mielipiteissä ongelmallisena.

3.2 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos

Keskustelussa ja mielipiteissä painottuivat kriittiset kannanotot Nikkilän kartanon kaavaluonnoksen suunnitteluratkaisuja kohtaan, vaikka hyviäkin puolia suunnitelmassa nähdään. Osa mielipiteistä ja kommentteista vastusti kaavahanketta kokonaisuudessaan ja piti sitä myös Sipoon strategisten tavoitteiden vastaisena. Osa taas katsoi, että suunnitelmaa tulisi kehittää esimerkiksi maltillistamalla asukasmäärää, säilyttämällä laajempia osia viher- ja virkistysalueista tai pienentämällä kaavoitettavaa aluetta. Osa katsoi, että aluetta tulisi kaavoittaa väljempään rakentamiseen, osa taas näki tiiviimmän rakentamisen mahdollistavan laajempien virkistysalueiden säilyttämisen.

Mielipiteissä ja keskustelukommenteissa tuotiin monin eri tavoin esiin näkemys, että tavoite junaliikenteen käynnistämisestä on huono lähtökohta Nikkilän kartanon alueen suunnitteluun. Tätä kysymystä on käsitelty laajemmin edellä kappaleessa 3.1.1.

3.2.1 NG8: Kaavoituksen vaiheistus ja suunnittelualue

Eräissä keskustelukommenteissa ja mielipiteissä kaava-alueen laajuutta pidettiin liian suurena. Suunnittelua tulisi näiden mielipiteiden mukaan tehdä pienemmissä kokonaisuuksissa. Lisäksi esitettiin, että asemansuodun asemakaavoitus tulisi yhdistää Nikkilän kartanon keskuksen suunnitteluun tai että asemansuodun kaavoitusta tulisi priorisoida suhteessa tähän kaavaan, jotta aseman ratkaisut olisi tehty ennen Kartanon keskuksen kaavoitusta.

Vaiheistukseen liittyen tuotiin esiin myös alueen rakentamisvaiheen aikaiset haitat, kuten työmaaliikenne, melu ja maisemalliset vauriot. Alueella ei myöskään ole alkuvaiheessa mitään palveluita, todettiin eräissä mielipiteissä.

3.2.2 NG8: Alueen merkitys virkistysalueena

Keskeisimmäksi asiaksi Nikkilän kartanon keskuksen liittyvässä keskustelussa nousi virkistysalueen arvo alueen käyttäjille. Moni vastustaa alueen kaavoitusta, koska se uhkaa tärkeän ulkoilu- ja virkistysalueen luonnoläheisyyttä ja maisemaa. Moni kokee, että nyt laadittu suunnitelma tuhoaa Nikkilän tärkeimmän tai ainoan laajan ja monipuolisen virkistysalueen, ja katsoo, ettei luontoympäristössä ulkoilua voi korvata rakennetuilla viheralueilla. Asuinalueen keskellä kulkevat reitit eivät täytä luonnossa liikkumisen tarvetta. Monissa kommentteissa koko alue haluttiin säilyttää viher- ja virkistysalueena todeten, ettei alueen virkistysarvoja voida säilyttää, mikäli kaava toteutuu. Eräissä mielipiteissä korostettiin sitä, että vastaavaa vaihtoehtoista aluetta ei lähialueella ole, ja että aluetta käyttävät myös muut pohjoissipoolaiset.

Alueen käyttö on kommenttien mukaan viime vuosina lisääntynyt, ja erityisesti nyt koronapandemian aikana. Eräissä mielipiteissä pidettiin tärkeänä, että alueen käyttömääriä tutkittaisiin. Useissa mielipiteissä korostettiin sitä, että alue on helposti saavutettavissa ja eri kohderyhmille soveltuva monipuolisuutensa ansiosta. Alue palvelee eri-ikäisiä ihmisiä ja erilaisia harrastuksia lenkkeilystä hiihtoon, luonnossa oleskeluun ja marjastamiseen. Frisbeegolf on ollut erityisen suosittua, ja houkutelut alueelle lisää nuoria ulkoilijoita. Viime aikoina on erään kommentin mukaan yleistynyt myös maastopyöräily. Eräissä mielipiteissä mainittiin myös alueen merkitys urheiluseuran juoksu- ja yleisurheiluharjoitteluun. Aluetta käyttävät myös koulut ja päiväkodit. Eräissä mielipiteissä korostetaan, että luontokokemusta rikastuttaa se, että alueella pääsee seuraamaan luonnon muutoksia eri vuodenaikoina, muuttolintuja, eläimistöä ja kasvistoa. Alueella kohdataan myös muita ihmisiä.

Toisaalta tuotiin myös esiin, että tietyille harrastukselle tai lajille varatut alueet eivät palvele laajaa käyttäjäkuntaa samaan tapaan kuin monipuoliset ulkoilureitit ja luontoalueet. Eräs kommentoija totesi, että alueen liikuntapalveluiden kehittäminen (esimerkiksi mainitut kuntoportaat ja -laitteet) eivät korvaa menetettyä luontoympäristöä eikä vastaa esimerkiksi ikääntyvän väestön tarpeisiin.

Eräs osallistuja arvioi suunnitelmassa rakennettavaksi esitetyn Pohjanmetsän osan olevan kaikkein suosituin osa virkistysaluetta. Toisessa kommentissa todettiin, että suunnitelman mukaan säilytettävässä pohjoisosassa on enemmän korkeuseroja, minkä vuoksi se ei sovellu kaikille alueen käyttäjille. Lisäksi tuotiin esiin, että tämä alue sijaitsee kaukana ja on siksi vaikeasti saavutettavissa nykyisille nikkiläläisille ja suursuolaisille. Eräessä mielipiteessä ehdotettiin, että nimenomaan pohjoisosaan jätettäisiin huomattavasti enemmän rakentamatonta luontoa, jotta alue säilyisi luonnonläheisenä.

Alueen käyttäjien kannalta tärkeinä tekijöinä mainittiin luonnonympäristön ja maiseman lisäksi rauhallisuus, koettu turvallisuus sekä helppokulkuisuus monille eri käyttäjäryhmille. Erityisesti tasaista kahden kilometrin lenkkiä pidetään tärkeänä, koska se palvelee laajasti eri-ikäisiä ulkoilijoita kuntotasosta riippumatta. Tärkeää on myös alueen saavutettavuus ilman autoa eri suunnilta.

Mielipiteiden mukaan alue palvelee nykyisellään hyvin myös maastohiihtoa. Hiihtomahdollisuuksien toivotaan säilyvän ja kehittyvän, ja alueelle toivotaan esimerkiksi kevyitä ylikulkusiltoja hiihtäjille. Monissa kommentteissa aluetta toivottiin kehitettävän nimenomaan virkistysalueena. Erityisesti mainittiin, että hiihtoladut tulisi suunnitella etukäteen ja merkitä myös kaavaan. Myös ulkoilureitistön toivottiin paranevan. Eräessä mielipiteessä kuitenkin toivottiin, että Pohjanniitylle ei osoitettaisi ulkoilureittejä. Muita toiveita ovat mm. paremmat kuntoilupisteet, pelikenttä, minigolf ja luistelukenttä.

Mielipiteissä korostettiin, että erilaisten käyttäjäryhmien tarpeet tulee huomioida virkistysalueiden ja -palveluiden suunnittelussa. Eräessä mielipiteessä peräänkuulutetaan lisää keskustelua siitä, miten virkistysalueita tulisi Nikkilässä kehittää ja minkälaisia toiveita ja tarpeita ulkoiluun ja virkistykseen liittyy. Eräs osallistuja muistutti, että virkistysalueiden suunnittelua pitää edistää yhtäaikaaisesti asuinalueen kaavoituksen rinnalla, jotta käyttäjien tarpeet tulevat huomioiduksi.

3.2.3 NG8: Alueen rakennettu kulttuuriperintö

Nikkilän kartano ympäristöineen tuotiin monissa mielipiteissä esiin kulttuuriperinnön kannalta tärkeänä alueena, jolle tulisi antaa enemmän tilaa maisemassa. Eräessä mielipiteessä ehdotettiin, että kartano voisi yhdessä Sipoon Vanhan kirkon kanssa muodostaa matkailunähtävyyden Nikkilässä. Lisäksi mielipiteissä tuotiin esiin Vanhan Kylätien varren vanha Nikkilän keskusta, 1900-luvun alun kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennuskokonaisuus, joka tulisi huomioida suunnittelussa säilytettävänä ja kartanomiljööseen liittyvänä kokonaisuutena. Tämä alue on Museoviraston määrittelemä kulttuuriperintökohde. Eräs mielipiteen esittäjä toivoi, että alueen lähiympäristö kaavoitettaisiin pientaloalueeksi, jossa rakennukset olisivat itäuusmaalaisen perinnetalojen mukaisia.

3.2.4 NG8: Asukasmäärä

Keskustelussa nostetaan esiin Nikkilän kartanon alueelle kaavailtu asukasmäärä suhteessa Nikkilän nykyiseen asukasmäärään (n. 4.900) ja muille uusille tai täydennettäville alueille kaavailtuihin määriin. Nyt nähtävillä ollut kaavaluonnos tuottaisi asuinrakentamista noin 3.000 asukkaalle. Osa keskustelijoista pitää tätä tavoitetta liian suurena, ja eräissä kommentteissa ehdotetaan kasvun ohjaamista muille alueille, kuten aiemmin kappaleessa 3.1.4 on kerrottu.

3.2.5 NG8: Taajamakuva ja arkkitehtuuri

Uudisrakentamisen mittakaavan ja tyylin suhteen keskusteluissa korostuu pelko lähiömäisestä alueesta. Useissa kommentteissa kerrostaloja ei pidetä maalaismaisemaan sopivina. Moni korosti, ettei Nikkilä ole pikkukaupunki vaan maaseutumainen kylä tai taajama. Kerrostaloja moni pitää liian massiivisina Nikkilän kartanon alueelle. Moni toivoi alueelle omakotitontteja, ja arvioi, että omakotitonteille olisi Nikkilässä kysyntää. Osa kritisoi suunniteltuja tontteja liian pieniksi potentiaalisten tontinostajien tarpeisiin ja toiveisiin.

Eräissä mielipiteissä toivotaan vaihtelevampaa ja mielikuvituksellisempaa arkkitehtuuria alueelle esimerkiksi sekoittamalla kerros- ja pientaloja. Myös uudisrakentamisen sovittamista olemassa olevaan vanhaan kartanomiljööseen pidetään tärkeänä. Tämä tarkoittaa rakennusten ulkoasulta perinteistä tyyliä. Eräissä mielipiteissä painotettiin, että rakentamisen ja arkkitehtuurin laadulle tulee asettaa asemakaavassa sitovia laatuvaatimuksia. Toisaalta eräs osallistuja piti ongelmallisena asettaa oikeanlaisia laatuvaatimuksia osin mahdollisesti 10–15 vuoden päästä toteutuvalla rakentamisella.

Alueen tulisi mielipiteiden mukaan myös liittyä paremmin olemassa olevaan rakennuskantaan huomioiden myös sen kulttuurihistorialliset piirteet. Eräissä kommentissa toivottiin, että uudisrakentaminen liittyisi paremmin Vanhan Kylätien rakennuskokonaisuuteen. Eräissä mielipiteissä analysoitiin suunnitelman liittymistä Nikkilän taajamaan, ja toivottiin, että suunnitelmassa otettaisiin paremmin huomioon laajemmat kaukukuvalliset ja maisemalliset näkökulmat ja viihtyisyys. Eräissä kommentteissa ruutukaavamaista rakennetta ei pidetty alueen maisemallisiin piirteisiin sopeutuvana.

3.2.6 NG8: Liikenneverkko ja meluhaitat

Moni arveli yksityisautoilun säilyvän ensisijaisena liikkumismuotona Sipoossa. Kartanon keskuksen asema-kaavan myötä Nikkilän liikenne luonnollisesti lisääntyisi, ja tämän arvioitiin heikentävän tilannetta nykyisten asukkaiden kannalta. Yksityisautoiluun liittyen pidettiin eräissä kommentteissa tärkeänä, että alueelle tulee riittävästi pysäköintitilaa sekä asukkaiden omille autoille että vierailijoille.

Lukkarintien jatke ja radan ylitys herätti kysymyksiä liikenneyhteyden tarpeellisuudesta ja turvallisuudesta. Sitä pidettiin useassa kommentissa ongelmallisena, koska se kulkisi Lukkarin koulun ja monitoimihallin ohitse. Eräs osallistuja ehdotti sitä toteutettavaksi vain kevyen liikenteen sillana.

Liikenneturvallisuuteen liittyen esitettiin myös yleisempiä huomioita. Nopeusrajoitusten ei uskota riittävän takaamaan liikenteen turvallisuutta erityisesti, jos alueelle suunnitellaan pitkiä suorita teitä. Eräissä mielipiteissä esitettiin, että kävellen tulisi turvallisesti voida liikkua laajalla alueella ylittämättä autoteitä.

Eräissä kommentissa pidettiin tarpeettomana kahta ajoliikenteelle osoitettua radan ylitystä (Lukkarintien jatke ja Ollbäckintie). Eräissä kommentissa ehdotettiin radan alitusta Vanhan Kylätien ja Iso Kylätien kohdalle, toisessa puolestaan nykyisen ulkoilutien sillan paikkeille.

Liikenteeseen liittyen tuotiin esiin myös liikennemelun määrä. Esimerkiksi Pornaistentien suoralla on havaittavissa, miten ajonopeus vaikuttaa suoraan melutasoon. Eräissä mielipiteissä huomautettiin myös, että alueen sisäiset ajoyhteydet aiheuttavat meluhaittaa viheralueille ja äänitason lisääntymistä myös Ollbäckenin purolaaksossa.

Muutamissa mielipiteissä tuotiin esiin, että Kartanontiestä ei tulisi tehdä alueen sisäänajotietä. Tien leventäminen vaikeuttaisi eräiden kiinteistöjen rakentamista ja sen katsottiin myös eräissä mielipiteissä rikkovan perinnemaiseman. Alueen pääväylälle toivotaankin vaihtoehtoja linjausta.

Alueelta länteen suuntautuva yhteysvaraus aiheuttaa huolta Martinkylän puolen asukkaissa. Vaikka tieyhteyden toteuttamisen suhteen kaavoittajan mukaan ei ole suunnitelmia, tuotiin eräissä mielipiteessä esiin, että kaavaluonnoksen mahdollisen tieyhteyden toteuttaminen aiheuttaisi Albackantielle liikennemelua ja saastetta sekä ongelmia kiinteistöille. Tien leventäminen uhkasi alueen vanhaa puustoa. Eräissä mielipiteessä tuotiin esiin, että tämä yhteys on ongelmallinen myös Talman ja Ahjon asuinalueiden liikenteen lisääntymisen vuoksi.

Myös suunnittelualueen itäpuolella sijaitsevan Pohjanniityntien läpiajoliikennettä vastustetaan eräissä mielipiteissä.

3.2.7 NG8: Rakentamisalueiden sijoittuminen

Rakentamisen sijoittumista Nikkilän kartanon alueella kommentoitiin eri tavoin. Yhtenä näkökulmana esitetään, että alueelle ei tulisi rakentaa mitään. Osa kuitenkin katsoi, että alueelle voisi asuinrakentamista sijoittaa tietyillä ehdoilla, ja eräissä mielipiteessä aluetta pidettiin luontevana jatkona nykyiselle Kartanon pientaloalueelle.

Monet katsovat, ettei alueelle tulisi rakentaa lainkaan kerrostaloja, vaan aluetta tulisi suunnitella joko pientaloille tai vain omakotirakentamiselle. Eräissä mielipiteessä suunniteltujen kerrostalojen sijaintia pidettiin huonona suhteessa juna-asemaan ja palveluihin, ja toisessa puolestaan katsottiin, ettei kerrostaloja tule sijoittaa kumpuilevaan maastoon.

Eräissä mielipiteessä toivottiin, että asuinkorttelit sijoitettaisiin alueella siten, että vain peltoalue rakennettaisiin, ja rakentaminen olisi pienimittakaavaista (ei kerrostaloja) ja maisemaan sopivaa. Eräissä muissa kommenteissa puolestaan esitettiin, että nimenomaan peltoalue jätettäisiin rakentamatta ja rakentaminen sijoituisi Nikkilän kartanon pohjoispuolelle. Eräissä mielipiteissä ehdotettiin kaava-alueen laajentamista siten, että suunniteltu asukasmäärä sijoittuisi laajemmalle alueelle ja mukaan otettaisiin alueita radan eteläpuolelta. Moni toi esiin viheralueiden säilyttämistä mahdollisimman yhtenäisinä alueina.

3.2.8 NG8: Luonnon ja maisemallisten arvojen säilyttäminen

Luontoarvoja kommentoitiin keskustelussa paitsi luontokokemuksen, myös ilmastonmuutokseen varautumisen ja luonnon monimuotoisuuden kannalta. Alueelle on laadittu kaavatyön yhteydessä luontoselvitys, johon eräissä kommenteissa viitataan. Eräissä kommenteissa katsotaan, että luontoarvot on unohdettu suunnittelussa kokonaan ja esimerkiksi uusia kulkureittejä on sijoitettu luontoarvojen kannalta tärkeimmille alueille. Toisaalta eräs keskusteluun osallistuja arvioi, että luontoselvitys on onnistuneesti huomioitu.

Monissa mielipiteissä korostetaan Ollbäckenin ja Gretasbäckenin purolaakson luontoarvoja. Eräissä kommenteissa pidetään hyvänä purolaakson jättämistä rakentamattomaksi. Useissa kommenteissa kuitenkin huomautetaan, että luontoselvityksen suositus ei tule huomioiduksi, jos puron yli rakennetaan silta tai sillat. Massiiviset sillat tuhoaisivat ainutlaatuisen koskemattoman luonnon ja maiseman. Kevytrakenteisia kevyelle liikenteelle tai vain jalankululle tarkoitettuja siltoja pidettiin näissä kommenteissa hyväksyttävimpinä ratkaisuin. Eräissä kommenteissa purolaakson suoja-alueet arvioitiin olevan liian kapeita. Purolaakson suojelun näkökulmasta tärkeää on myös alueen hulevesien hallinta. Eräissä mielipiteessä tuotiin esiin hulevesien käsittelyn merkitys sekä tasaisen vedensaannin kuin tulvien ja eroosion kannalta.

Eräissä mielipiteissä aluetta puolestaan pidettiin luontoarvoiltaan ainutlaatuisena kokonaisuudessaan. Arvokkaana pidetään nimenomaan sitä, että alueella esiintyy monipuolisesti erilaisia arvokkaita luontotyyppejä: koskemattomat purolaaksot, vanhaa laidunmaata ja peltoaluetta, sekä sekametsää ja vanhoja puita. Eräissä mielipiteessä korostettiin suomalaisen luonnon arvoa, ja alueelle suunniteltuja rakennettuja puistoja

pidetään epäsuomalaisina ja alueelle epäsopivina. Kokonaisuuteen liittyy myös maastonmuotojen ansiosta avautuvat laajat maisemat yli Nikkilän keskustan.

Laiduntamisen mahdollistaminen purolaaksossa on erään kommentoijan mielestä hyvä idea: laidunalueet lisäävät omalta osaltaan luonnon monimuotoisuutta elvyttämällä ja ylläpitämällä perinnebiotooppeja. Eräessä mielipiteessä ideoitiin myös kevyttä liikennettä ja hiihtoa palvelevia kevytrakenteisia siltoja, jotka voisivat toimia myös eläinten suojina.

Vanhojen metsäalueiden säilyttämistä pitävät useat kommentoijat ja mielipiteen jättäjät erityisen tärkeänä kestävä kehityksen näkökulmasta sekä ilmastonmuutoksen että luonnon monimuotoisuuden kannalta. Eräs osallistuja huomautti, että metsäkadon minimoimisen tulisi olla kaupunkisuunnittelun keskeinen periaate.

Metsien hakkuusta ja puiden säilyttämisestä suunnitelluilla korttelialueilla puhuttiin keskustelussa runsaasti. Vanhan puuston osittaista säilymistä rakennettavilla korttelialueilla ei pidetä uskottavana. Eräessä mielipiteessä huomautettiin, että myös luontoarvoiltaan tavanomainen metsä on ilmastonmuutokset torjunnan kannalta tärkeä. Myös virkistyskäytön (esim. frisbeegolf) muistutettiin kuluttavan metsäluontoa. Metsä on myös maisemallinen arvo, ja eräessä kommentissa kysyttiin, miten katuverkon rakentaminen etupainotteisesti vaikuttaa maisemaan, jos alueen toteuttaminen on suunniteltu pitkälle 10-15 vuoden aikavälille.

Eräessä kommentissa tuotiin esiin suurten korttelialueiden vaikutukset hyönteisten ja eläimistön liikkumiseen. Esimerkiksi pölyttäjät tarvitsevat pienviheralueita siirtyäkseen rakennetussa ympäristössä alueelta toiselle. Eräessä mielipiteessä tuotiin esiin, että luontoarvojen suhteen alueen kehittämisen tavoitteena pitäisi olla säilyttämisen sijaan ennallistaminen. Purolaaksossa on havaittu olevan sauron elinalue ja puron ennallistaminen voisi mahdollistaa Sipoonjoen taimenen nousun Ollbäckeniin, mikäli Brobölen pato puretaan.

Lisäksi eräissä kommentteissa huomautettiin, että suunniteltua asuinalueen sisäistä puistoa ei voi pitää luontoarvojen suhteen viherkäytävänä. Purolaakson pohjoisosaan suunniteltu viljelypalsta puolestaan ehdotetaan siirrettävän muualle, paremmin kulutusta kestävään paikkaan.

Eräessä kommentissa kysyttiin, eikö maisemallisesti arvokas peltoalue rautatien ja Ollbäckenin pohjoispuolella kartanolta Gretasbäckenille asti tulisi säilyttää rakentamattomana. Maiseman kannalta tuodaan esiin myös suunnittelualueella sijaitsevien siirtolohkareiden säilyttäminen.

Eräessä mielipiteessä ehdotettiin, että Kylävuoren alueelle haettaisiin luonnonsuojelualueen status kaavamerkinän lisäksi. Tämä mahdollistaisi suojeltavan alueen merkitsemisen maastoon ja edistäisi näin alueen säilymistä. Lisäksi eräessä mielipiteessä huomautetaan, että Kylävuoren rakentamattoman alueen tulisi säilyä ennallaan. Eräät kommentoijat pitävät luontoarvoiltaan tärkeänä myös Riihimäen (Ribacka) metsäkumpanretta.

3.2.9 NG8: Terveysvaikutukset

Eräissä mielipiteissä korostettiin alueen luonnon ja maisemallisten arvojen merkitystä ihmisten terveydelle ja hyvinvoinnille, ja todettiin alueella olevan monia hyvinvointia edistäviä erityispiirteitä. Moni kokee alueen rakentamisen heikentävän omaa hyvinvointiaan ja elämänlaatuaan, kun mahdollisuudet luonnossa virkistytymiseen vähenevät. Useissa kommentteissa korostettiin sitä, että rakennetussa ympäristössä ulkoileminen ei ole palauttavaa, ja kommentteissa viitattiin myös [luonnon tutkittuihin fyysisiin ja henkisiin terveysvaikutuksiin](#). Moni kuvaili, miten Nikkilän kartanon maisemissa liikkua mielen rauhoittuu ja stressi tasaantuu. Esiin nostettiin mm. luontokokemus, kokemus tilasta sekä puhtaus ja hiljaisuus, jotka eivät toteudu asuinalueen sisäisillä viheralueilla tai ulkoilureiteillä, jotka kulkevat talojen välissä.

Mielipiteissä tuotiin esiin myös etäisyyden vaikutusta luonnossa liikkumiseen: lähellä sijaitseva, jalan saavutettava luontoympäristö on tasa-arvoinen ja siellä vierailaan useammin. Eräässä mielipiteessä arveltiin, että tulevaisuudessa terveysvaikutukset tunnustetaan entistä paremmin, ja ne vaikuttavat myös ihmisten asuinpaikan valintaan. Toisessa kommentissa puolestaan todettiin, että terveysvaikutuksiin liittyvää tutkittua tietoa tulisi hyödyntää yhdyskuntasuunnittelussa.

Eräissä mielipiteissä tuotiin esiin myös koronapandemian vaikutusta virkistysalueiden käyttöön. Virkistysalueisiin kohdistuu entistä enemmän painetta, kun sisäliikunta on vähentynyt. Eräässä mielipiteessä muistutettiin, että kansallisissa strategioissa korostetaan yhä enemmän kuntien roolia ihmisten liikkumisen edistämisessä.

3.2.10 NG8: Pohjaveden suojelu

Suunnittelualueen länsiosa on pohjavesialuetta, jota koskee pohjaveden suojeluvaatimukset, jotka rajoittavat mm. maalämpöjärjestelmien käyttöä. Mielipiteiden mukaan tämä pitäisi paremmin huomioida asema-kaavassa. Kommenteissa ja mielipiteissä tuotiin esiin kysymys, miten alueelle on ajateltu toteuttaa rakennusten ilmastoystävällinen lämmitys- ja jäähdytystapa. Eräässä mielipiteessä huomautettiin, että myös perustusten paalutus voi aiheuttaa haittaa pohjavedelle. Eräässä mielipiteessä tuotiin myös esiin hulevesien vaikutus pohjaveden laatuun.

3.2.11 NG8: Rakennettavuus ja maaperä

Eräissä mielipiteissä tuotiin esiin Nikkilän kartanon maaperän huonot rakennettavuusolosuhteet. Maaperän laatu asettaa vaatimuksia rakennusten perustuksille aiheuttaen lisäkustannuksia ja edellyttää myös rautatien parantamista. Näistä syistä asuinrakentamista ehdotettiin toteutettavan muille alueille, joissa rakentamisolosuhteet olisivat paremmat.

3.3 Suunnittelu- ja osallistumiskäytännöt

Monissa kommenteissa ja mielipiteissä tuotiin esiin negatiivisia osallistumiskokemuksia. Moni kokee, ettei asukkaiden mielipiteistä olla kiinnostuneita kunnan kaavoituksessa ja päätöksenteossa. Moni kaipaa avoimempaa ja vuorovaikutteisempaa yhteistyötä kunnan ja kuntalaisten, sekä asukkaiden että maanomistajien välille. Muutamit huomauttivat, että kaavojen nähtävilläolon aikana pidetyssä webinaarissa ei vastattu kunnolla etukäteen lähetettyihin kysymyksiin. Kaavoittaja on pyrkinyt täydentämään webinaarin vastauksia Ota kantaa -keskustelussa. Osa keskusteluun osallistujista kiittelikin kaavoittajan aktiivista osallistumista verkkokeskusteluun.

Osallistumisen vaikuttavuuden suhteen tuotiin esiin myös positiivisia kokemuksia kuntalaisten kuulemisesta. Verkkokeskustelussa eräässä kommentissa todetaan, että suunnitelmia on kehitetty kuntalaisten antaman palautteen perusteella. Eräässä palautteessa webinaaria kiiteltiin erityisesti helppona tapana osallistua.

Kaavarungon suunnitteluprosessi ei ole keskusteluun osallistuneiden maanomistajien näkökulmasta ollut riittävän vuorovaikutteinen. Maanomistajat olisivat toivoneet henkilökohtaista keskustelua kaavarungon ehdotuksista luonnosvaiheessa, ennen suunnitelman nähtävillä asettamista. Eräässä mielipiteessä huomautettiin, että kaikkia kaavoitusohjelmassa mukana olevien yksityisten maanomistajien kaavahankkeiden tavoitteita ei ole riittäväällä tavalla huomioitu kaavarungossa. Maanomistajien näkökulmasta yksityinen maanomistus ja näiden alueiden käyttö esimerkiksi maanviljelyyn, metsänhoitoon ja metsästyksen tulisi huomioida paremmin. Eräässä mielipiteessä todettiin, että Nikkilän suunnittelussa on otettava huomioon, että taajamaa ympäröivät alueet ovat maaseutua ja maaseutumaisessa käytössä.

Kaavarungon roolia kaavoituksessa ja päätöksenteossa kysyttiin eräissä mielipiteissä. Kunnan kaavoittaja korosti, että kaavarunko ei ole luonteeltaan oikeusvaikutteinen kaava: sen perusteella ei voida toteuttaa suunnitelmaa, vaan se toimii Nikkilän kokonaisvaltaisten kehittämistavoitteiden suunnittelun välineenä. Osallisten näkökulmasta tämä vaikuttaa epäselvältä, ja eräät keskusteluun osallistujat kyseenalaistivat tämän suunnittelukäytännön. Pelkona on, että kaavarunko ohjaa tulevia suunnitteluratkaisuja sitovasti ilman riittävää vuorovaikutusta. Eräissä mielipiteissä katsottiin, ettei maankäytön suunnittelua tulisi viedä päätöksentekoon suunnitelmalla, josta ei säädetä lailla.

Myös tiedottamisen suhteen maanomistajat olisivat toivoneet henkilökohtaisempaa viestintää. Nyt käytetyt viestintäkanavat eivät ole saavuttaneet kaikkia osallisia, ja tieto suunnitelman nähtävilläolosta koetaan saadun sattumalta. Kunnan kaavoittaja kertoo, että kaavarungon tiedottamisen suhteen on toimittu, kuten yleispiirteisten suunnitelmien suhteen kunnan käytäntönä on. Laajojen suunnitelmien viestinnässä hyödynnetään paikallislehtiä, kunnan virallisia kuulutuksia sekä sosiaalista mediaa, eikä henkilökohtaisia yhteydenottoja voida tehdä, koska osallisten määrä on niin suuri.

Eräissä mielipiteissä otettiin kantaa myös kunnan maapolitiikkaan ja todettiin, että kunnan ei tulisi laatia suunnitelmia yksityiselle maalle. Ensisijaisesti kunnan tulisi hankkia strategisilla sijainneilla olevat maa-alueet omistukseensa vapaaehtoisin kaupoin markkinahintaan.

Eräissä mielipiteissä toivottiin myös havainnollisempaa ja helppolukuisempaa materiaalia. Materiaali on paljon, ja siitä on vaikea saada kokonaiskäsitys. Ruotsinkielisiin käännöksiin tulisi kiinnittää erään mielipiteen mukaan huomiota: kieli ei ole kaikilta osin sujuvaa. Lisäksi toivottiin, että myös liitemateriaali olisi saatavilla ruotsin kielellä. Kaavarungon esitystapaan liittyvät epätarkkuudet aiheuttavat epäselvyyttä, ja joitakin yksityiskohtaisia virheitä on niin ikään raportoitu.

Yhteiskehittämistä asukkaiden ja maanomistajien kanssa toivotaan lisää erityisesti suunnittelun varhaiseen vaiheeseen. Eräs osallistuja totesi, että toteutuskelpoinen suunnitelma voidaan saada aikaan vain avoimesti dialogin kautta. Toinen puolestaan piti ongelmallisena sitä, että uusia näkökulmia tulee esiin vaiheessa, jossa suunnitelman ehdotus on jo laadittu. Suunnittelun arveltiin myös pitkittyvän tämän vuoksi. Mielipiteissä tuotiin myös esiin, että asukkaita kuuntelemalla Sipoo voisi nyt profiloitua asukaslähtöiseksi kunnaksi, ja lisätä nykyisten asukkaiden viihtyvyyttä ja hyvinvointia.

Vaikka sähköiset osallistumismahdollisuudet ovat saaneet kiitosta, toivotaan myös perinteisiä keskustelutilaisuuksia. Moni korosti tarvetta avoimelle keskustelulle ja mielipiteiden esittämiselle. Tärkeää on myös tiedottaminen ja tilaisuuksien laaja mainostaminen. Mielipiteiden vaikuttavuus on ensisijaisen tärkeää, koska moni kokee nyt, ettei ole tullut kuulluksi prosessin aikana. Eräs mielipiteen antaja toivoi, että suunnitelmien yhteydessä kerrottaisiin tarkemmin, miten mielipiteet ovat vaikuttaneet suunnitelmaan.

Eräissä kommentteissa tuotiin esiin myös palautteen hajautuminen eri kanaviin. Esimerkiksi Facebookin Nikkilä-ryhmässä on käyty keskustelua kaavoihin liittyen ja paikallislehdistössä on julkaistu mielipidekirjoituksia (esim. Östnyland 22.1.2021, HBL 16.1.2021, Sipoon Sanomat 11.2.). Niin sanottua virallista palautetta on kerätty eri välinein ja lisäksi webinaarissa on tuotu esiin näkemyksiä. Tämä raportti kokoaa yhteen ja tiivistää karttakyselyssä, Ota kantaa -keskustelussa sekä kunnan kirjaamoon toimitetuissa mielipiteissä esitetyt näkökulmat. Tiivistäessä osa tiedosta jää ilmaisematta, mutta tavoitteena on ollut mahdollisimman hyvin kuvata eri näkökulmia ja niiden perusteluja.

Nikkilän kartanon asemakaavan suunnitteluun moni ehdotti nyt aikalisää ja vaihtoehtoisten ratkaisuiden pohtimista. Eräissä mielipiteissä toivottiin, että suunnitelmaan oltaisiin valmiita tekemään suuriakin muutoksia. Nikkilän kaavarungon suunnittelua ehdotetaan eräissä mielipiteissä aloitettavaksi uudelleen tyhjältä pöydältä. Eräissä mielipiteissä pidettiin tärkeänä, että kaavarunko laaditaan valmiiksi ennen Nikkilän kartanon asemakaavaa. Erillisten selvitysten laatua toivotaan myös arvioitavan tarkemmin, mikäli ne on tilattu

konsulttityönä. Eräissä mielipiteissä ehdotetaan tällaisille selvityksille jonkinlaista vertaisarviointimenettelyä.

Poliittisen päätöksenteon roolia tuotiin esiin muutamissa kommentteissa ja mielipiteissä, ja valtuutettujen toivotaan osallistuvan suunnitteluun liittyvään julkiseen keskusteluun omalla nimellään.

3.4 Koronapandemian vaikutukset

Useissa mielipiteissä tuotiin esiin koronapandemian vaikutuksia ihmisten arvostukseen ja asioiden tärkeysjärjestykseen. Eräissä mielipiteissä tuotiin esiin, että myös kunnan tulisi kyetä ketterästi sopeutumaan muuttuneeseen tilanteeseen ja arvioida tilanne uudelleen tulevaisuuteen katsoen. Lisäksi nostettiin esiin esimerkiksi työnteon tapojen muuttuminen (etätyö), ja sen vaikutukset liikkumistarpeeseen (junayhteyden tarve). Vaikutuksia arvioitiin kohdistuvan myös asumistoiveisiin esimerkiksi lähiliikuntapaikkojen merkityksen kasvamisena. Luontokokemuksen merkitys mainitaan stressin alentajana ja yleisen hyvinvoinnin edistäjänä.



Sammanfattning av planresponserna

Planstomme för Nickby (KR₃) och Detaljplan
för Nickby gårds centrum (NG8)

31.5.2021

Innehållsförteckning

1 Allmänt om rapporten	1
2 Kartenkät	1
2.1 Svararna i kartenkäten.....	2
2.2 KR3 Planstomme för Nickby: Gatunätet.....	3
2.3 KR3 Planstomme för Nickby: Cykelstråk.....	4
2.4 KR3 Planstomme för Nickby: Grönnetet.....	5
2.5 KR3 Planstomme för Nickby.....	6
2.6 Över eller under banan?.....	7
2.7 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8.....	9
2.8 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8: Rekreationsleder.....	10
2.9 Stilen på byggandet.....	11
2.10 Öppen respons.....	11
3 Diskussionen på dinåsikt.fi och skriftliga åsikter	12
3.1 KR3 Planstomme för Nickby.....	12
3.1.1 KR3: Prioriteringen av persontågstrafiken ifrågasätts.....	13
3.1.2 KR3: Kollektivtrafiken uppfyller inte allas behov av att färdas.....	14
3.1.3 KR3: Planstommens konsekvenser för trafiken.....	14
3.1.4 KR3: Insatsområden i bostadsbyggandet i Nickby.....	15
3.1.5 KR3: Önskemål om tillväxten och utvecklingen i Nickby.....	16
3.1.6 KR3: Området öster om Dalkärsvägen.....	16
3.1.7 KR3: Kvaliteten på nybyggandet och skyddet av kulturmiljön.....	17
3.1.8 KR3: Förutsättningar för service och näringsliv i Nickby.....	17
3.1.9 KR3: Attraktionsfaktorer i Sibbo och Nickby.....	17
3.1.10 KR3: Jämlika rekreationsmöjligheter i Nickby.....	18
3.1.11 KR3: Hållbar utveckling i Nickby.....	19
3.1.12 KR3: Planstommens konsekvenser för miljöstörningar.....	20
3.2 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8.....	21
3.2.1 NG8: Indelning av planläggningen i etapper och planeringsområdet.....	21
3.2.2 NG8: Områdets betydelse som rekreationsområde.....	21
3.2.3 NG8: Det byggda kulturarvet.....	22
3.2.4 NG8: Antal invånare.....	22
3.2.5 NG8: Tätortsbild och arkitektur.....	23
3.2.6 NG8: Trafiknät och bullerolägenheter.....	23
3.2.7 NG8: Placeringen av områden som ska byggas.....	24
3.2.8 NG8: Bevarandet av natur- och landskapsvärdena.....	24
3.2.9 NG8: Konsekvenser för hälsan.....	25
3.2.10 NG8: Grundvattenskydd.....	26
3.2.11 NG8: Byggbarhet och jordmån.....	26
3.3 Förfaranden för planering och deltagande.....	26
3.4 Effekterna av coronapandemin.....	28

Rapport över responsen på förslaget till planstomme för Nickby och på utkastet till detaljplan för Nickby gårds centrum

1 Allmänt om rapporten

Utkastet till detaljplan för Nickby gårds centrum (NG8) och förslaget till planstomme för Nickby (KR3) var offentligt framlagda 15.1–15.2.2021. Under framläggningstiden samlades respons om båda planprojekten av kommuninvånarna med tre olika metoder. Det var möjligt att kommentera planerna med en kartenkät som genomfördes med verktyget Maptionnaire och i en nätdiskussion i tjänsten dinåikt.fi. Dessutom kunde officiella åsikter inlämnas till kommunens registratur.

Den här rapporten är en sammanfattning av responsen som inkom via alla tre kanalerna. Syftet med sammanfattningen är att skapa en helhetsbild av responsen genom att strukturera synpunkterna och motiveringarna till dem. Materialet har analyserats med metoder inom kvalitativ innehållsanalys: responsen har gått igenom och synpunkterna fördelats på tematiska helheter. Rapporten har utarbetats av Pilvi Nummi (Asiantuntijat n+1 Oy).

Sammanfattningen fogas till planmaterialet för vardera projektet och synpunkterna tas i beaktande i den fortsatta utvecklingen av områdena.

2 Kartenkät

Kartenkäten genomfördes med verktyget Maptionnaire. Den besvarades av sammanlagt 88 personer. Av svaren gavs 78 på finska och resten på svenska eller något annat språk. De som svarade markerade sammanlagt 371 platser på kartan, av vilka 160 gällde detaljplanen för Nickby gårds centrum och de återstående 211 stomplanen för Nickby. Innehållet i de svar som gavs på kartorna har sammanfattats för kartframställningarna. På samma gång har man sört för anonymiteten i svaren. Planläggningen har tillgång till det ursprungliga enkät materialet.

Förutom bakgrundsuppgifterna bestod kartenkäten av två tematiska kart- och frågeavsnitt. Enkäten var strukturerad enligt följande:

- Bakgrundsuppgifter: svararens relation till området, boningsort, åldersgrupp
- Nickby planstomme: gatunätet, cykelstråk, jämförelse mellan en överfart och en underfart av banan, lösningen i planstommen
- Detaljplanen för Nickby gårds centrum: kommentering av planen (illustration), rekreationsleder, stilen på byggandet
- Öppen respons

2.1 Svararna i kartenkäten

Syftet med bakgrundsuppgifterna var att få en uppfattning om hurdana personer enkäten nådde. Största delen (88 %) av dem som svarade företrädde boendesynvinkeln. I 67 % av svaren uppgavs Nickby eller Nickby gård som boningsort. Av dem som svarade bodde 27 % på andra håll i Sibbo. Med hjälp av enkäten nådde man just inte alls ut till lokala företagare, föreningsaktiva eller personer som besöker Nickby på grund av att arbetsplatsen finns där. En relativt liten del av svaren gavs av politiska beslutsfattare i Sibbo kommun, kommunalanställda, före detta nickbybor och personer som överväger att flytta till Nickby. Andelen svar från dessa var 6–7 % i respektive grupp.

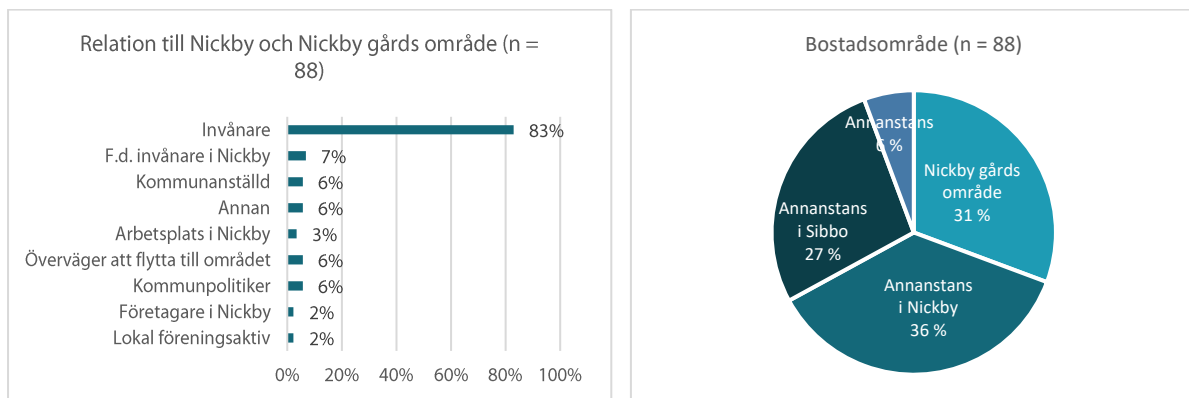


Diagram 1 och 2: Svararnas relation till Nickby och Nickby gårds område.

Bland åldersgrupperna nådde enkäten bäst 36–45-åringarna. Antalet svarare över 66 år och under 19 år var mycket litet. Av svararna var 91 % över 26 år och under 66 år.

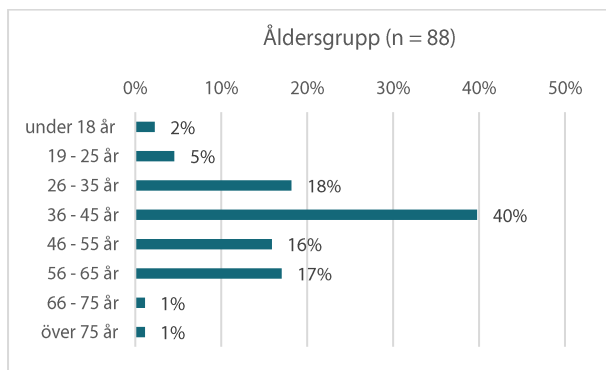
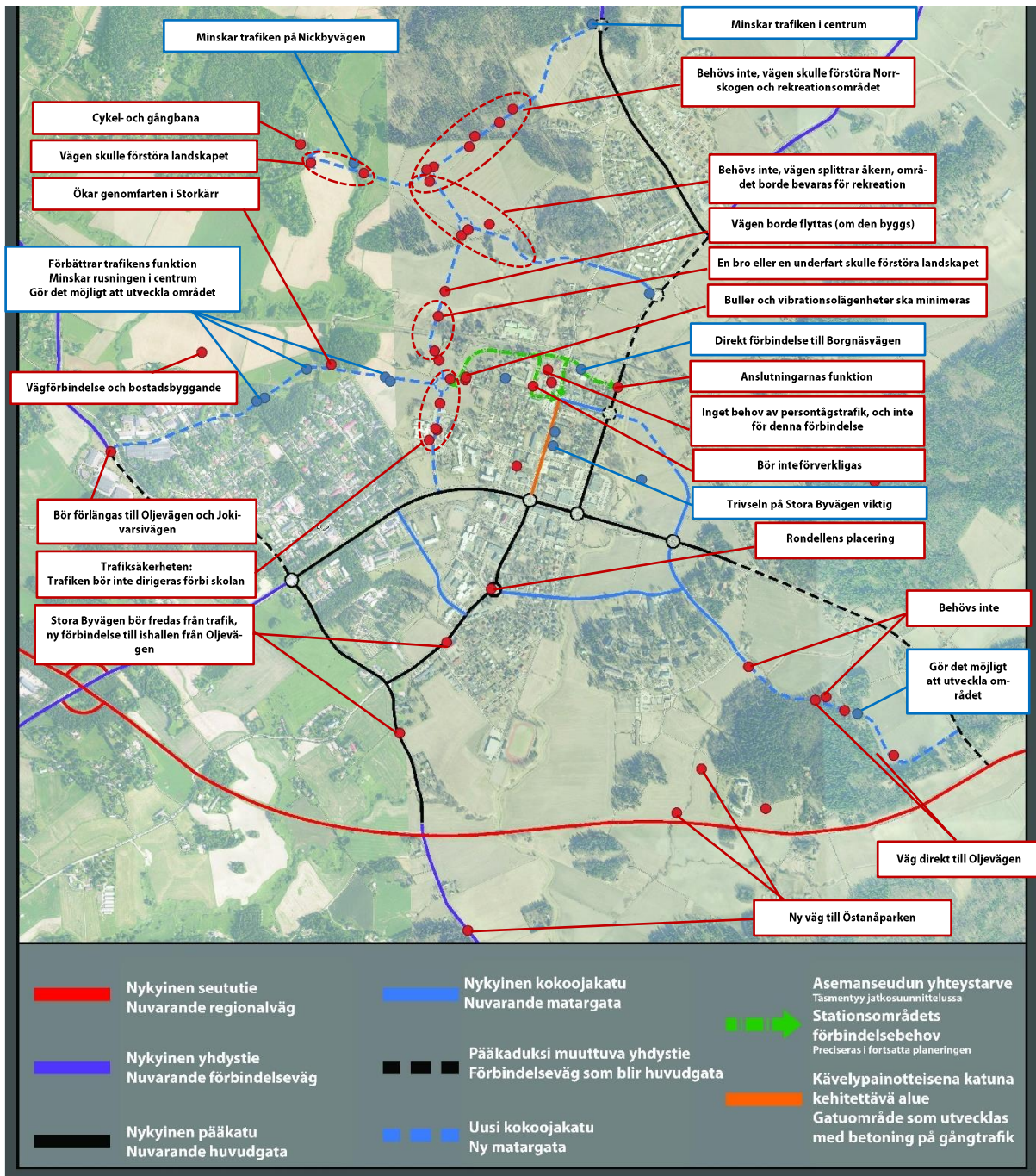


Diagram 3: Åldersfördelningen bland svararna.

Resultaten från kartenkäten refereras på de följande sidorna. I den här sammanfattningen presenteras de viktigaste frågorna och kommentarer som återkommit för samma positioner på kartan har slagits samman. Sammandrag av kommentarerna om enskilda punkter på kartan kan läsas i en separat bilaga (bilaga 1). Planläggningen har tillgång till det geografiska datamängder som innehåller de ursprungliga kommentarerna. Från dem har bara de centrala frågorna tagits med i den här sammanfattningen.

2.2 KR3 Planstomme för Nickby: Gatunätet

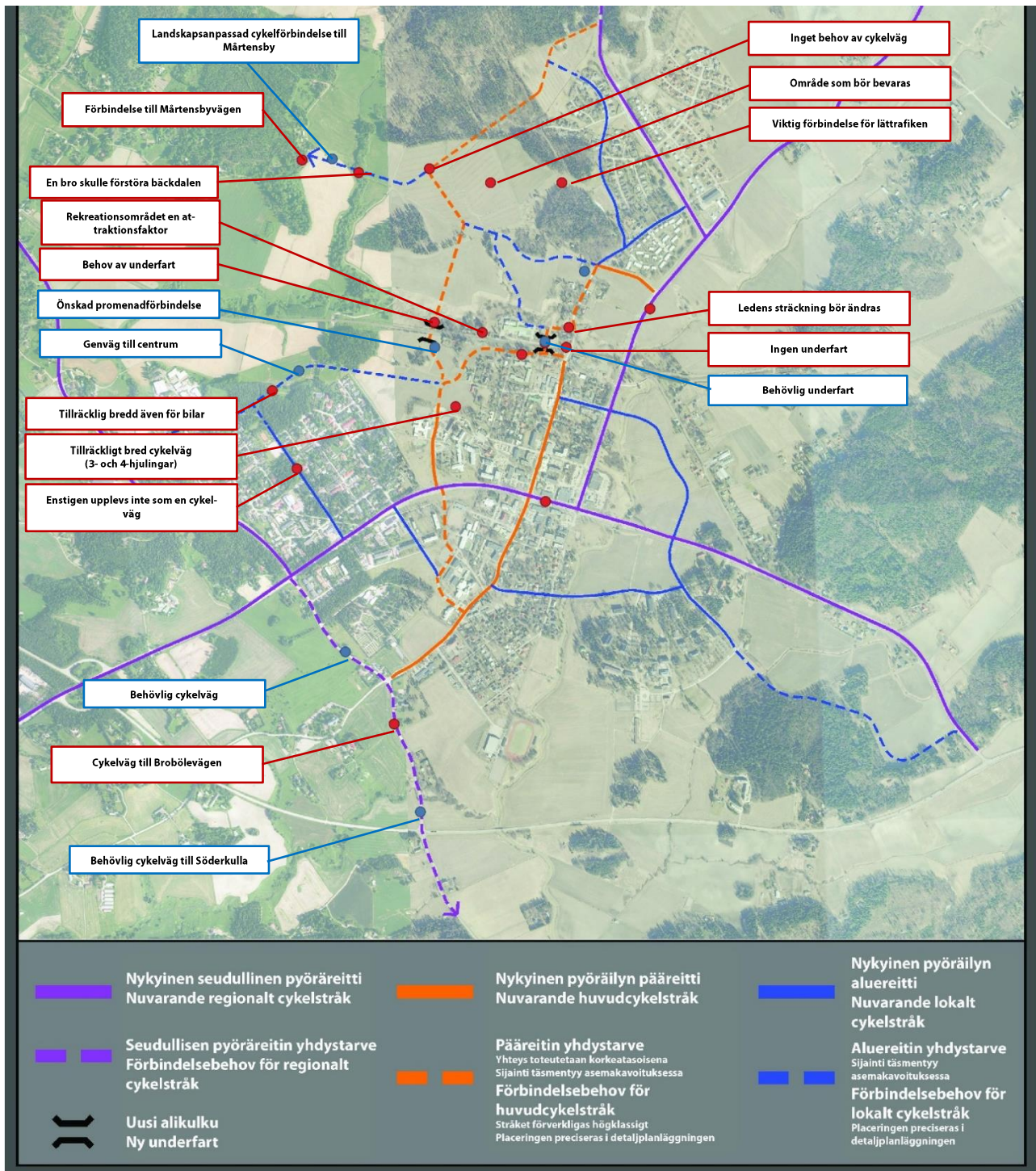


0 100 200 m

Sipoon kunta, 29.3.2021

KR3 Nickby planstomme
KR3 Gatunätet
● Gatunät, lyckade lösningar
● Gatunät, lösningar som bör förbättras

2.3 KR3 Planstomme för Nickby: Cykelstråk



0 100 200 m

Sipoon kunta, 29.3.2021

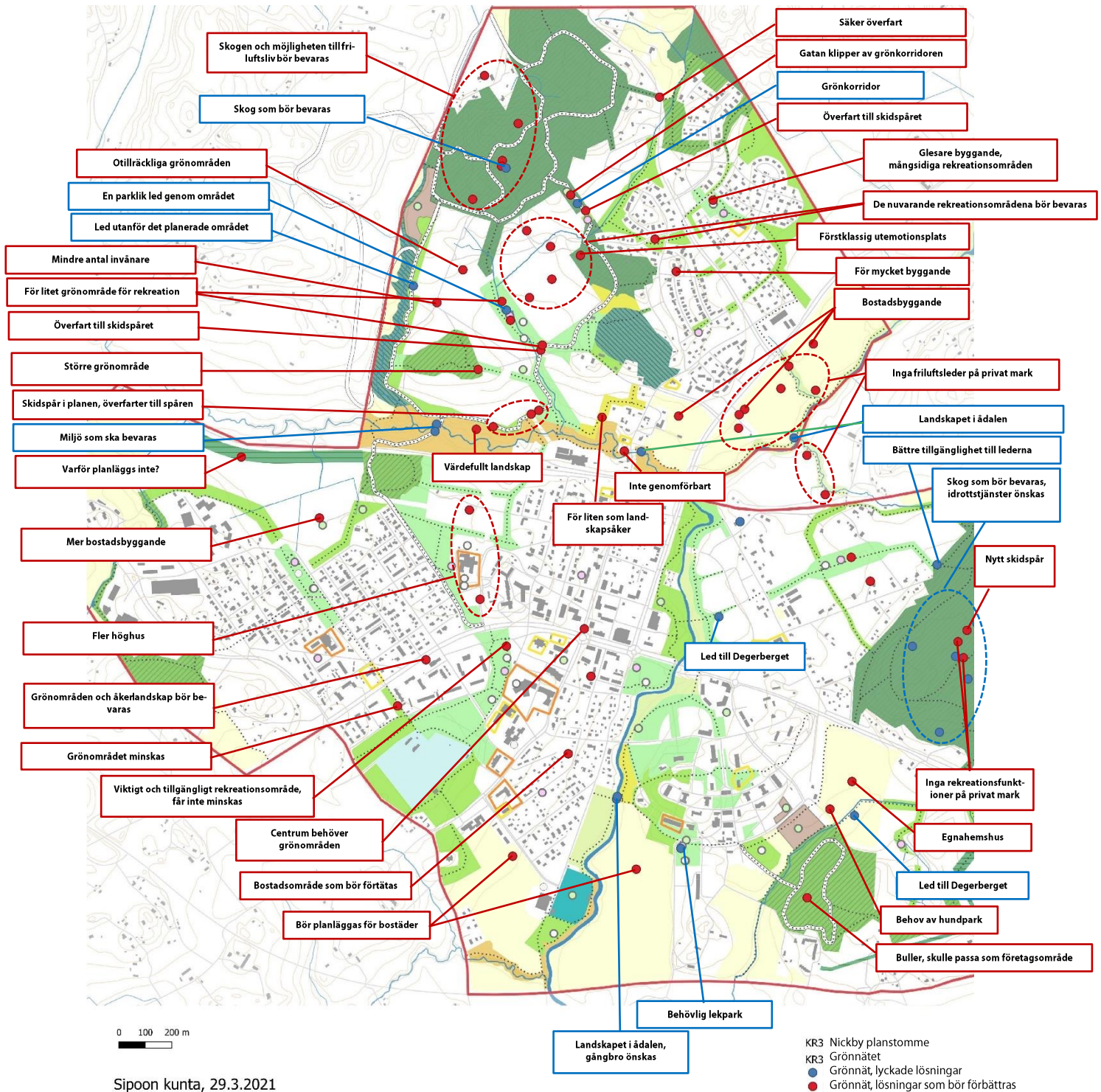
KR3 Nickby planstomme

KR3 Cykelstråk

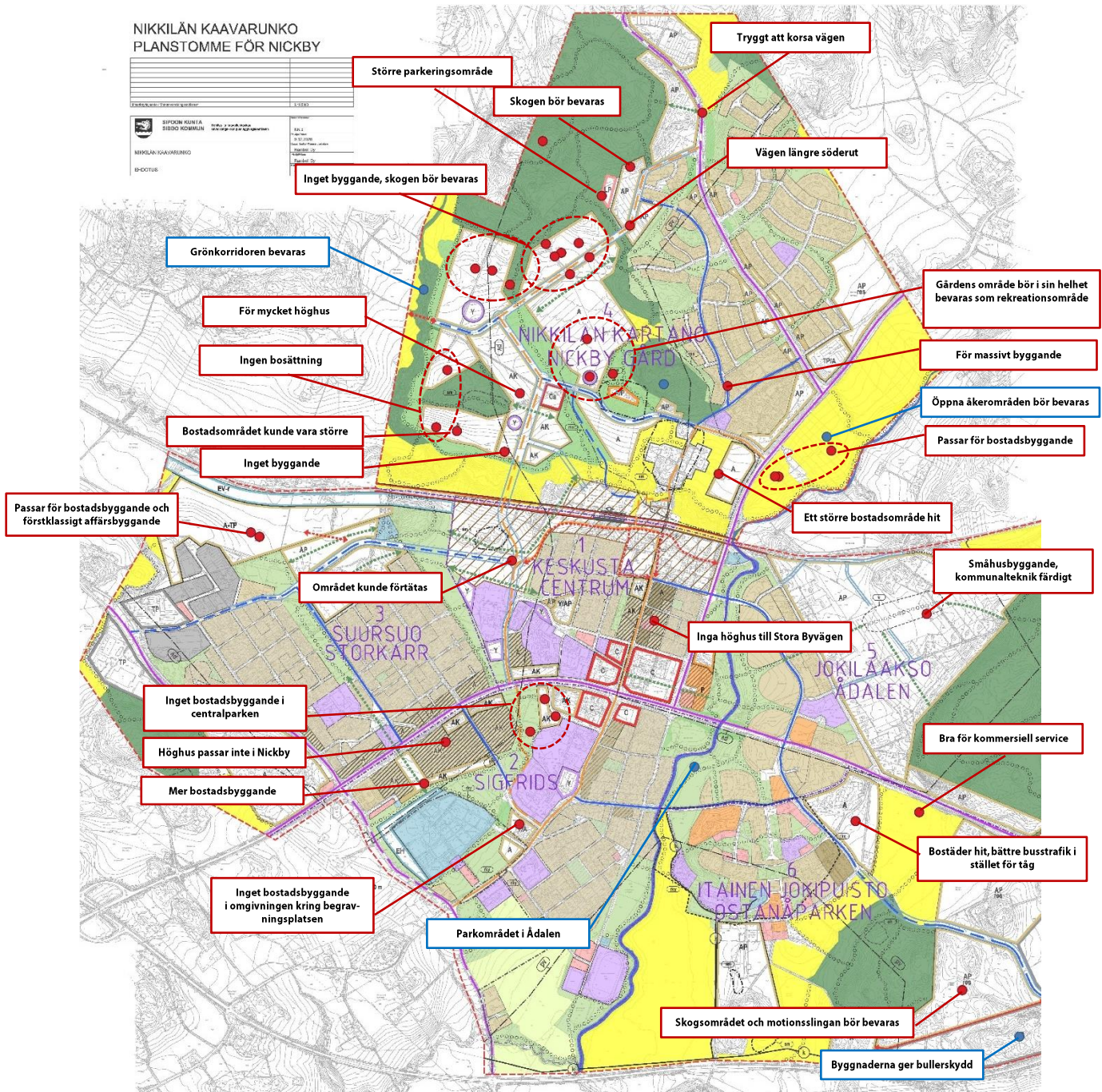
● Cykling, lyckade lösningar

● Cykling, lösningar som bör förbättras

2.4 KR3 Planstomme för Nickby: Grönnetet



2.5 KR3 Planstomme för Nickby



0 100 200 m

Sipoon kunta, 29.3.2021

KR3 Nickby planstomme
 KR3 Planstomme
 ● Lösningar som bör förbättras
 ● Lyckade lösningar

2.6 Över eller under banan?

En ny gatuförbindelse som ska korsa banan har planerats väster om den nuvarande stationen. Den skulle förbinda Nickby gårds område och centrum (till Klockarvägen). Den här nya gatuförbindelsen kan genomföras över eller under banan. En grov uppskattning av kostnaderna för de olika alternativen: över banan (bro) 5 mn euro och under banan (tunnel) 3 mn euro. Det frågades vilket alternativ som vore bättre med beaktande av kostnaderna: bro eller tunnel?

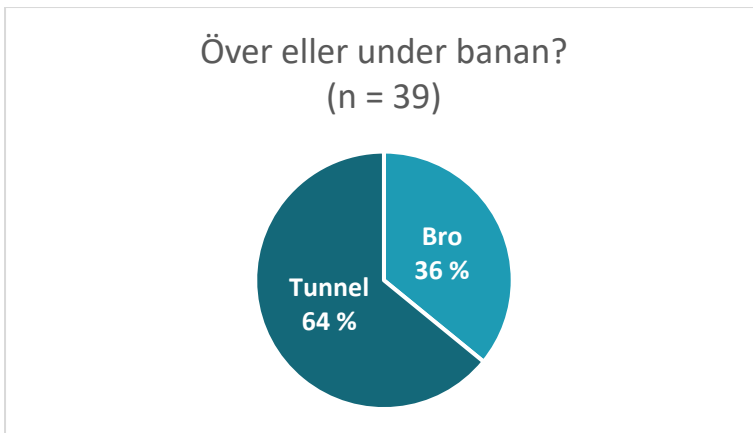


Diagram 4: 39 svarare tog ställning till den planerade trafikförbindelsen som ska korsa banan.

39 svarare tog ställning till frågan och majoriteten av dem (64 %) understödde en tunnel. Åsikterna motiverades så här:

- Effekter för landskapet: Flera av dem som understödde en tunnel ansåg att en sådan har mindre effekter för landskapet. De som var för en bro framförde att en bro kan byggas som ett stiligt element som framhäver det fina landskapsvärdet. Å andra sidan lyfte man i svaren också fram att man just inte alls satsat på broarnas utseende i Sibbo. En del svarare ansåg att båda lösningarna är dåliga för landskapet då en hög bro syns långt medan en underfart gör ett "sår" i landskapet.
- Byggbarhet och genomförbarhet: Jordmånen är mjuk lera och därför kan det vara svårt att bygga en tunnel.
- Kostnader: Även om kostnaderna för att bygga en bro är högre än för en tunnel, brukar brobyggen hålla sig inom budgeten. I fråga om tunneln framfördes att förstklassiga tunnlar är dyra och att förmånlige tunnlar inte nödvändigtvis uppfyller de kvalitetskrav som t.ex. kollektivtrafiken ställer.
- Naturvärden: En bro medför mindre störning för ånaturen och djuren i området.
- Tillgänglighet: En tillgänglig miljö förutsätter så jämna gångytor som möjligt och det vore enklare att genomföra med en bro.
- Funktion: Markanvändning och korsande trafik är möjliga under en bro.
- Säkerhet: Båda alternativen bedömdes också med hänsyn till säkerheten. Vissa ansåg att en tunnel är säkrare, medan andra röstade för en bro, särskilt med tanke på fotgängare: den otrivsamma miljön och risken för skadegörelse i tunnlar togs också upp.

- Dagvatten: Enligt prognoserna kommer extrema väderförhållanden att öka särskilt i södra Finland, vilket ökar risken för dagvattenöversvämningar. Därför vore en bro ett bättre alternativ än en tunnel.
- Kvaliteten på närmiljön: Från en bro öppnas en vy mot det omgivande landskapet, medan en tunnel bedömdes ge en otrevlig miljö (ett avgrundsligt rum).

En del av dem som besvarade frågan nämnde i motiveringarna att båda alternativen är lika dåliga särskilt med hänsyn till landskapet, naturen och rekreationen. Vissa motsatte sig att en förbindelse för fordonstrafiken över huvud taget byggs under eller över banan och önskade att andra alternativ för trafiken ska undersökas. I fråga om kostnaderna för alternativen konstaterades vidare att man i kostnads kalkylerna bör beakta användbarheten (tillgängligheten) och eventuella tilläggs kostnader i anslutning till underhållet (dagvattenöversvämningar).

Några svarare påpekade att illustrationerna inte ger rätt bild av alternativen.

I anslutning till frågan gavs också respons på banprojektet Kervo–Nickby. De som ansåg att banprojektet inte behövs motiverade sin åsikt med kollektivtrafikens låga nyttjandegrad, privatbilismens popularitet samt behoven av att färdas även åt andra håll än Helsingfors.

2.7 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8



0 100 200 m

NG8 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum
NG8 Planutkast
● NG8, lyckade lösningar
● NG8, lösningar som bör förbättras

2.8 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8: Rekreationsleder



0 100 200 m

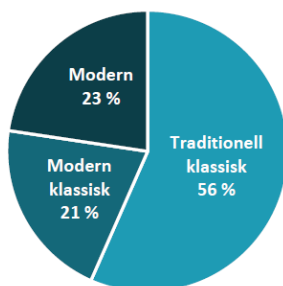
NG8 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum
Virki Rekreationsleder
 ● Rekreationsleder, lösningar som bör förbättras
 ● Rekreationsleder, lyckade lösningar
 — Led som bevaras
 — Led som upphör
 — Ny led
 — Skidspår

2.9 Stilen på byggandet

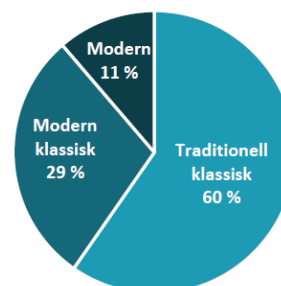


Önskemål i fråga om byggnadsstilen kartlades med en fråga som presenterade tre olika stilar med hjälp av bilder (1. Traditionell klassisk, 2. Modern klassisk och 3. Modern). 56 svarare tog ställning till stilen på höghus och 65 till stilen på småhus. I båda fallen ansåg mer än hälften av svararna att den traditionella klassiska stilen är bättre. De som skulle välja en modern stil för höghus var fler än de som skulle välja en modern stil för småhus. Modern klassisk stil fick återigen större understöd när det gäller småhus än höghus.

I hurdan stil önskar du att man ska bygga i Nickby gårds centrum?
Höghus
(n=56)



I hurdan stil önskar du att man ska bygga i Nickby gårds centrum?
Småhus
(n=65)



2.10 Öppen respons

I den öppna responsen i kartenkäten tog svararna ställning till tillväxten, nybyggandets placering, omfattning och stil samt lösningarna inom kollektivtrafiken i Nickby. Dessutom framhövdes vikten av invånarna får uttala sig och påverka. En stor del av den öppna responsen gällde planeringen av Nickby gårds centrum, men det gavs också allmänna kommentarer som gäller hela Nickby. Åsikterna sammanföll i hög utsträckning

med den diskussion som fördes på dinásikt.fi. Ett sammandrag av åsikterna som lämnades in via den webbplatsen presenteras i de följande kapitlen.

En del svarare gav positiv respons på enkäten och hoppades att resultaten ska publiceras. Den här rapporten har sammanställts för publicering på båda planprojektens webbsidor. Dessutom är rapporten en del av det planmaterial som läggs fram för beslutsfattarna.

3 Diskussionen på dinásikt.fi och skriftliga åsikter

I diskussionen i tjänsten dinásikt.fi¹ deltog 33 olika signaturer som ställde frågor och gav motiverade synpunkter. Planläggaren svarade aktivt på frågorna och kommentarerna i diskussionen. Antalet kommentarer i diskussionen blev sammanlagt 102, varav 28 var svar från planläggaren. Största delen av de egentliga kommentarerna handlade om ställningstaganden till planerna eller argument för olika synvinklar. En del inlägg var snarare frågeställningar än kommentarer.

Skriftliga åsikter och anmärkningar inlämnades på vanligt vis till kommunens registratur. Sammanlagt 63 stycken inlämnades, av vilka 14 gällde förslaget till planstomme för Nickby, 37 detaljplanen för Nickby gårds centrum och 12 båda planerna.

Kommentarerna i diskussionen och de skriftliga åsikterna och anmärkningarna analyserades enligt metoder inom kvalitativ innehållsanalys med tillämpningen Atlas.ti. I analysen plockades diskussionsämnen, åsikterna och motiveringarna till dem fram ur diskussionsmaterialet.

I webbdiskussionen och i de skriftliga åsikterna togs i hög utsträckning samma synpunkter upp, men i de skriftliga åsikterna ingick dessutom observationer som inte hade behandlats i webbdiskussionen. Sådana var till exempel skyddet av kulturmiljön, de sociala problemen i Nickby samt personliga önskemål om näromgivningen, som till exempel åsikter om förslagen till kompletteringsbyggande av den egna boendemiljön. Coronapandemins effekter för framtidens boendeval och färdbehov behandlades klart mer i de skriftliga åsikterna jämfört med den respons som inkom via nätet. I åsikterna lyftes vidare fram detaljerade frågor i anslutning till privata fastigheter som på grund av integritetsskyddet inte tas upp i den här rapporten förutom på ett allmänt plan.

3.1 KR3 Planstomme för Nickby

I det här avsnittet behandlas synpunkter på planstommen för Nickby och utvecklingen av Nickby. Förslaget till planstomme väcker diskussion kring målen för utvecklingen av Nickby samt frågor om värderingar och om beroendeförhållandena i anslutning till olika planeringslösningar. Hur olika delområden av Nickby ska utvecklas i förhållande till varandra är en återkommande fråga i diskussionen. Exempelvis har planeringen och genomförandet av Nickby gårds centrum konsekvenser för ett större område i Nickby. Den här samverkan är enligt kommunens planläggare orsaken till att förslaget till planstomme för Nickby är framlagt samtidigt som utkastet till detaljplan för Nickby gårds centrum.

¹ www.otakantaa.fi/sv/hankkeet/555/

3.1.1 KR3: Prioriteringen av persontågstrafiken ifrågasätts

I flera åsikter ifrågasattes prioriteringen av persontågstrafiken framom andra strategiska mål som kommunen ställt upp. Kopplingen mellan tillväxtmålen för Nickby och prioriteringen av tågförbindelsen diskuterades särskilt mycket. Man frågade sig om det är nödvändigt för Nickby att växa snabbt just av den anledningen att man ska kunna inleda persontågstrafik? Frågan gällde särskilt till det målsatta invånarantalet för Nickby gård i detaljplanen. I en kommentar påpekades att prioriteringen av tågförbindelsen är ett strategiskt val som inte ska beslutas om i samband med ett enskilt planprojekt. Å andra sidan framhövdes i kommentarerna att Sibbo kommuns strategi även har andra viktiga mål som borde beaktas parallellt med målet om att inleda persontågstrafik. Andra mål som ansågs viktiga är bland annat respekt för naturvärden och en naturnära livsmiljö även nära centrumen samt smidiga trafikförbindelser både i centrumen och i byarna. I en åsikt konstaterades att det inte skulle strida mot de strategiska målen att helt låta bli att genomföra Nickby gårds område.

Särskilt det att persontågstrafiken utgör en utgångspunkt för planeringen av Nickby gård betraktades som dåligt. Områdets värde för rekreationsbruket och den upplevda nyttan av tågförbindelsen och osäkerheten kring genomförandet står emot varandra i den här frågan. I en åsikt konstaterades vidare att inledandet av persontågstrafiken har förknippats med ett villkor i MBT-avtalet, dvs. om det blir verklighet eller inte beror på ökningen i antalet invånare.

Tvivel om tågförbindelsens lönsamhet uttrycktes också på olika sätt i ett flertal kommentarer. Å andra sidan fastslogs i en kommentar att det inte förutsätts stora investeringar för att inleda persontågstrafiken eftersom banan är i gott skick. En annan diskussionsdeltagare lyfte åter fram att tågförbindelsen inte har prioriterats i MBT-avtalet utan den snarare ses som ett mål på lång sikt.

Att påskynda tågförbindelsen ansågs onödigt i vissa kommentarer. I en kommentar konstaterades att det antal invånare som persontågstrafiken förutsätter torde uppnås tidigast år 2030 och att det därför är konstigt med ett strategiskt val att påskynda tågförbindelsen redan år 2025. I en annan kommentar ansågs det att eventuella rusningsavgifter eller ändringar i trafiklösningarna i Helsingfors centrum inte heller förutsätter en påskyndad tidtabell för persontågstrafiken. I diskussionerna lyfte deltagarna fram att tågförbindelsen inte bör uteslutas på lång sikt men att den inte bör främjas "till vilket pris som helst" utan genomföras i det skede när invånarantalet har ökat i måttlig takt till en tillräcklig nivå. Det målar (2025) för tågförbindelsen som fastställts av kommunfullmäktige betraktades också som realistiskt. I en åsikt lyfte man fram att HSR-området inte ens har tillräckligt med tåg för den här linjen och att tåganskaffningar under de kommande åren inte heller kommer att vara avgörande eftersom de ska ersätta gamla tåg. Först kring år 2030 skulle det finnas tåg för Sibbolinjen. Genomförandet förutsätter också nya servicehallar.

I samband med tågförbindelsen nämndes också konsekvenserna av en ändring för det befintliga vägnätet och trafikförbindelserna för dem som bor längre bort från banan. För att persontågstrafik ska inledas förutsätts att plankorsningarna ändras till planskilda anslutningar (under eller över banan) eller stängs för trafik. Frågan gällde särskilt platsen där Märbackavägen korsar banan. För dem som bor i området skulle en stängning av korsningen innebära en lång omväg till Nickby.

Att utveckla busstrafiken ansågs både i webbdiskussionen och i åsikterna som ett bra och mer flexibelt alternativ till tåget. Elbussar bedömdes också vara en mer ekologisk och ekonomisk hållbar lösning än en tågförbindelse. I en kommentar föreslogs bl.a. en direkt bussförbindelse till Dickursby. Vidare nämndes att en tågförbindelse antagligen skulle försämra situationen angående busstrafiken i Sibbo och särskilt de som bor i byarna skulle få en sämre ställning än andra. I en kommentar önskades en mångsidig utveckling av kollektivtrafiken utan att man behöver förbinda sig till spårtrafiken.

Att Östbanan bör tas i beaktande i Nickby nämndes också i en kommentar. Om Östbanan blir verklighet blir det nödvändigt med ett extra spår i Nickby, vilket påverkar utrymmesreserveringen för banan. I det här sammanhanget konstaterades vidare att skulle kunna finnas en lämplig plats för HRT:s tågdepå på Sibbosidan.

3.1.2 KR3: Kollektivtrafiken uppfyller inte allas behov av att färdas

Med hänsyn till dem som anlitar kollektiva trafikmedel ansågs en tågförbindelse ha både fördelar och nackdelar. Vissa diskussionsdeltagaren ifrågasatte överlag satsningarna på kollektivtrafiken, eftersom bara få sibbobor åker kollektivt, enligt dem. De ansåg att sibboborna i huvudsak kör med egen bil eftersom förbindelserna till de kollektiva trafikmedlen är besvärliga. I en kommentar konstaterades att det nuvarande området för anslutningsparkering i Nickby inte är särskilt populärt. Frågan dryftades också med hänsyn till effekterna av coronapandemin: en som kommenterade förutspådde att behovet av kollektivtrafik minskar allteftersom det blir vanligare att arbeta på distans.

I vissa kommentarer ansågs det att Nickbys läge i förhållande till andra växande och attraktiva kommersiella centrum i Helsingforsregionen (t.ex. i Träskända och Kervo) är problematisk för utvecklingen av tågtrafiken: det finns ingen direkt förbindelse till Helsingfors och till exempel från norra delen av Sibbo är avståndet kortare till Träskända och Kervo än till Nickby. En diskussionsdeltagaren påpekade vidare att även tågstationens läge inom Nickby är ofördelaktig med tanke på den nuvarande bosättningen. I diskussionen hänvisades också till problemen i Kivistö i Vanda: privatbilism behövs i området trots att det planerades så att det skulle stöda sig på tågtrafiken, eftersom den tänkta servicen inte blivit verklighet.

Det konstaterades också att alla sibbobor inte kommer att ha nytta av tågförbindelsen eftersom de inte bor nära de planerade stationerna. I en åsikt konstaterades att nyttan med tågförbindelsen i hög utsträckning beror på antalet mellanstationer, vilket återigen bromsar upp resetiden. Å andra sidan kommer tåget inte att utan mellanstationer kunna betjäna invånarna t.ex. i Mårtensby och Tallmo.

Vissa diskussionsdeltagare ansåg också att tågets turintervall inte kommer att bli tillräckligt kort för att vara ett lockande alternativ. En del ansåg att en tågförbindelse är besvärlig och opraktiskt eftersom en resa till exempel till Helsingfors förutsätter omstigning i Kervo. I en kommentar påpekades också att det nuförtiden är omöjligt att få en sittplats på morgnarna i de snabba R- och Z-tågen från Kervo, vilket gör att resan är mindre bekväm och möjligheten att arbeta sämre. Därtill tog man upp komplexiteten i behoven av att färdas: resor företas i många olika syften (inte bara till arbetsplatsen) och åt många olika håll, inte enbart mot Kervo och Helsingfors. Många ansåg därför att busstrafik är ett bekvämare och behändigare sätt att ta sig fram. I några åsikter ansågs att satsningar på tågförbindelsen till och med kan leda till att privatbilismen ökar eftersom utbudet av bussurer blir sämre. I en del kommentarer hörde man sig också för om det gjorts utredningar om den kollektiva trafikens nuvarande utnyttjandegrad och uppskattningar om framtiden.

Vissa som kommenterade värdesatte dock en tågförbindelse. De ansåg att tåg är ett behagligare och enklare färd sätt till exempel om man rör sig med barnvagn. För dem vore det också viktigt med en kortare resetid från Nickby, både till Kervo och till Helsingfors.

3.1.3 KR3: Planstommens konsekvenser för trafiken

Särskilt i de skriftliga åsikterna uttrycktes oro för att trafiken på Jokivarsivägen, där det redan idag förekommer tidvis rusning, inte kommer att löpa särskilt smidigt när antalet invånare i Nickby ökar. I en åsikt påminde man dessutom om behovet av parkeringsplatser i Nickby.

I vissa åsikter ansågs att tågstationens placering borde tas upp till ny prövning. Ett bättre läge vore till exempel närmare Borgnäs vägen. I en åsikt betraktades utredningarna om tågtrafiken och planeringslösningarna i stationsnejden som otillräckliga för ett beslut om stationens placering.

Därtill gavs kommentarer om antalet broar över Ollbäcken och det ifrågasattes om alla behövs. Exempelvis ansågs det onödigt med en bro för fordonstrafik till den kommande stationen längs Ollbäcksvägen.

3.1.4 KR3: Insatsområden i bostadsbyggandet i Nickby

I diskussionen lyfte man fram den inbördes prioriteringen av de nya bostadsområdena. I några kommentarer hänvisades till utredningen om trafiknätet i Nickby, där tre olika scenarier har lagts fram om koncentrationen av bostadsbyggandet. Man undrade varför just det norra alternativet har valts. I många kommentarer hoppades man att målen för invånarantalet i Nickby gårds centrum ska sänkas genom att förskjuta planläggningen (eller hela bostadsområdet) till andra områden som planerats för bostadsbyggande intill fungerande trafikförbindelser, som till exempel öster om Dalkärsvägen eller längs Oljevägen. I vissa åsikter föreslogs däremot ett ännu effektivare byggande strax intill den framtida stationen. I en åsikt motsatte man sig förtätning och kompletteringsbyggande i de befintliga småhusområdena i Nickby.

En del av dem som gav åsikter ansåg att Nickby centrum är det bästa alternativet för förtätning. I en åsikt nämndes vissa ineffektivt byggda kvarter i centrum, som ämbetshuset och de låga affärsbyggnaderna. En blandad centrumstruktur som kombinerar service och boende föreslogs i en av åsikterna. I en åsikt betraktades en förtätning av centrum som positivt med tanke på tillgången till service och önskades fler höghus i nuvarande centrum, inbegripet Lukkarin koulu.

När det gäller de övriga områdena gavs kommentarer om bostadsområdet som planerats längs Borgnäs vägen: det borde enligt en av kommentarerna flyttas så att det bättre ansluter sig till den befintliga bebyggelsen. I en åsikt föreslogs bostadsbyggande på åkerområdet mellan Borgnäs vägen och Sibbo å samt på åkarna i Östanåparken.

I fråga om Marskattan framfördes att området borde utvecklas för småskaligt bostadsbyggande, utan alltför massiva byggnader, för att nybyggandet ska passa in i det värdefulla kulturlandskapet. Dessutom borde grönförbindelsen i generalplanen tas i beaktande i planstommen.

När det gäller tätheten i bostadsbyggandet och byggnadstyperna framförde vissa diskussionsdeltagare att egnahemshus bör prioriteras framom höghus. Flera som gav respons skulle önska möjlighet att bygga traditionella egnahemshus på stora tomter. I några kommentarer hänvisades även till hurdana målgrupper och inkomstnivåer olika byggnadstyper betjänar och lockar till Nickby. I en kommentar befarade man att höghusbyggande kommer att leda till "problemförorter" och drog paralleller till bostäder till exempel i Vanda. I bakgrunden finns tanken på attraktionsfaktorerna i Sibbo kommun – luftigheten, rymligheten och närheten till naturen. De som kommenterade ansåg att dessa faktorer förverkligas bättre i en gles bebyggd miljö.

Vissa motsatte sig att det överhuvudtaget ska få byggas nya bostäder. I de åsikterna framfördes att nytt bostadsbyggande, ifall det tillåts, bör placeras söder om banan eller till exempel längs Borgnäs vägen. Å andra sidan kritiserades också områdesreserveringarna för bostadsbyggande längs Borgnäs vägen av skäl som hör samman med landskapet. I en åsikt ansågs Åbacka åkerområde i Hertsby som ett viktigt landskap för småhusområdet vid Nickby gård som inte bör bebyggas.

3.1.5 KR3: Önskemål om tillväxten och utvecklingen i Nickby

Allmänt sett motsätter sig kommuninvånarna inte en ökning av invånarantalet, men de vill påverka hur Nickby växer och i vilken takt. Synpunkterna på tillväxttaket uppvisar emellertid stora variationer. Många önskar dämpa tillväxtmålen och rikta in tillväxten på ett annat sätt än vad som lagts fram i planstommen. En naturlig tillväxttakt skulle enligt vissa betyda ett tomtutbud som motsvarar efterfrågan. En diskussionsdeltagare konstaterade att det tar tid att utveckla ett fungerande och trivsamt område. Visionerna i planstommen betraktas inte till alla delar som trovärdiga och att nya områden genomförs snabbt upplevs som ett hot mot trivseln. Å andra sidan sades i en kommentar att Sibbo medvetet valt en snabb tillväxttakt som sin strategi.

I planläggningen har det hänvisats till målen i [huvudstadsregionens MBT-avtal](#) (markanvändning, boende, trafik), som även Sibbo kommun har godkänt. Både i webbdiskussionen och i vissa åsikter ifrågasattes MBT-avtalets roll som ett instrument som styr utvecklingen i Sibbo. Vissa som kommenterade föreslog till och med att kommunen borde frånträda avtalet. I vissa åsikter nämndes MBT-avtalets mål om mångsidigt fungerande områden som främjar välfärden och konkurrenskraften och i det sammanhanget påpekades att målen utöver utvecklandet av fungerande trafikförbindelser även avser goda närrekreationsmöjligheter för de lokala invånarna. En diskussionsdeltagare betonade att det även i kommunens strategi framhävdes att naturvärdena och närheten till naturen ska skyddas parallellt med tillväxtmålen. I diskussionen konstaterades också att tillväxtmålen i MBT-avtalet inte är bindande för kommunen. I diskussionen förknippades tillväxtmålen med prioriteringen av tågförbindelsen, vilket behandlades i ett tidigare avsnitt av rapporten 3.1.1. Utifrån diskussionen är det uppenbart att många upplever att rekreationsområdet vid Nickby gård är på kollisionskurs med tillväxtmålen för tätorten. I en åsikt ansågs det att MBT-avtalet tar självbestämmanderätten av kommunen.

I samband med tillväxtmålen togs också språkfrågan upp i en av åsikterna. Med hänvisning till en utredning om tillväxten bland invånare i huvudstadsregionen vars modersmål är något annat språk än finska eller svenska konstaterades att en betydande del av tillväxten i Sibbo kommer att utgöras av just denna befolkning, vilket inte är önskvärt enligt den som framförde åsikten.

I många åsikter hänvisades till Sibbo kommuns strategi och konstaterades att vissa lösningar i planstommen står i konflikt bland annat med närheten till naturen och trivseln samt goda rekreations- och fritidsmöjligheter. I en åsikt påpekades vidare att strategin bör verkställas i sin helhet, inte selektivt så att bara vissa strategiska mål uppnås.

3.1.6 KR3: Området öster om Dalkärrsvägen

Planerna för området öster om Dalkärrsvägen kommenterades både i webbdiskussionen och i skriftliga åsikter. Markägarna i området har utarbetat ett gemensamt ställningstagande till förslaget till planstomme. De anser att gröns- och rekreationsområden samt funktioner som betjänar friluftslivet har placerats i området för att ersätta det rekreationsområde vid Nickby gård som krymper till följd av detaljplanen. I diskussionen framfördes att de rekreationsfunktioner som anvisats på åkerområdena vid Degerberget och öster om Dalkärrsvägen är överdimensionerade och inte lämpar sig för området. De nuvarande användningsändamålen och de befintliga fastigheterna har inte beaktats tillräckligt i planen. I flera kommentarer konstaterades att Degerberget inte lämpar sig som rekreationsområde på grund av den tuffa terrängen och också eftersom jakt idkas i området.

Markägarna kritiserade också planeringspraxisen: innehållet i förslaget till planstomme har inte diskuterats med markägarna i förväg och informationen om planen har inte nått ut till alla markägare. Markägarnas synpunkter på förfarandet för planering och deltagande behandlas mer ingående i avsnitt 3.3.

3.1.7 KR3: Kvaliteten på nybyggandet och skyddet av kulturmiljön

Kvaliteten på det som byggts i Nickby på senare år kommenterades i en kritisk ton både i webbdiskussionen och i de skriftliga åsikterna. Vissa deltagare kommenterade byggandets visuella yttre och frågade om genomförandet motsvarar planerna och de krav som ställts i planläggningen. Med hänvisning till tidigare genomföranden misstänkte man också utfallet av kvalitetskraven för de nya bostadsområdena. I en åsikt ansågs det också viktigt att försvara de av kommunen uppställda kvalitetskraven i trycket av byggfirmornas ekonomiska intressen och framhövdes att kvalitetskraven på arkitekturen och hållbart byggande bör inkluderas med bindande verkan i detaljplanerna.

I de skriftliga åsikterna tog man också upp skyddet av kulturarvet i Nickby. Landsbygds miljön och traditionellt byggande i trä nämndes som särdrag i Nickby. Helheten av gamla trähus längs Stora Byvägen togs i flera kommentarer upp som ett viktigt landskap som bör bevaras. Det ansågs att miljön förstörs om fler höghus byggs i området. Det lades också fram önskemål om mer traditionellt och småskaligt byggande.

Därtill nämndes konsekvenserna av detaljplaneringen av Nickby gårds centrum för kulturmiljön vid gården, särskilt det omgivande kulturlandskapet som ju upplevs som viktigt. Respons som gäller kulturmiljön vid Nickby gård behandlas också i avsnitt 3.2.3.

3.1.8 KR3: Förutsättningar för service och näringsliv i Nickby

I en kommentar gavs köpbeteendet som en viktig faktor när det gäller utvecklingen av servicen i Nickby. Tillväxten leder inte direkt till en ökning i den kommersiella servicen ifall invånarna fortsättningsvis handlar i större centrum, som Kervo, Träskända och Borgå. Det gavs olika synpunkter på vad som är tillräcklig service: vissa hoppades att servicen ska förbättras, medan andra ansåg att servicen är helt tillräcklig eftersom man kan köpa dagligvaror i Nickby.

I kommentarerna nämndes också att tillväxten utnyttjas som ett marknadsföringsfrags för att locka nya företag till Nickby. En diskussionsdeltagare påpekade att det tidigare fanns brist på affärslokaler i Nickby, men att det för närvarande verkar vara svårt att locka företag till lokalerna i Nickby. Hen förmodade att den minskade efterfrågan på affärslokaler hör samman med ökningen inom näthandeln och förändringarna i människornas köpbeteende i allmänhet, vilket har minskat antalet stenfotsbutiker även på andra håll i landet. Med tanke på det ansåg deltagaren att den utlovade förbättringen av servicen inte är trovärdig även om antalet invånare skulle öka. I vissa åsikter framhövdes emellertid att tillräckliga förutsättningar för företagsverksamhet bör säkerställas i centrum så att kommunens självförsörjning på arbetstillfällen ökar och den kommersiella servicen blir mångsidigare. I en åsikt påpekades vidare att det i arbetet med planstommen har hänvisats till en gammal utredning om servicenätet (från år 2016), som innehåller information som inte längre motsvarar dagsläget.

Tillväxten förutsätter att kommunen satsar på den offentliga servicen allteftersom efterfrågan ökar. I en åsikt påpekades att planstommens konsekvenser för efterfrågan på service (t.ex. hälsovård och utbildningstjänster) inte har beaktats tillräckligt.

3.1.9 KR3: Attraktionsfaktorer i Sibbo och Nickby

Som kommunens attraktionsfaktorer nämndes bland annat kvalitet, rymlighet och särprägel samt naturen, skogar, landsbygds miljöer, fridfullhet, småskalighet, människonära byggande. I en kommentar konstaterades att öppna vyer längs vägarna har varit kännetecknande för Sibbo. Traditionerna och traditionellt byggande nämndes också som faktorer som ger Sibbo en särprägel.

I en kommentar påpekades att planerna inte kan verkställa kommunens strategiska mål om att vara "en grön oas intill huvudstadsregionen". I flera kommentarer önskades att Sibbo ska bevara sin särprägel även framöver och på det sättet skilja ur bland de andra kommunerna i regionen.

Många fastslog också att höghusområden inte är någon orsak att flytta till Sibbo. Däremot intresserar sig till exempel barnfamiljer för stora egnahemstomter, sådes det i kommentarerna. Utöver den egna gårdsplanen är det enligt vissa kommentarer viktigt med en fungerande infrastruktur: tillräckliga parkeringsplatser och bra datakommunikationsförbindelser. En som kommenterade berättade att hen hade flyttat till Nickby uttryckligen på grund av tätortens landsbygdskaraktär. Å andra sidan betraktades också små egnahemshus som en bra idé i webbdiskussionen.

Nickby beskrevs som ett landsbygdslikt kommuncentrum eller en by. En diskussionsdeltagare önskade att Nickby ska bevara sin karaktär som en liten by på landet med några butiker, jordbrukslandskap och natur nära centrum. En annan tyckte att grönskan är en betydande egenskap. Områdets historia togs också upp i kommentarerna.

Många attraktionsfaktorer kopplades uttryckligen till området vid Nickby gård. Utifrån diskussionen verkar det som att det omfattande rekreations- och friluftsområdet ger dragkraft åt Nickby. Folk har flyttat till Sibbo just på grund av närheten till naturen och landsbygds miljön. För många är det viktigt att få röra sig ute i orörd natur, och en sådan upplevelse kan inte en park ersätta även om den byggs förstklassigt. De goda möjligheterna till friluftsliv framhövs som starka attraktionsfaktorer för Nickby. I en åsikt påpekades att utan närheten till naturen och möjligheterna till friluftsliv blir priset för boendet Nickbys enda konkurrenstrumf.

En person som överväger att flytta tillbaka till Sibbo uttryckte i sin kommentar missnöje med hur kommunen beaktar invånarnas önskemål och välbefinnande. Delaktighet i den egna livsmiljön förefaller utifrån diskussionen vara en viktig faktor för boendetrivseln. I diskussionen kopplades möjligheterna till närrekreation till livskvaliteten och välbefinnandet.

3.1.10 KR3: Jämlika rekreationsmöjligheter i Nickby

I diskussionen betonades att alla invånargrupper i Sibbo ska ha jämlika möjligheter till rekreation. Området vid Nickby gård beskrevs som en lämplig miljö för olika målgrupper, särskilt eftersom det är så lättframkomligt. Nickby gårds betydelse som rekreationsområden behandlas mer ingående i avsnitt 3.2.2 (s. 21). Enligt diskussionen är det mycket viktigt med ett utbud av jämlikt tillgängliga, naturnära rekreationsmöjligheter. Exempelvis kan Degerberget enligt kommentarerna inte betraktas som lämplig för alla målgrupper bland annat på grund av terrängformerna. Dessutom, som konstaterats ovan, fick de rekreationsfunktioner som anvisats vid Degerberget och åkrarna öster om Dalkärret inget understöd av de markägare som deltog i diskussionen (se avsnitt 3.1.6, s.16). Däremot konstaterade en diskussionsdeltagare att det finns andra bra alternativ till närrekreation i Nickby, som till exempel i ådalen och på motionsspåret vid backen i Rux. Närheten till Sibbo storskog togs också upp i en kommentar.

Också mindre närgrönområden är viktiga för bostadsområdena. I en kommentar nämndes också hur viktiga de lättillgängliga små grönområdena är till exempel längs Borgnäs vägen och Paipisvägen, både för äldre invånare och som lekplatser för barn. I en skriftlig åsikt begärde man att de här områdena, som i planstommen har anvisats för bostäder, ska bevaras som grönområden. Önskemål om en tennisplan vid Paipisvägen för invånarna lades fram i en åsikt.

3.1.11 KR3: Hållbar utveckling i Nickby

Målen för hållbar utveckling i anslutning till ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet behandlades mångsidigt i responsen. En hållbar utveckling i Nickby associeras särskilt med bevarandet av skogsområdena och naturvärdena, förhållandet mellan boende och självförsörjning på arbetstillfällena, klimateffekterna av byggande och trafik samt människornas välbefinnande och sociala frågor.

Omständigheter som knyter an till naturens mångfald kommenterades särskilt i fråga om detaljplanen för Nickby gårds centrum (NG8) och de här synpunkterna har behandlats närmare i avsnitt 3.2.8 (s. 24).

I en åsikt ansågs planerna i planstommen strida mot hållbar utveckling med hänvisning till medborgarnas skyldighet i grundlagen att skydda miljön och kulturarvet. Byggande i viktiga grönområden enligt planstommen ansågs strida mot lagen i det hänseendet.

Att bygga bostäder långt från arbetsplatsområdena ansågs också strida mot hållbar utveckling i en av åsikterna. I det sammanhanget hänvisades generellt till Nickby. Många nämnde också den miljöbelastning som orsakas av byggande och som man kan påverka bland annat genom valet av byggmaterial. Exempelvis önskade man träbyggande i stället för betong. Särskilt när det gäller Nickby gårds centrum konstaterades att klimateffekterna av byggandet bör utredas heltäckande och objektivt innan beslut fattas.

I fråga om trafiken nämndes i vissa åsikter att tåget inte nödvändigtvis är det mest miljövänliga alternativet för kollektivtrafiken om man granskar effekterna som en helhet. Särskilt elbussar ansågs kunna bli ett mer ekologiskt och ekonomiskt alternativ till och med jämfört med tåg.

Å andra sidan ansågs det i en åsikt att planstommen tillgodoser behoven inom hållbar tillväxt även om förbättringar kan göras särskilt i fråga om naturvärdena och friluftslederna. Tätt och effektivt byggande i närheten av den nya stationen ansågs i en åsikt vara planering som är förenlig med hållbar utveckling. I det sammanhanget nämndes också ett effektivt utnyttjande av kommunaltekniken. I en åsikt konstaterades att en hållbar tillväxt i Nickby är möjlig bara tillväxttakten är måttlig, tillräckliga och förstklassiga rekreativmöjligheter kan skapas och invånarnas och markägarnas intressen kan samordnas.

Med hänsyn till ekonomisk hållbarhet påpekades i en del kommentarer att en tillväxt i kommunen inte automatiskt ger positiva effekter för kommunekonomin eftersom den även ökar behovet av offentlig service. Vissa diskussionsdeltagare lade också fram synpunkter på hurdan bostadsproduktion som skulle ge en mer önskvärd ekonomisk utveckling. Enligt dem borde bostadsproduktionen inriktas på sådana byggnads- och bostadstyper som lockar s.k. "goda skattebetalare" till kommunen. Många förknippade negativa ekonomiska effekter uttryckligen med tätt höghusbyggande. I en del kommentarer ansågs det att tätt bygganden inverkar negativt på de nuvarande egnahemshusen värde.

I fråga om de ekonomiska konsekvenserna nämndes i en åsikt också att de nuvarande fastigheterna som kommunen äger i första hand borde användas för serviceproduktion.

I åsikterna behandlades också omständigheter som knyter an till social hållbarhet. I en åsikt konstaterades att man i planstommen har glömt kommunens strategiska mål om lyckliga människor som mår bra. I en del åsikter och kommentarer ansågs det att tågstationen och höghusbyggandet kommer att ha samma negativa följder som kan ses i andra städer längs banan. En del ansåg att skadegörelserna och brottsligheten har ökat i Nickby redan under de senaste åren och att det beror på ökningen i invånarantalet. Tätt höghusbyggande förknippades i den här åsikten med drogproblem och andra sociala problem. Man beförde att Nickby i och med tillväxten kommer att utvecklas till en problemförort. Å andra sidan sades i en åsikt att Nickby centrum blivit mer levande och trivsamt tack vare de nya höghusen.

I en del åsikter hänvisades också till ökningen bland de invånare som har något annat modersmål än finska eller svenska och konstaterades att det i ljuset av statistiken är sannolikt att tillväxten även i Sibbo kommer att utgöras av invandring under de kommande åren.

3.1.12 KR3: Planstommens konsekvenser för miljöstörningar

I en del åsikter behandlades den växande trafikens konsekvenser för miljöstörningar. Frågan hör samman till exempel med att byggnader som redan finns i buller- och vibrationsområden i planen ska beaktas vid planeringen. De nya vägsträckningarnas bullerkonsekvenser för den befintliga bosättningen betraktades som problematisk i en åsikt.

3.2 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8

I diskussionen och i åsikterna förhöll man sig kritiskt till planeringslösningarna i utkastet till detaljplan för Nickby gård, men såg också fördelar med den. I en del åsikter och kommentarer motsatte man sig planprojektet i sin helhet och ansåg också att det stred emot Sibbo kommuns strategiska mål. En del ansåg återigen att planen borde förbättras till exempel så att man sänker det eftersträvade invånarantalet, bevarar större delar av grön- och rekreationsområdena eller minskar det område som ska planläggas. En del ansåg att området borde planläggas för glesare byggande, medan andra tyckte att ett tätare byggande gör det möjligt att bevara större rekreationsområden.

I åsikterna och diskussionskommentarerna framfördes på många sätt att målet om att inleda persontågstrafik är en dålig utgångspunkt för planeringen av Nickby gårds område. Frågan har behandlats mer ingående ovan i avsnitt 3.1.1.

3.2.1 NG8: Indelning av planläggningen i etapper och planeringsområdet

I en del diskussionskommentarer och åsikter ansågs det att planområdet är för stort. Enligt åsikterna borde planeringen göras i mindre helheter. Vidare föreslogs att detaljplaneringen av stationsnejden borde kopplas samman med planeringen av Nickby gårds centrum, eller att planläggningen av stationsnejden ska prioriteras framom Nickby gårds centrum så att planeringen av stationsnejden är klar innan gården planläggs.

I fråga om olika etapper nämndes också olägenheter under byggnadstiden, som trafiken till byggplatserna, bullret och skadorna på landskapet. I början finns det inte heller någon service i området, konstaterades i en åsikt.

3.2.2 NG8: Områdets betydelse som rekreationsområde

Rekreationsområdets värde för dem som vistas i området blev det viktigaste temat i diskussionen om Nickby gårds centrum. Många motsätter sig planläggningen av området eftersom den utgör ett hot mot närheten till naturen och landskapet i friluft- och rekreationsområdet. Flera upplever att den plan som nu har utarbetats förstör det viktigaste eller enda vidsträckta och mångsidiga rekreationsområdet i Nickby och anser att friluftsliv i orörd natur inte kan ersättas med möjligheter att vistas i byggda grönområden. De leder som går genom bostadsområdet uppfyller inte behovet av att röra sig ute i det fria. I flera kommentarer ville man bevara hela området som ett grön- och rekreationsområde med motiveringen att områdets rekreationsvärden går förlorade om planen genomförs. I en del åsikter framhölls att det inte finns något motsvarande alternativt område i närheten och att området även utnyttjas av invånare från hela norra Sibbo.

Enligt kommentarerna har användningen av området ökat på senare år och i synnerhet under coronapandemin. I vissa åsikter ansågs det viktigt att utreda antalet besökare i området. I flera åsikter framhölls att det är lätt att nå området och att det tack vare sina mångsidiga egenskaper lämpar sig för olika målgrupper. Området betjänar människor i olika åldrar med olika hobbyer från joggare och skidåkare till naturströvare och bärplockare. Frisbeegolf har varit särskilt populärt och lockat yngre besökare till området. I en kommentar nämndes att även terrängcykling har blivit vanligt i området på senare tid. I en åsikt betonades också vikten av områdets betydelse för idrottsföreningens löp- och friidrottsträningar. Området används också av skolor och daghem. I en åsikt framhölls att naturupplevelsen stärks av att man i området kan följa hur naturen förändras under olika årstider, flyttfåglarna, djuren och växterna. Här träffar man också andra människor.

Å andra sidan framfördes också att områden som reserveras för en viss hobby eller gren inte tjänar någon stor användarkrets på samma sätt som mångsidiga friluftsleder och naturområden. I en kommentar konstaterades att en utveckling av idrottstjänsterna i området (till exempel motionstrappor och -anordningar) inte ersätter den förlorade naturmiljön och inte tillgodoser till exempel den åldrande befolkningens behov.

En diskussionsdeltagare ansåg att den del av Norrskogen som anvisats för byggande i planen är den populäraste delen av rekreationsområdet. I en annan kommentar fastslogs att den norra delen som enligt planen ska bevaras har större höjdskillnader, vilket gör att den inte lämpar sig för alla målgrupper. Vidare nämndes att området ligger avlägset och därför är svårt att nå för dem som idag bor i Nickby och Storkärr. I en åsikt föreslogs att avsevärt mer obebyggd natur bör bli kvar uttryckligen i den norra delen för att området ska bevara kopplingen och närheten till naturen.

Som viktiga faktorer för dem som besöker i området nämndes utöver naturmiljön och landskapet även fridfullheten, den upplevda säkerheten samt att området är lättframkomligt för många olika användargrupper. Särskilt den två kilometer långa, flacka slingan betraktades som viktig eftersom den används av motionärer i olika åldrar, oavsett konditionsnivå. Det är också viktigt att man kan ta sig till området från olika håll utan bil.

Enligt åsikterna lämpar sig området för närvarande även väl för längdåkning på skidor. Man hoppas att möjligheterna att åka skidor ska bevaras och förbättras. Dessutom önskas till exempel lätta gångbroar för skidåkare. I flera kommentarer lades önskemål fram om att området uttryckligen bör utvecklas som ett rekreationsområde. Det nämndes särskilt att skidspåren borde planeras i förväg och märkas ut även på plankartan. Man önskade också ett bättre nätverk av friluftsleder. I en åsikt önskades emellertid att inga friluftsleder ska anvisas i Norrängen. Andra önskemål handlade bl.a. om bättre motionsredskap, en spelplan, minigolf och en skridskobana.

I åsikterna framhävdes att behoven hos olika användargrupper bör tas i beaktande i planeringen av rekreationsområdena och -tjänsterna. I en åsikt efterlystes mer diskussion om hur rekreationsområdena i Nickby borde utvecklas och vilka önskemål och behov som förenas med friluftsliv och rekreation. En diskussionsdeltagare påminde om att planeringen av rekreationsområdena bör ske parallellt med planläggningen av bostadsområdena för att användarnas behov ska bli beaktade.

3.2.3 NG8: Det byggda kulturarvet

Nickby gård med omgivning nämndes i ett flertal åsikter som ett viktigt område för kulturarvet som borde ges mer utrymme i landskapet. I en åsikt föreslogs att gården tillsammans med Sibbo gamla kyrka skulle kunna bli turistattraktion i Nickby. I åsikterna nämndes också gamla centrum av Nickby längs Gamla Byvägen, en kulturhistoriskt betydande helhet av byggnader från början av 1900-talet som i planeringen borde bevaras som en helhet med anknytning till herrgårdsmiljön. Museiverket har klassificerat området som ett kulturarvsobjekt. I en kommentar önskades att närmiljön kring området ska planläggas som ett småhusområde där byggnaderna uppförs i traditionell östnyländsk stil.

3.2.4 NG8: Antal invånare

I diskussion tog man upp det planerade invånarantalet i Nickby gårds område i förhållande till dagens invånarantal i hela Nickby (ca 4 900) och till invånarantalet i andra nya bostadsområden och bostadsområden som ska kompletteringsbyggas. Det planutkast som var framlagt skulle göra det möjligt att bygga bostäder för ca 3 000 invånare. En del av diskussionsdeltagarna ansåg att målet är för högt, och i vissa kommentarer föreslogs att tillväxten ska dirigeras till andra områden, vilket har behandlats i avsnitt 3.1.4.

3.2.5 NG8: Tätortsbild och arkitektur

I fråga om nybyggnadens skala och stil uttrycktes oro för att området börjar likna en förort. I flera kommentarer framhävdes att höghus inte passar in i landsbygdslandskapet. Många underströk att Nickby inte är en småstad utan en by och tätort på landsbygden. Många ansåg att höghus blir för massiva i Nickby gårds område. Många önskade att egnahemstomter ska planläggas och menade att det finns en efterfrågan på sådana i Nickby. En del kritiserade tomterna då de är för små för potentiella tomtköparens behov och önskemål.

I en åsikt önskades en mer omväxlande och fantasifullare arkitektur i området, t.ex. genom att man blandar höghus och småhus. Vidare ansågs det viktigt att nybyggnaden anpassas till den gamla herrgårdsmiljön. Det betyder att byggnadernas exteriör följer en traditionell stil. I en del åsikter framhävdes att detaljplanen bör innehålla bindande kvalitetskrav på byggandet och arkitekturen. Å andra sidan ansåg en diskussionsdeltagare det problematiskt att ställa upp rätt slags krav på byggande som delvis kommer att genomföras först om 10–15 år.

Enligt åsikterna borde området ansluta sig bättre till det befintliga byggnadsbeståndet och även beakta de kulturhistoriska dragen. I en kommentar önskades att nybyggnaden ska ansluta sig bättre till helheten av byggnader längs Gamla Byvägen. I en åsikt analyserades planens koppling till Nickby tätort med önskemål om att planen ska ta mer hänsyn till stadsbilden och landskapsaspekterna i stora drag samt till trivseln. I en del kommentarer ansågs en rutplanemässig struktur olämplig för landskapet i området.

3.2.6 NG8: Trafiknät och bullerolägenheter

Flera antog att privatbilismen även i fortsättningen kommer att vara det primära färdmedlet i Sibbo. Detaljplanen för Nickby gårds centrum skulle naturligtvis öka trafiken, vilket skulle försämra läget för de nuvarande invånarna. I fråga om privatbilismen ansågs det i en kommentar viktigt att området får tillräckligt med parkeringsplatser både för invånarnas egna bilar och för besökare.

Förlängningen av Klockarvägen och överfarten över banan väckte frågor om huruvida trafikförbindelsen är nödvändig och säker. Flera ansåg att den är problematiskt eftersom den går förbi Lukkarin koulu och allaktivitetshallen. I en kommentar föreslogs att den ska byggas som en bro endast för cyklister och fotgängare.

I fråga om trafiksäkerheten framfördes också mer allmänna observationer. Hastighetsbegränsningarna antas inte vara tillräckliga för trafiksäkerheten, särskilt om långa raka vägar planeras i området. I en kommentar konstaterades att man bör kunna promenera tryggt i ett stort område utan att behöva korsa bilvägar.

I en kommentar ansågs det onödigt med två överfarter för fordonstrafiken över banan (förlängningen av Klockarvägen och Ollbäcksvägen). En underfart vid Gamla Byvägen och Stora Byvägen föreslogs i en kommentar, medan det i en annan kommentar föreslogs att den skulle placeras nära bron vid den nuvarande friluftsvägen.

I fråga om trafiken tog man också upp trafikbullrets omfattning. Exempelvis på raksträckan av Borgnäs vägen märks det hur hastigheten direkt påverkar bullernivån. I en del åsikter påpekades också att de interna körförbindelserna i området medför bullerolägenheter för grönområdena och att ljudnivån kommer att öka även i dalen längs Ollbäcken.

I några åsikter konstaterades att Gårdsvägen inte bör göras till infartsväg till området. Om vägen breddas blir det svårare att bygga vissa fastigheter, och i en åsikt ansågs den också splittra upp traditionslandskapet. En alternativ sträckning till huvudleden önskas.

Reserveringen för en förbindelse västerut väcker oro bland invånarna på Mårtensbysidan. Även om det enligt planläggaren inte finns några planer på att genomföra den, påpekades i en åsikt att den potentiella vägförbindelse som anvisats i planutkastet skulle medföra trafikbuller och föroreningar samt problem för fastigheterna på Albackavägen. En bredare väg skulle äventyra det gamla trädbeståndet i området. I en åsikt nämndes att förbindelsen är problematisk också därför att trafiken ökar i bostadsområdena i Tallmo och Ahjo.

I en del kommentarer motsatte man sig genomfartstrafik på Norrängsvägen, som går öster om planeringsområdet.

3.2.7 NG8: Placeringen av områden som ska byggas

Placeringen av byggandet i Nickby gårds område kommenterades på olika sätt. En synvinkel är att inget alls ska byggas i området. En del ansåg dock att bostäder kan placeras i området på vissa villkor, och i en kommentar betraktades området som en naturlig förlängning på det nuvarande småhusområdet intill gården.

Många ansåg att man inte bör bygga höghus överhuvudtaget, utan att området bör planeras antingen för småhus eller bara för egnahemshus. I en åsikt ansågs att de planerade höghusens läge är ofördelaktigt i förhållande till tågstationen och servicen, i en annan ansågs att höghus inte bör placeras i den kuperade terrängen.

I en åsikt önskade man att bostadskvarteren placeras ut i området så att endast åkern bebyggs och att byggandet är småskaligt (inga höghus) och sitter bra i landskapet. I en del andra kommentarer föreslogs återigen att uttryckligen åkerområdet ska bevaras fritt från byggande och byggandet i stället anvisas på norra sidan av Nickby gård. I vissa åsikter föreslogs en utvidgning av planområdet så att det planerade invånarantalet fördelas på ett större område och att även södra sidan av banan inkluderas i planläggningen. Många önskade att grönområdena ska bevaras så att de är så sammanhängande som möjligt.

3.2.8 NG8: Bevarandet av natur- och landskapsvärdena

Naturvärdena behandlades i diskussionen förutom med tanke på naturupplevelsen även i fråga om beredskapen inför klimatförändringen och naturens mångfald. I anslutning till planarbetet gjordes en naturinventering som man hänvisar till i en del kommentarer. I en del kommentarer ansågs att naturvärdena har glömts bort helt i planeringen och att till exempel nya färdleder har placerats i de för naturvärdena viktigaste områdena. Å andra sidan ansåg en diskussionsdeltagare att naturinventeringen har tagits väl i beaktande.

I många åsikter framhövdes naturvärdena längs dalarna vid Ollbäcken och Gretasbäcken. I en del kommentarer anses det bra att bäckdalen förblir obebyggd. I flera kommentarer påpekas emellertid att rekommendationen i naturinventeringen inte fullföljs om man bygger en eller flera broar över bäcken. Massiva broar skulle förstöra den unika, orörda naturen och landskapet. Lätt konstruerade broar för cyklister och fotgängare eller enbart fotgängaren betraktades i de här kommentarerna som mer godtagbara lösningar. I en del kommentarer ansågs det att skyddsområdena längs bäckdalen är för smala. Med tanke på skyddet av bäckdalen är det också viktigt med en fungerande dagvattenhantering. I vissa åsikter tog man upp betydelsen av dagvattenhanteringen med hänsyn till såväl jämn vattentillförsel som översvämningar och erosion.

I andra åsikter betraktades området återigen som en unik helhet av naturvärden. Det är uttryckligen den mångsidiga förekomsten av värdefulla naturtyper som betraktas som värdefullt: orörda bäckdalar, gamla betesmarker och åkrar samt blandskog och gamla träd. I en åsikt framhövdes den finländska naturens värde: de planerade parkerna anses ofinländska och olämpliga för området. I helheten ingår också de vida vyerna som tack vare terrängformerna öppnar sig mot Nickby centrum.

I en kommentar understöddes idén om att använda ådalen som betesmark: betesområden bidrar till den biologiska mångfalden i och med att de återupplivar och upprätthåller vårdbiotoper. I en åsikt gavs också idéer till lätt konstruerade broar som tjänar cyklister, fotgängare och skidåkare. Sådana kunde också fungera som djurskydd.

Många som kommenterade eller lämnade in en åsikt ansåg att det för en hållbar utveckling men också med tanke på klimatförändringen och naturens mångfald är viktigt att bevara gamla skogsområden. En diskussionsdeltagare påpekade att minimal trädfällning borde vara en central princip för stadsplaneringen.

Avverkning och virkesupplag i de planerade kvartersområdena diskuterades flitigt. Man ansåg det inte trovärdigt att det ska gå att bevara delar av det gamla trädbeståndet i de kvartersområden som ska byggas. I en åsikt påpekades att även skog med sedvanliga naturvärden är viktig vid bekämpningen av klimatförändringen. Man påminde också om att rekreatjonsbruket (t.ex. frisbeegolf) är en del av skogsnaturen. Skogen har också ett landskapsmässigt värde och i en kommentar frågade man hur det påverkar landskapet att gatunätet byggs framtungt och genomförandet av området har planerats pågå i 10–15 år?

I en kommentar nämndes vilka konsekvenser stora kvartersområden har för insekter och andra djur. Exempelvis pollengivare behöver små gröna områden för att kunna förflytta sig från ett område till ett annat inom en bebyggd miljö. I en åsikt påpekades att målet för utvecklingen av området i fråga om naturvärdena borde handla om att restaurera i stället för att bevara. En livsmiljö för uttrar har påträffats i bäckdalen och en restaurering av bäcken kunde göra det möjligt för öring att stiga i Sibbo å, under förutsättning att Broböle damm rivs.

I en kommentar påpekades vidare att trädbeståndet i det planerade bostadsområdet inte kan betraktas som en grön korridor som främjar naturvärdena. Det föreslås att odlingslotterna norra delen av bäckdalen flyttas till någon annan plats som tål slitage bättre.

I en kommentar frågade man om det landskapsmässigt värdefulla åkerområdet norr om järnvägen och Ollbäcken från gården till Gretasbäcken inte borde bevaras obebyggt? I fråga om landskapet hoppades man också att flyttblocken i planeringsområdet ska bevaras.

I en åsikt föreslogs att Byberget utöver planbeteckningen borde få statusen som ett naturskyddsområde. Då skulle det område som kräver skydd kunna märkas ut i terrängen, vilket skulle främja bevarandet av det. I en åsikt påpekades att det obebyggda området vid Byberget bör bevaras oförändrat. Vissa ansåg att även skogshöjden vid Ribacka har viktiga naturvärden.

3.2.9 NG8: Konsekvenser för hälsan

I en del kommentarer framhövdes betydelsen av områdets natur- och landskapsvärden för människans hälsa och välbefinnande. Det konstaterades att området har många särdrag som främjar välbefinnandet. Många ansåg för egen del att byggandet kommer att försämra välbefinnandet och livskvaliteten eftersom möjligheterna till rekreation i det fria minskar. I flera kommentarer framhövdes att man inte återhämtar sig genom att visats utomhus i en byggd miljö. I kommentarerna hänvisades också till [undersökta fysiska och psykiska hälsoeffekter av naturen](#). Många beskrev att det har en lugnande verkan och att stressnivån sjunker när man rör sig i omgivningarna kring Nickby gård. Naturupplevelsen, rymdkänslan samt renheten och stillheten nämndes som exempel på sådant som går förlorat när man rör sig på grönområden eller längs friluftsleder inom ett bostadsområde.

I åsikterna nämndes också avståndets betydelse för naturupplevelser: en närbelägen naturmiljö som kan nås till fots ger alla jämlika möjligheter och besöks oftare. I en åsikt förutspåddes att man i framtiden kommer att

känna ännu bättre till hälsoeffekterna och att de också kommer att inverka på var folk väljer att bo. I en annan kommentar konstaterades att forskningsrön om hälsoeffekter bör utnyttjas vid samhällsplaneringen.

I en del åsikter nämndes också coronapandemins följder för användningen av rekreationsområdena. Rekreationsområdena utsätts för ett större tryck nu när inomhusgrenar kan utövas i mindre omfattning. I en kommentar påminde man om att de nationella strategierna allt mer framhäver kommunernas roll när det gäller att främja fysisk aktivitet.

3.2.10 NG8: Grundvattenskydd

Västra delen av planeringsområdet är ett grundvattenområde som berörs av skyddskrav. Kraven begränsar bl.a. användningen av jordvärmesystem. Enligt åsikterna borde detta beaktas bättre i detaljplanen. I kommentarerna och åsikterna frågade man hur det är tänkt att byggnaderna ska värmas och kylas på ett klimatvänligt sätt? I en åsikt påpekades att även pålfundament kan orsaka olägenheter för grundvattnet. I en åsikt nämndes dagvattnets effekter för grundvattnets kvalitet.

3.2.11 NG8: Byggbarhet och jordmån

I en del kommentarer nämndes de dåliga byggbarförhållandena kring Nickby gård. Jordmånens kvalitet ställer krav på byggnadernas fundament, vilket medför extra kostnader och även förutsätter förbättringar på järnvägen. Av de här orsakerna föreslogs det att bostäder ska byggas i andra områden där byggbarheten är bättre.

3.3 Förfaranden för planering och deltagande

I flera kommentarer och åsikter nämndes negativa erfarenheter av deltagande. Många upplever att invånarnas åsikter inte är av intresse i kommunens planläggning och beslutsfattande. Många skulle önska en mer öppen växelverkan och samverkan dels mellan kommunen och kommuninvånarna, dels mellan invånarna och markägarna. I flera kommentarer nämndes att det på webinarier som ordnades under den tid planerna var offentligt framlagda inte hade getts ordentliga svar på de i förväg inlämnade frågorna. Planläggaren har strävat efter att komplettera de här svaren i diskussionen på dinåsikt.fi. En del diskussionsdeltagare tackade planläggaren för aktiv medverkan i webbdiskussionen.

När det gäller resultaten av deltagande nämndes också positiva erfarenheter av att kommuninvånarna blivit hörda. I en kommentar i webbdiskussionen konstaterades att planerna har tagits fram utifrån responsen från kommuninvånarna. I en respons fick kommunen tack för webinarier då det är ett så enkelt sätt att delta.

Enligt de markägare som deltog i diskussionen har planeringsprocessen för planstommen inte varit tillräckligt interaktiv. Markägarna skulle ha önskat personliga samtal om förslagen i planstommens utkastskede, innan planen lades fram offentligt. I en kommentar påpekades att alla mål för de privata markägare vars projekt ingår i planlägningsprogrammet inte har beaktats i tillräcklig utsträckning i planstommen. Ur markägarnas synvinkel borde privata ägor och användningen av dem till exempel för jordbruk, skogsbruk och jakt beaktas bättre. I en åsikt konstaterades att man vid planeringen av Nickby bör ta fasta på att de områden som omger tätorten är landsbygd och att de används för landsbygdsbetonade ändamål.

I en del åsikter frågade man efter planstommens roll i planläggningen och beslutsfattandet. Kommunens planläggare betonade att planstommen inte är någon plan med rättsverkningar: utifrån planstommen kan inte planer genomföras, utan den är ett instrument för den övergripande planeringen av utvecklingsmålen för Nickby. Det här förefaller oklart för deltagarna och vissa ifrågasatte planeringspraxisen. Man befarar att

planstommen styr och binder framtida planeringslösningar utan tillräcklig växelverkan. I en del åsikter ansågs att planeringen av markanvändningen inte bör läggas fram för beslutsfattarna med hjälp av en plan som inte är en lagstadgad plan.

Även i fråga om kommunikationen hade markägarna önskat mer personlig information. De kommunikationskanaler som nu användes nådde inte ut till alla intressenter och markägarna upplevde att de som av en händelse fått vetskap om framläggandet av planen. Enligt kommunens planläggare har kommunikationen kring planstommen skett enligt samma förfaringssätt som andra översiktliga planer. I kommunikationen om omfattande planer används lokaltidningar, kommunens officiella kungörelser och sociala medier. Personliga kontakter är inte möjliga eftersom antalet intressenter är så stort.

I en åsikt togs även ställning till kommunens markpolitik och konstaterades att kommunen inte borde utarbeta planer på privata marker. Kommunen borde i första hand förvärva strategiskt belägna marker genom frivilliga affärer och till marknadspris.

I vissa åsikter önskades också att planmaterialet skulle vara mer överskådligt och lättläst. Det finns rikligt med material och därför är det svårt att få en helhetsbild av det. Enligt en åsikt borde större uppmärksamhet fästas vid de svenska översättningarna: språket flyter inte alla gånger. Därtill önskades att även bilagorna till planen skulle finnas på svenska. Inexaktheterna i planstommens framställningssätt medför oklarheter och därtill har ett antal detaljerade fel rapporterats.

Mer samverkan mellan invånarna och markägarna önskas särskilt i ett tidigt skede av planeringen. En deltagare konstaterade att en genomförbar plan kan åstadkommas endast via en öppen dialog. En annan deltagare ansåg det problematiskt att nya synvinklar kommer fram i det skede när planförslaget redan har utarbetats. Det antogs att planeringen kommer att dra ut på tiden av den anledningen. I åsikterna nämndes också att Sibbo genom att lyssna på invånarna nu kan profilera sig som en invånarcentrerad kommun och därigenom öka de nuvarande invånarnas trivsel och välbefinnande.

Även om de digitala kanalerna för deltagande fått beröm önskade man också traditionella, fysiska möten. Många betonade behovet av öppen diskussion och möjligheter att framföra åsikter. Det är också viktigt att ge ut information och göra reklam för evenemangen i flera kanaler. Att åsikterna ger resultat är av största vikt just nu eftersom många upplever att de inte blivit hörda under processen. I en åsikt framfördes önskemål om att man i planerna ska redogöra närmare för hur åsikter har påverkat planeringen.

I en kommentar nämndes också att responsen har splittrats på olika kanaler. Exempelvis i Nickbygruppen på Facebook har planerna diskuterats och insändare har publicerats i de lokala tidningarna (t.ex. Östnyland 22.1.2021, HBL 16.1.2021, Sipoon Sanomat 11.2.). Den så kallade officiella responsen har samlats in med olika medel och därtill har synpunkter lagts fram på ett webinarium. Den här rapporten samlar och sammanfattar de synpunkter som framfördes i kartenkäten, i diskussionen på dinåsikt.fi samt i de skriftliga åsikter som lämnades in till kommunens registratur. Allt kan inte tas med i sammanfattningen men syften med rapporten har varit att så bra som möjligt beskriva de olika synvinklarna och motiveringarna till dem.

Många önskade att man ska ta time out i detaljplanen för Nickby gårds centrum och fundera på alternativa lösningar. I en del åsikter önskade man att kommunen vore beredd att göra stora omarbetningar av planen. Vissa önskar att planeringen av planstommen för Nickby ska börjas om från rent bord. I en del åsikter ansågs det viktigt att planstommen utarbetas färdigt före detaljplanen för Nickby gård. Man önskade också noggrannare utvärdering av kvaliteten på utredningar som beställts som konsultarbete. För utredningar av det här slaget föreslås i en åsikt att man tillämpar ett slags förfarande för jämförande utvärdering.

Det politiska beslutsfattandets roll behandlades i några kommentarer och åsikter, och man hoppas att fullmäktigeledamöterna deltar i eget namn i den offentliga debatten om planeringen.

3.4 Effekterna av coronapandemin

Coronapandemins effekter för människornas värderingar och hur människorna prioriterar olika saker togs upp i flera åsikter. I en kommentar nämndes att även kommunen borde kunna anpassa sig smidigt till den nya situationen och göra en omprövning av den med sikte på framtiden. Därtill nämndes att t.ex. arbetsformerna har förändrats (distansarbete) och hur det påverkar behovet att färdas (behovet av en tågförbindelse). Konsekvenserna bedömdes också påverka önskemålen om bostäder, t.ex. så att närmotionsplatser får en större betydelse. Naturupplevelsen nämns som en faktor som sänker stressnivån och främjar det allmänna välbefinnandet.



Kaavapalautteen vastineet

Nikkilän kaavarunko (KR3) ja Nikkilän
kartanon keskuksen asemakaava (NG8)

22.12.2021

Sisällysluettelo

1 Yleistä raportista	1
2 Karttakysely.....	1
2.1 Karttakyselyn vastaajat.....	1
2.2 KR3 Nikkilän kaavarunko: Katuverkosto.....	1
2.3 KR3 Nikkilän kaavarunko: Pyöräilyreitit	2
2.4 KR3 Nikkilän kaavarunko: Viherverkko.....	2
2.5 KR3 Nikkilän kaavarunko.....	2
2.6 Radan yli vai ali?	3
2.7 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos.....	3
2.8 NG8 Nikkilän kartanon asemakaavaluonnos: Virkistysreitit.....	3
2.9 Rakentamisen tyyli.....	3
2.10 Avoin palaute	3
3 Ota kantaa -keskustelu sekä kirjalliset mielipiteet.....	3
3.1 KR3 Nikkilän kaavarunko.....	3
3.1.1 KR3: Henkilöjuna liikenteen priorisointia kyseenalaistetaan.....	3
3.1.2 KR3: Julkinen liikenne ei vastaa kaikkien liikkumistarpeisiin	4
3.1.3 KR3: Kaavarungon liikenteelliset vaikutukset	4
3.1.4 KR3: Nikkilän asuinrakentamisen painopisteet	5
3.1.5 KR3: Nikkilän kasvun ja kehittämisen tavoitteet	6
3.1.6 KR3: Laaksosuontien itäpuolen alue	6
3.1.7 KR3: Nikkilän uudisrakentamisen laatu ja kulttuuriympäristön suojeleminen	7
3.1.8 KR3: Palveluiden ja elinkeinoelämän edellytykset Nikkilässä	7
3.1.9 KR3: Sipoon ja Nikkilän vetovoimatekijät.....	8
3.1.10 KR3: Tasa-arvoiset virkistysmahdollisuudet Nikkilässä	8
3.1.11 KR3: Kestävä kehitys Nikkilässä.....	8
3.1.12 KR3: Kaavarungon vaikutukset ympäristöhäiriöihin.....	9
3.2 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos.....	9
3.2.1 NG8: Kaavoituksen vaiheistus ja suunnittelualue	9
3.2.2 NG8: Alueen merkitys virkistysalueena	10
3.2.3 NG8: Alueen rakennettu kulttuuriperintö	11
3.2.4 NG8: Asukasmäärä	11
3.2.5 NG8: Taajamakuva ja arkkitehtuuri.....	11

3.2.6 NG8: Liikenneverkko ja meluhaitat.....	12
3.2.7 NG8: Rakentamisalueiden sijoittuminen	14
3.2.8 NG8: Luonnon ja maisemallisten arvojen säilyttäminen	14
3.2.9 NG8: Terveysvaikutukset	15
3.2.10 NG8: Pohjaveden suojelu.....	15
3.2.11 NG8: Rakennettavuus ja maaperä	15
3.3 Suunnittelu- ja osallistumiskäytännöt	15
3.4 Koronapandemian vaikutukset	16
3.5 Muut palautteet	16

Nikkilän kaavarunkoehdotuksen (KR3) ja Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan luonnoksen (NG8) palautteen vastineet

1 Yleistä raportista

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan luonnos (NG8) ja Nikkilän kaavarunkoehdotus (KR3) olivat julkisesti nähtävillä 15.1.–15.2.2021. Nähtävilläolon aikana molemmista kaavahankkeista kerättiin kuntalaisilta palautetta kolmella eri menetelmällä. Suunnitelmia oli mahdollista kommentoida Maptionnaire-karttatyökalulla toteutetulla karttakyselyllä sekä verkkokeskustelussa, joka toteutettiin Ota kantaa -palvelussa. Lisäksi oli mahdollisuus toimittaa virallinen mielipide kunnan kirjaamoon.

Kaikkien kolmen kanavan kautta kertyneestä palautteesta laadittiin yhteenvetoraportti.

Tämä vastineraportti mukailee palauteraportin rakennetta kokoamalla vastineet samojen otsikoiden alle kuin palauteraportissa.

2 Karttakysely

Seuraavien kappaleiden vastineet koskevat karttapalautetta, joissa vastaajat sijoittivat pisteitä ja niihin liittyviä kommentteja eri teemakartoille. Poikkeuksena on luvut 2.6, 2.9 ja 2.10, joissa palaute ei liittynyt karttakuvaan.

Osa kommenteista oli toteavia tai ne ottavat kantaa tietyn suunnitteluratkaisun puolesta tai vastaan, eivätkä siten vaadi suunnittelijoilta vastinetta. Osa karttakommenteista koski laajempia asioita, kuten maisemaa, joihin kaavoittajan vastine löytyy myöhemmissä kappaleissa. Osa palautteesta ei myöskään suoraan koskenut nyt suunniteltavia asioita, mutta kaikki palaute hyödynnetään jatkosuunnittelussa myös muissa hankkeissa.

2.1 Karttakyselyn vastaajat

–

2.2 KR3 Nikkilän kaavarunko: Katuverkosto

Karttakommenteissa esitetään, että Lukkarinmäentietä tulisi jatkaa Öljytielle (Keravantielle) ja Jokivarrentielle. Tällainen tieyhteys menee kaavarunkoalueen ulkopuolelle, eikä ole osana kaavarunkotyötä tehdyn liikennesuunnitelman mukaan tarpeellinen kaavarungon mukaisen väestökasvun ja maankäytön kehittymisen takia vuoteen 2040 mennessä. Asiaan on mahdollista palata, kun kaavarungon tavoitevuosi lähestyy ja katsoa mikä yhteyden tarve on silloin.

Esitetään myös, että Jokipuistontietä tulisi jatkaa Öljytielle – yhteys joka on suunniteltu myös Sipoon yleiskaavassa. Verkostollisesti tämä yhteys ei ole tarpeellinen, koska kunta ja valtio ovat päättäneet panostaa Öljytien ja Brobörentien risteuksen parantamiseen, kokonaan uuden maantieliittymän rakentamisen sijaan. Myöskään muita katuliittymiä Öljytielle ei esitetä, koska maanteiden liittymien määrää pyritään pitämään mahdollisimman pienenä maantien liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden takia.

Kaavarungossa esitetään liikenneverkon pääperiaatteet. Liikennetarkaisujen tarkempia yksityiskohtia, kuten liikenteen rauhoittamisen keinoja ja liittymien ratkaisuja, suunnitellaan asemakaavoituksen ja katusuunnittelun yhteydessä.

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan aluetta koskevat liikenneratkaisut käsitellään jäljempänä luvussa 3.2.6.

2.3 KR3 Nikkilän kaavarunko: Pyöräilyreitit

Tavoitteena on suunnitella laadukkaat pyörätiet, toisin sanoen sujuvat ja riittävän leveät. Pyöräteiden toteutus on riippuvainen kunnan ja osittain valtion rahoituksesta.

Pyörätieyhteys radan poikki Isolta Kylätieltä Vanhalle Kylätielle on hyvin riippuvainen rautatiesuunnittelun teknisistä ratkaisuista. Minkälainen ratkaisu on mahdollinen, selviää vasta ratasuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa esitetty ratkaisu perustuu vuoden 2018 aseman sijoitus selvitykseen ja siinä mielessä myös muunlainen linjaus kuin kaavarungossa esitetty on mahdollinen, jos se on teknis-taloudellisesti mahdollinen.

2.4 KR3 Nikkilän kaavarunko: Viherverkko

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan aluetta koskevat kommentit käsitellään jäljempänä luvussa 3.2.2, 3.2.8 ja 3.2.9, Degerbergetin kommenttien osalta luvussa 3.1.6.

Osa karttakommenteista koskivat enemmän rakentamista, esim. lisää kerrostaloja, kuin viherverkkoa. Radanvarren osalta on kysytty, miksi se on osoitettu viheralueeksi, eikä asumiseen. Syynä on junaliikenteen aiheuttama melu ja ratatärinä, joka hankaloittaa asuinrakentamista alueella. Tarkempia selvityksiä ei kuitenkaan ole laadittu, joten rakentamisen raja on tässä vaiheessa arvio. Jäähallin läheisyyteen ei ole kaavoitettu rakentamista, koska alue on osa kirkkojen arvokasta kulttuurimaisemaa.

Ollbäckenin purolaaksoa myötäillen on suunniteltu ulkoilureitti. Se ei ole kaikilta osin mahdollinen tarkalleen siinä kohtaa mihin se on piirretty, mutta se on jätetty kaavarunkoon, jotta se voidaan huomioida kokonaisuutena, kun tarkempi suunnittelu joskus etenee. Siinä vaiheessa pohditaan esim. rakennusten kiertoa ja muita yksityiskohtaisia ratkaisuja. Kaavarungossa yhteys on vasta periaatteellisella tasolla.

Kaavarungossa esitetyt uudet ulkoilureitit ovat enemmänkin yhteystarpeita kuin maastoon tarkasti sovitettuja reittejä. Tarkemmassa suunnittelussa, asemakaavoituksen ja muun yksityiskohtaisen suunnittelun yhteydessä, reitit voivat siirtyä satojakin metrejä, jos sillä saavutetaan parempi ratkaisu. Kunnan liikuntareitit toteutetaan lähtökohtaisesti kunnan maalle, eikä niitä toteuteta yksityiselle maalle ilman, että maanomistajien kanssa on ensin neuvoteltu asiasta ja sovittu mahdollisista korvauksista.

Yksityiskohtia kuten koirapuistoja ei varsinaisesti suunnitella kaavarungossa, mutta toive viedään eteenpäin.

2.5 KR3 Nikkilän kaavarunko

Nikkilän kaavarunkoa käsitellään tarkemmin teemakohtaisesti myös jäljempänä luvussa 3.1. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan aluetta koskevat kommentit käsitellään jäljempänä luvussa 3.2.

Keskuspuiston kohdalla kaavarungon aluevarausta on muutettu palautteen perusteella. Kuitenkin tarkemmat rakentamisen alueet määritetään vasta asemakaavoituksen aikana. Kaavarunko on luonteeltaan asemakaavaa yleispiirteisempi suunnitelma, joten siinä esitettyjä aluevarauksien rajoituksia voidaan tarkentaa asemakaavoitusvaiheessa.

Pornaistentien ja Kartanontien risteyksessä olevaa korttelia on palautteen perusteella laajennettu hieman etelään ja länteen. Pornaistentien itäpuolta ei esitetä rakennettavaksi, koska alue ei liity kunnolla Nikkilän muuhun rakenteeseen Pornaistentien erottavan luonteen takia ja myös maisemallisista syistä.

2.6 Radan yli vai ali?

Kartanon alueen Nikkilän keskustan länsiosaan liittävän kokoojakadun ja siihen liittyvän radan eritasoliittymän suunnittelua on jatkettu radan alituksella, jonka perusteena ovat maisemalliset ja tekniset seikat.

2.7 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan aluetta koskevat kommentit käsitellään tarkemmin teemakohtaisesti jäljempänä luvussa 3.2.

2.8 NG8 Nikkilän kartanon asemakaavaluonnos: Virkistysreitit

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan aluetta koskevat kommentit käsitellään tarkemmin jäljempänä luvussa 3.2.2, 3.2.8 ja 3.2.9.

2.9 Rakentamisen tyyli

Kaavaluonnoksen palautekyselyssä kysyttiin rakentamisen tyylistä. Suurinta kannatusta sai tyyli "perinteinen klassinen" (noin puolet kannatuksesta) ja "moderni klassinen" (reilu neljäsosa kannatuksesta). Tyyli "nykyaikainen" sai noin viidesosan kannatusta. Rakennustapaohjeessa on ohjattu rakentaminen enemmän klassiseen suuntaan muun muassa kattojen muotoja, aukotusta ja muita yksityiskohtia ohjaamalla. Rakennustapaohjeen värikartat perustuvat Nikkilästä tehtyyn värianalyysiin, toisin sanoen asemakaavassa tulee käyttää tyypillisiä nikkiläläisiä värejä.

2.10 Avoin palaute

Avoimissa palautteissa käsiteltiin pitkälti samoja asioita kuin muissa kirjallisissa mielipiteissä, jotka käydään läpi luvussa 3.

3 Ota kantaa -keskustelu sekä kirjalliset mielipiteet

3.1 KR3 Nikkilän kaavarunko

3.1.1 KR3: Henkilöjunaliikenteen priorisointia kyseenalaistetaan

Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 600–800 asukasta vuodessa. Erilaisissa selvityksissä on mainittu 10 000 asukkaan olevan raideliikenteen edellytys Nikkilässä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että se olisi tavoite itsessään, vaan se on likimääräinen raja raideliikenteen kannattavuutta ajatellen. Sipoon kunta on ilmaissut olevansa valmis aloittamaan raideliikenteen jo ennen kuin tämä väestömäärä on saavutettu. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radana (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän ennakoitaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia

palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen.

Radan avaaminen henkilöliikenteelle on pitkäkestoinen prosessi, joka vaatii useita suunnitelmia ja päätöksiä matkan varrella. Aiemmin kunnanvaltuusto on linjannut, että henkilöliikenteen tulisi käynnistyä 2020-luvun puolivälissä. Ratahanketta suunnitellaan ja ohjelmoidaan tarkemmin vuosina 2021–2022 ja MAL-suunnitelmassa 2019 mainitaan radan avaamisvuodeksi 2028 tai sen jälkeen.

KeNi-radon avaamisella henkilöliikenteelle varaudutaan ei vain Nikkilän kasvuun vaan myös koko seudun liikennejärjestelmään ja seudullisiin muutoksiin. Vaikka Nikkilään ei muuttaisi yksikään uusi asukas kasvaa pääkaupunkiseudun ja sen lähialueen väestö sadoilla tuhansilla asukkailla lähivuosisikymmeninä. Tämä vaikuttaa välillisesti myös nikkiläläisiin, kun Lahdenväylän liikennekäytävällä on entistä enemmän käyttäjiä ja entistä useampi bussimatka muuttuu vaihdolliseksi bussiliikenteen välityskyvyn ylittyessä runkoväylillä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että bussi- ja autoliikenne seisoo liikennesuuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon, jossa kulkuvälineen energialähde (esimerkiksi sähköbussit) sinänsä muodostaa vain pienen osan kokonaisuudesta.

Koska Keravan ja Nikkilän välillä rata on jo olemassa, ovat vaadittavat investoinnit suhteellisen pienet, kun vertaa raidehankkeisiin pääkaupunkiseudulla: kokonaisuudessaan paljon alle yhden metroaseman hinta. Raideliikenteen maantieteellinen joustamattomuus on myös raideliikenteen vahvuus: on havaittu, että raideliikenteen ympärille uskalletaan investoida varmemmin asumiseen, työpaikkoihin ja palveluihin, koska raiteiden pysyvämpi luonne tuo varmuutta tulevaisuuden liikennöintiin toisin kuin bussiliikenteessä, jossa bussilinjat voidaan reitittää uudelleen jo seuraavalla aikataulukaudella. Siten kunnan ja valtion panostaminen/investoinnit henkilöjunaliikenteen käynnistämiseksi KeNi-radalla voidaan nähdä myös laajemmin panostuksena/investointina Nikkilän elinvoimaisuuden ylläpitoon ja kehittämiseen. Radan voidaan lisäksi nähdä kytkevän Nikkilä nykyistä paremmin muuhun pääkaupunkiseutuun, eikä alue jää näin niin helposti unohtuksi, omaksi saarekkeeksi, seudullisessa kehitystyössä.

Suunniteltu Itärata sen sijaan ei vaikuta Nikkilän suunnitteluun, koska rata on suunniteltu vain ohittavan Sipoon ilman yhtään asemaa ja sen suunniteltu linjaus kulkee pohjoisempana kuin nykyinen Kerava–Nikkilä-rata.

3.1.2 KR3: Julkinen liikenne ei vastaa kaikkien liikkumistarpeisiin

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikki asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikennematkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevästi uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne.

3.1.3 KR3: Kaavarungon liikenteelliset vaikutukset

Kun asukasmäärä kasvaa Nikkilässä myös liikennemäärät luonnollisesti kasvavat. Liikenneyhteyksien ruuhkaisuutta ja liittymien välityskykyä tutkitaan liikennesuunnittelun yhteydessä ja tehdään tarpeellisia toimenpiteitä, jos huomataan ongelmia. Ihan lähivuosisille ei ole tunnistettu muodostuvan ongelmapaikkoja.

Nikkilän juna-aseman sijaintia on tutkittu *Nikkilän henkilöjunaliikenteen aseman sijaintiselvityksessä* (2018). Sijaintiselvityksessä huomioitiin rakentamisen kannalta merkittävät reunaehdot ja mahdolliset rajoitteet,

kuten nykyinen maankäyttö, radan tekniset lähtökohdat sekä luonnon- ja kulttuuriympäristön arvot. Sen perusteella parhaaksi paikaksi valikoitui suurin piirtein sama kohta missä nykyinenkin asemalaituri sijaitsee. Esimerkiksi sijainti idempänä lähempänä Pornaistentietä on teknisesti vaikea radan geometrian takia.

Ollbäckenin ylitse on suunniteltu harvinaisen paljon siltoja. Nykyisen kahden lisäksi kolme uutta. Siltoja ei sinänsä suunnitella huvin vuoksi, vaan tämä johtuu siitä, että toimintoja on suunniteltu maastossa kiertelevän puron molemmin puolin ja radan ali mennään eri tasossa maanpintaan nähden. Tasoeron takia ei voida liittää kadut suoraan toisiinsa, vaan on rakennettava erilliset yhteydet. Esimerkiksi alustavissa asemaselvityksissä on ajateltu, että kunnan nykyisen varikon kohdalle tulisi liityntäpysäköintialue. Siinä tapauksessa sinne ajettaisiin suunnitellun Ollbäckintien sillan kautta. Asemalle tarvitaan myös sujuva kävelyn ja pyöräilyn yhteys, joka sekin vaatii sillan. Tälle sillalle ei kuitenkaan ole suunniteltu autoliikennettä ja se voi olla rakenteeltaan kevyempi ja puinen. Siltojen lopullinen tarve arvioidaan, kun asemanseudun asemakaavaa ruvetaan laatimaan.

3.1.4 KR3: Nikkilän asuinrakentamisen painopisteet

Sipoossa ei sinällään ole pulaa rakennusmaasta, mutta kuten muuallakin Suomessa, oikealla sijainnilla olevaa rakennusmaata on paljon vähemmän. Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet sijoittuisi radan eteläpuolelle ja puolet radan pohjoispuolelle. Toisin sanoen vastaavanlaisella etäisyydellä Nikkilän keskeisistä palveluista kuin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue, sijaitsee muutamia keskustamaiselle rakentamiselle sopivia alueita ja nämä alueet onkin osoitettu rakennettavaksi Nikkilän kaavarungossa. Nikkilän kartanon keskuksen alue ei siis ole ainoa Nikkilän kasvamisen suunta, vaan yksi niistä, joskin laajin. Syy alueen kaavoittamiseksi asuinalueeksi onkin keskeinen sijainti, jota on jo huomattu vuosikymmeniä sitten laadituissa Nikkilää koskevissa suunnitelmissa. Tämä on myös huomioitu ylempiasteisissa kaavoissa – maakuntakaavassa ja Sipoon yleiskaavassa – jotka osaltaan ohjaavat asemakaavan laadintaa. Syy, miksi aluetta ei ole tähän päivään asti rakennettu on halu kehittää Nikkilää alue kerralla: Sekoittuneen asuinrakentamisen alueista kehitettiin 2000-luvulla Itäisestä Jokipuistosta asuinalue, 2010-luvulla suunniteltiin ja rakennettiin Jokilaakson alue, ja 2020-luvulla on Nikkilän kartanon keskuksen vuoro. Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

Mainittu Öljytien alue sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopiva asuinrakentamiselle. Samoin uuden tehokkaan asuinalueen toteuttaminen tuohon suuntaan Öljytielle, kauas keskustasta ja joukkoliikenteestä, olisi yhdyskuntarakenteen hajauttamista. Pornaistentien ja Kartanontien risteyksessä olevaa korttelia on kaavarunkosuunnitelmassa palautteen perusteella laajennettu hieman etelään ja länteen. Pornaistentien itäpuolta ei esitetä rakennettavaksi, koska alue ei liity kunnolla Nikkilän muuhun rakenteeseen Pornaistentien erottavan luonteen takia ja myös maisemallisista syistä.

Kaavarungossa esitetyt kolme rakennemallivaihtoehtoa on tehty liikennemallinnuksia varten, ja niillä on testattu liikenneverkon kuormitusta ja toimivuutta eri tilanteissa. Mikään vaihtoehto ei ole siis tarkoitettu sellaisenaan toteutettavaksi, vaan ne ovat ääripäitä erojen esiin tuomiseksi ja vaikutusten arvioimiseksi. Rakennemallit ovat teoriassa mahdollisia mutta käytännössä ne eivät toteutuisi täysimittaisesti, muun muassa, koska rakentaminen kohdistuisi laajasti yksityisessä omistuksessa oleville tonteille, missä monet käytännössä jättävät lisärakentamismahdollisuuden käyttämättä. Eräässä vaihtoehtomallissa Nikkilän kartanon keskuksen alue oli mallinnettu kokonaan kerrostaloalueena, joka ei ole tarkoituksenmukainen ratkaisu.

Nikkilässä, ja Sipoossa laajemmin, huolehditaan myös väljempien tonttien kaavoittamisesta sekä taajamissa että kylissä. Tällaiset tontit kannattaa kaavoittaa taajamien reunoille ja kyliin. Tähän ohjaa myös voimassa

olevat ylempiasteiset kaavat – maakuntakaava ja Sipoon yleiskaava – joissa on osoitettu keskustamaiset alueet, tiivistettävät alueet ja taajamien reuna-alueet. Tärkeintä on, että kunnasta ja taajamista löytyy kokonaisuutena erilaisia tontteja ihmisten eri mieltymysten ja tarpeiden mukaan. Sipoossa pitää tarjota erilaisia tontteja, sekä isoja omakotitontteja, kerrostalotontteja ja jopa minitalotontteja. Eri tontit kannattaa sijoittaa yhdyskuntarakenteessa vyöhykkeittäin niin, että tiivein rakentaminen on lähellä keskustaa ja väljimmät tontit taajaman reunoilla. Viime vuosina sekä myydyt tontit että haetut omakotitalojen rakennusluvut ovat olleet pienempiä kuin aiemmin.

3.1.5 KR3: Nikkilän kasvun ja kehittämisen tavoitteet

On ensinnäkin tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omasta valinnasta muuttaa Sipooseen. Kunta ei itse rakenna asuntoja, vaan kunta suunnittelee sellaisia asemakaavoja, joiden tontit ja asunnot menevät kaupaksi.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset ovat sopimuksia, jotka valtio solmii suurimpien kaupunkiseutujen kanssa. Helsingin seudun MAL-sopimus kuvaa valtion ja Helsingin seudun 14 kunnan yhteistä tahtotilaa maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamiseksi. Sipoon valtuusto hyväksyi MAL-sopimuksen vuosille 2020–2031 kokouksessaan 5.10.2020. Sopimuksen lähtökohtana on vuonna 2019 valmistunut Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen -suunnitelma (MAL 2019 -suunnitelma), joka on valmisteltu yhteistyössä seudun kuntien, HSL:n sekä valtion ympäristö- ja liikennehallinnon toimijoiden kesken. MAL 2019 on strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Sipoo on sopijapuoli valtion kanssa, koska Sipoo on osa Helsingin seutua. Sopimuksella tuetaan kuntien, kuten Sipoon, ja valtion välistä yhteistyötä maankäytön, asumisen ja liikenteen toimivuudessa ja yhteensovittamisessa. Sopimuksessa on määritelty yhteisiä tavoitteita asuntotuotannon sekä liikenteen kehittämiseksi, koska maankäyttö ja liikenne muodostavat kokonaisuuden. Sopimuksissa on määritelty myös liikenneverkon keskeisiä kehittämishankkeita.

Sipoo on Helsinkiin rajautuen keskeinen osa pääkaupunkiseutua ja seudullisen yhteistyön kautta kunta on aktiivisesti kehittämässä Helsingin seutua. MAL-yhteistyö on yksi merkittävimmistä meneillään olevista seutuyhteistyön muodoista. Sipoo hyötyy MAL-yhteistyöhön osallistumisesta usealla tavalla: MAL-yhteistyöhön osallistumalla kunnan saa paremmin ääntään kuuluviin ja ns. kokoaan isompaa roolia seudun kehittämisessä, mutta myös suoraa taloudellista hyötyä mm. sopimukseen sidottujen valtion asumisen ja liikenne- ja infrahankeiden kehittämistukien myötä. Vuosittain valtio jakaa MAL-sopimuskunnille kymmeniä miljoonia euroja erilaisia kuntatekniikan ja liikennehakeiden toteuttamisen sekä asuntorakentamisen tukia, joita ilman Sipoo jäisi, jos se ei olisi mukana MAL-yhteistyössä.

Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valttina on muun muassa kehittyvät maaseudun ympäröivät keskukset ja laajat viheralueet keskustun tuntumassa. Nikkilän suunnittelussa yhdistyvät kaikki nämä teemat. Kaikkia strategiassa mainittuja asioita ei kuitenkaan voida toteuttaa fyysisesti samassa tilassa, kuten asuinrakentamista ja virkistysaluetta, mutta ne voivat olla toisiinsa kietoutuneita ja lähekkäin.

3.1.6 KR3: Laaksosuontien itäpuolen alue

Osallistumiskäytännöt käsitellään jäljempänä luvussa 3.3.

Kaavarunko ei ole kaava, joka saa lainvoimaa, vaan se voidaan nähdä strategisena asiakirjana, joka kertoo suunnittelun tavoitteista. Kaavarunko ei ole siis vielä päätös jonkun asian toteuttamisesta, vaan sitova päätös tehdään vasta, kun laaditaan lainvoimainen asemakaava. Laatimalla kaavarunko kunta myös toteuttaa avoimuuden periaatteen, kun pitkän tähtäimen kaavoitukselliset tavoitteet ovat kaikkien

kuntalaisten nähtävillä jo varhaisessa vaiheessa. Monet ratkaisut kaavarungossa ovat ajankohtaisia vasta vuosien päästä ja tällä tavalla kunnan pitkän tähtäimen tavoitteet ovat avoimesti nähtävissä kaavarungossa. Maanomistajan näkökulmasta kaavarunko kertoo sen mistä asioista kunta on halukas aloittamaan neuvottelut, ja vasta maanomistajaneuvottelujen jälkeen tiedetään, onko kaavarungossa suunniteltu asia toteutettavissa vai ei.

Laaksosuontien itäpuolen osalta kaavarunko ehdottaa pientaloalueen kaavoittamista (merkitty valkoisella alueella, jolla on ruskea reuna, kaavamerkintä AP). Alueen asemakaavoittamisesta pientaloalueeksi on aikoinaan tehty alueen asukkaiden ja maanomistajien toimesta aloite kunnalle, jolloin aluetta koskeva asemakaavatyö nostettiin ensimmäisen kerran kaavoitusohjelmaan. Tämä hanke on myös viimeisimmässä kaavoitusohjelmassa (2021), jossa asemakaavoituksen aloittamisen tavoitevuosi on 2024. Kun asemakaavoitus alkaa, käydään varsinaiset neuvottelut maanomistajien kanssa, jolloin keskustellaan myös rakennusoikeudesta. Kaavarunkohan kertoo vain, että alueella on tavoitteena aloittaa asemakaavoitus, mutta ei kerro tarkemmin rakentamisen määrästä. Maanomistajia tullaan kuulemaan useassa otteessa asemakaavaprosessin aikana.

Laaksosuontien itäpuolelle on myös merkitty viheryhteyksiä ja puisto. Koska kaavarunko ei ole tarkka suunnitelma, nämä kaavamerkinnot kertovat vain sen, että tavoitteena on suurin piirtein alueen keskelle kaavoittaa (leikki)puisto, joka tulisi lähinnä uuden pientaloalueen sisäiseen käyttöön. Mihin tarkemmin nämä toiminnot sijoittuvat ja kuinka suuri aluevaraus tarvitaan, suunnitellaan vasta asemakaavoituksessa. Niin laaja alue, kuin Laaksosuontien itäpuoli on, ei voida kaavoitusta ohjaavan lainsäädännönkään mukaan kaavoittaa täyteen omakotitontteja vaan alueelle on myös suunniteltava riittävästi virkistysreittejä, leikkipuistoja, pelikenttiä ja muita palveluita, joita asuinalueilta yleensä löytyy. Kaavarungossa esitetyt ulkoilureitit ovat uusien reittien osalta enemmän yhteistarpeita, joiden sijainti tarkentuu tarkemmassa suunnittelussa ja ne voivat siten siirtyä satojakin metrejä, jos sillä saavutetaan parempi ratkaisu. Ulkoilureittejäkään ei toteuteta ilman, että maanomistajien kanssa on ensin sovittu asiasta.

Julkiisuudessa on liikkunut väärinymmärrys siitä, että Nikkilän kartanon virkistysreitit siirretään Degerbergetille. Nikkilän kartanon korvaavat ja uudet virkistysreitit etsitään Nikkilän kartanon välittömästä läheisyydestä. Degerberget voisi mahdollisesti palvella tulevaisuudessa Nikkilän itäosien virkistystarpeita, mutta sen suunnittelu ei liity ajallisesti tai muutenkaan Nikkilän kartanon suunnitelmiin. Degerberget on yksityistä maata ja kunnan liikuntareitit toteutetaan lähtökohtaisesti kunnan maalle. Kaavarunkotason tarkasteluissa tutkitaan kuitenkin ratkaisuja kokonaisuutena, jossa koko taajaman toimintaa tarkastellaan nyt ja tulevaisuudessa toimivaa kokonaisuutta tavoitellen, maanomistusta huomioimatta.

3.1.7 KR3: Nikkilän uudisrakentamisen laatu ja kulttuuriympäristön suojeleminen

Vanhat rakennukset ja kulttuuriympäristön pitkät perinteet ovat yksi Nikkilän valttikorteista. Kaavarunkotyön yhteydessä on laadittu Nikkilän rakennusperintöselvitys, jossa on tunnistettu arvokkaat ympäristöt ja rakennukset. Koska kaavarunko ei ole lainvoimainen kaava, kaavarungossa ei ole esitetty suojelukohteita, vaan rakennusten suojelu tehdään asemakaavoituksen yhteydessä. Uudisrakennuksia suunniteltaessa on olennaista, että ne sopeutetaan olemassa olevaan ympäristöön. Yksi keino varmistaa tämä, on laatia rakennustapaohjeita asemakaavojen yhteydessä. Valitettavasti muutamassa jo toteutuneessa asemakaavassa Nikkilässä tällaista ohjetta ei ole laadittu.

3.1.8 KR3: Palveluiden ja elinkeinoelämän edellytykset Nikkilässä

Vanha vuonna 2016 valmistunut Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys on päivitetty vuonna 2021 ja uusi selvitys on kaavarungon liitteaineistona. Selvityksessä todetaan, että Sipoon taajamista on suuri ostovoiman

siirtymä etenkin erikoiskaupan osalta naapurikuntiin, toisaalta, että väestönkasvu luo paremmat edellytykset erikoiskaupalle. Kaupan toimialoista erikoiskaupan ja tilaa vievän kaupan tilantarve onkin ennustettu kasvavan Nikkilässä eniten seuraavan 10 vuoden aikana.

3.1.9 KR3: Sipoon ja Nikkilän vetovoimatekijät

Sipoo pystyy tarjoamaan laajan valikoiman erilaisia asuinympäristöjä maaseutumaisesta asumisesta pikkukaupunkimaiseen asumiseen. Sen sijaan kantakaupunkimaista asumista Sipoo ei pysty eikä kannata tarjota. Sen sijaan että keskitytään vain palvelemaan yhtä asumistarvetta, esimerkiksi isoja omakotitontteja, Sipoon kannattaa tarjota mahdollisimman laajasti erilaisia vaihtoehtoja. Tämä myös tukee sitä, että Sipoossa pystyy asumaan eri elämäntilanteissa ja -vaiheissa.

Nikkilän vetovoimantekijänä on nimenomaan erilaisten asuinvaihtoehtojen tarjonta maaseutumaisen ympäristön keskellä, sekä Nikkilän kulttuuriperintö, joka näkyy arjen ympäristössä. Huolellisesti suunniteltu, vanhaa säilyttävä kaupunkikuva luo imagoa ja identiteettiä, ja imago taas on kasvua mahdollistavaa vetovoimaa. Toimintojen ja rakennustyylien kerroksellisuus ja monipuolisuus ovat tärkeitä täydennysrakentamisessa ja uusien kaupunkimaisten alueiden suunnittelussa. Näin syntyy elävää ja mielenkiintoista ympäristöä. Nikkilän vanhaa ilmettä haluaan säilyttää läpi Nikkilän kasvun ja onkin syytä panostaa rakentamisen laadun ohjaamiseen.

3.1.10 KR3: Tasa-arvoiset virkistysmahdollisuudet Nikkilässä

Kaavarunkotyön yhteydessä on laadittu viherverkostosuunnitelma ja Nikkilän kaavarungossa viheralueverkostoa on tarkasteltu ensisijaisesti virkistykseen kannalta, luonto- ja kulttuuriympäristöarvot huomioiden. Nikkilän viheralueiden tarjontaa on pyritty monipuolistamaan niin, että alueelle on osoitettu useita eri tarkoitukseen sopivia ja eri tavoin hoidettavia viheralueita. Suunnitelman tarkoituksena on lisätä rakennettujen puistojen määrää nykyisten ja tulevien asutuskeskittymien alueilla, jossa viheralueiden käyttö on intensiivisintä. Tärkeän osan viheralueista muodostavat myös metsät. Rakentamisen lisääntyessä metsien käyttö ja kulutus voimistuu, mikä vaikuttaa myös metsien hoito- ja kehittämistarpeeseen. Kaavarungossa lähimetsinä hoidettavien viheralueiden määrää on tämän vuoksi lisätty sellaisiin paikkoihin, jotka tähän asti on luokiteltu enemmän talousmetsiksi.

Asumisen tuominen virkistysalueisiin kiinni toisaalta mahdollistaa laajemman ja entistä saavutettavamman luontokokemuksen myös niille, jotka liikkuvat huonommin, kun luontokokemus alkaa melkein kotiovelta.

Paippistentien varrelle on suunniteltu täydennysrakentamista. Kaavarunkoon on merkitty ne alueet, joilla täydennysrakentamista voidaan tutkia, mutta on todennäköistä, että rakentamiseen soveltuvat alueet ovat paljon rajatuimmat.

3.1.11 KR3: Kestävä kehitys Nikkilässä

Nikkilän kaavarunko toteuttaa varsin hyvin kestävän yhdyskuntarakenteen periaatteet: Kaavarunko tiivistää yhdyskuntarakenteen olemassa olevien palvelujen ympärille ja etäisyydet taajamassa mahdollistavat erittäin hyvin liikkumisen jalan ja polkupyörällä. Näiden kulkutapojen reittien suunnitteluun onkin panostettu kaavarunkotyössä. KeNi-rata tuo seudulliseen liikennejärjestelmään uuden liikenteelliseen vaihtoehtoon, jossa kulkuvälineen energialähde (esimerkiksi sähköbussit) sinänsä muodostaa vain pienen osan kestävyysnäkökohdasta ja suurempi vaikutus onkin järjestelmätasolla: KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta.

Rakentamisella on merkittävä hiilijalanjälki. Osittain kaavaratkaisun ekologisuus riippuu rakentamisessa käytettävistä materiaaleista sekä valittavista lämmitysmuodoista. Uudet rakennukset voivat olla laajasti puurakenteisia, mikä pienentää rakentamisen aiheuttamaa hiilijalanjälkeä ja vastaa siten osaltaan kansallisiin ilmastotavoitteisiin. Kaavan pitkän toteutusajan aikana myös nykyisin tavallisesti käytettyjen rakentamismateriaalien, kuten teräksen ja betonin, hiilijalanjälki tulee olemaan pienempi, kun valmistusmenetelmät kehittyvät. Rakennusmateriaalien uudelleenkäyttö ja kierrätys vähentävät uusien tuotteiden valmistuksessa syntyviä päästöjä ja jätettä ja kunta voi edistää tällaisten materiaalien käyttöä muun muassa infrarakentamisessa.

Sosiaaliseen kestävyys on mahdollista vaikuttaa myös kaavoituksen keinoin, mutta tämä tapahtuu useimmiten asemakaavatasolla, jossa hyvän asuinympäristön suunnittelun lisäksi on mahdollista ohjata esimerkiksi asuntojakaamaa. Myös kunnan tontinluovutusehdoissa on mahdollista ohjata alueelle rakennettavien asuntojen ominaisuuksia.

3.1.12 KR3: Kaavarungon vaikutukset ympäristöhäiriöihin

Kaavarungon vaikutukset melun osalta ovat maltilliset. Suurempi asukasmäärä lisää liikenteen määrää, mutta taajamassa vaikutus on varsin pieni alhaisten nopeusrajoitusten ansiosta, eikä kaavarungossa ole esitetty uusia nopean liikenteen tielinjauksia.

3.2 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan toteuttaminen on pitkäkestoinen prosessi, joka on arvioitu kestävän noin 10–15 vuotta. Kaavaa ei ole kiirehditty, vaan asemakaavan suunnittelu nyky muodossaan on alkanut jo vuonna 2008. Laaja-alaisena ja moneen asiaan vaikuttavana asemakaavana koko prosessi tehdään perusteellisesti ja kaava eteneekin vastaavankokoiselle kaavalle varsin tyypillistä vauhtia, huomioiden sen, että moni asia on jo selvitetty ja suunniteltu vuosia sitten. Mainittakoon esimerkiksi, että alustavat pohjatutkimukset on tehty jo vuonna 1992 koko kaava-alueelle. KeNi-radon avaaminen henkilöjunaliikenteelle ja Nikkilän kartanon alueen kehittäminen asetettiin tavoitteeksi jo Sipoon yleiskaavan 2025 laatimisen yhteydessä 2000-luvun alkupuolella ja silloin laadittiin asiaa koskien ensimmäinen laajempi selvitys *Kerava–Nikkilä-vyöhykkeen joukkoliikenne- ja maankäyttöselvitys* (2005).

3.2.1 NG8: Kaavoituksen vaiheistus ja suunnittelualue

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava olisi mahdollista kaavoittaa osissa. Tähän liittyy kaksi näkökulmaa, jotka ovat vaikuttaneet siihen, että asemakaavan luonnos on lopuksi päädytty julkaisemaan yhtenäisenä kaava-alueena: Useassa osassa kaavoitettaessa on joka tapauksessa oltava jonkinlaiset suunnitelmat kokonaisuudesta, jotta osista voidaan myöhemmin muodostaa eheä ja toimiva kokonaisuus ja voidaan muun muassa arvioida suunnitelman vaikutuksia kokonaisuudessaan. Koska tällaiset suunnitelmat ovat tarpeen laatia ja ne ovat olemassa, on hyvä tuoda ne myös asukkaiden tietoon ja arvioitavaksi kerralla eikä pienissä osissa. Rakentaminen tulee joka tapauksessa etenemään osa-alue kerralla ikään kuin alue olisi kaavoitettu osissa.

Syy siihen miksi asemanseutu laaditaan erillisenä asemakaavana, johtuu siitä, että ei ole vielä laadittu kovin tarkkoja suunnitelmia asemanseudusta ja aluesuunnittelu odottaa, että ratasuunnittelu etenee, jotta ratasuunnittelusta saadaan lisää lähtötietoja asemanseudun suunnitteluun. Vaikka edellisessä kappaleessa todettiin, että olisi hyvä olla kokonaissuunnitelma, tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa.

3.2.2 NG8: Alueen merkitys virkistysalueena

Aihetta käsitellään myös luvuissa 3.2.8 ja 3.2.9.

Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pelloille jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valtina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröimät keskukset ja laajat viheralueet keskusten tuntumassa. Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa yhdistyvät kaikki nämä teemat. Kaikkia strategiassa mainittuja asioita ei kuitenkaan voida toteuttaa fyysisesti samassa tilassa, kuten asuinrakentamista ja virkistysaluetta, mutta ne voivat toisiinsa kietoutuneita ja lähekkäin. Siksi on suunniteltu raideliikenteeseen tukeutuva asuinalue, joka nojautuu Nikkilän nykyisiin palveluihin, ja jota ympäröi elävä maaseutu ja erinomaiset virkistysalueet. Lisäksi muille ympäröiville virkistysalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.

Suunnittelu on lähtenyt siitä, että asuinalue suunnitellaan keskitetysti ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja tästä syystä eniten muuttuu avoin peltomaisema. On liki mahdotonta suunnitella sillä tavalla, että rakentamista ei huomattaisi ollenkaan avoimessa maisemassa. Nikkilän kartanon suunnitelmista huolimatta Nikkilä tulee olemaan tulevaisuudessakin avoimen maaseutumaiseman ympäröimä taajama.

Strategian mukaisesti on suunniteltu ja tullaan suunnittelemaan vielä tarkemmin asuinalueen rakentaminen ja sen yhdistäminen laadukkaisiin ulkoilualueisiin. Uusi Nikkilän kartanon keskuksen asuinalue tuo myös tulevaisuuden nikkiläläisille mahdollisuuden asua hyvien virkistysalueiden välittömässä läheisyydessä samalla kuin virkistysmahdollisuudet säilyvät edelleen myös nykyisillä asukkailla laajoina kokonaisuuksina. Osana Nikkilän ja Söderkullan voimakasta kasvua on luonnollista, että uudet asukkaat muuttavat välillä myös alueille, jotka ovat olleet osa vanhojen asukkaiden virkistysmaastoa. Näin on tapahtunut useimmiten, kun taajamiin on tehty uusia asuinalueita viime vuosikymmeninä. Uudet asukkaat tuovat kuntaan elinvoimaa ja mahdollisuuksia parantaa myös virkistysmahdollisuuksia ja -reitistöä jatkossakin. Asuinalueen rakentaminen ei myöskään tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Teollisuusalueesta poiketen myös asuinalue itsessään tarjoaa hyvät ulkoilumahdollisuudet, kuten koiran kanssa iltalenkki pientaloalueen hiljeneviä ja vehreitä katuja pitkin.

Palautteessa nousi vahvasti esille huoli alueen nykyisen virkistyskäytön säilymisestä ja erityiskysymyksenä ns. 2 km:n lenkin poistumisesta. Tämä lenkki kulkee helppokulkuisemmassa maastossa verrattuna pohjoisempiin virkistysreitteihin ja soveltuu siksi mm. aloitteleville hiihtäjille. Huoleen on kaavaehdotuksessa vastattu laajentamalla kaava-alueetta kunnan ostamalle maakaistaleelle Martinkylän puolella Gretasbäckenin purolaaksoa. Gretasbäckenin purolaakson ympäri on siten mahdollista rakentaa n. 2 km:n hiihtolatu (kesäisin kävelyreitti) helpossa maastossa. Martinkylän puolella maisema on pitkälti samanlainen laaja avoin viljelymaisema kuin nykyisen 2 km:n lenkin alueella. Tällä tavoin tulee jatkossakin olemaan mahdollista liikkua keskustan ja Pohjanmetsän välillä avoimessa peltomaisemassa.

Kaavaehdotuksessa on metsäalaa säästetty noin 2 hehtaaria kaavaluonnokseen verrattuna pienentämällä luoteista omakotialuetta. Tästä syystä omakotitonttien lukumäärä vähenee alueella noin 27 kappaleella. Tätä on yritetty kompensoida muuttamalla muualla kaava-alueella mm. rivitalokortteleita omakotikortteleiksi niissä kohdissa missä se on omakotiasumisen viihtyvyyden kannalta mahdollista. Uusia omakotitontteja on näin ollen lisätty 17 kappaleella.

Karttakyselyssä (luvussa 2.4) esitettiin ylikulkusiltoja kohtiin, jossa latu menee kokoojakadun yli. Tätä on pohdittu suunnittelussa, mutta valitettavasti varsin tasainen maasto ei tue eritasoratkaisua: ylityksistä tulisi

tosu korkeat moottoriajoneuvojen alituskorkeuden takia ja tunnelit tulisivat tavallista kalliimmiksi, kun jouduttaisiin rakentamaan pohjaveden pinnan alapuolella. Asiaan on kuitenkin löydetty ratkaisu siinä mielessä, että esitetään uusia latuyhteyksiä purolaaksojen kohdalle, joiden yli suunnitellaan kokoojakatujen siltoja. Näissä kohdissa latu voidaan rakentaa sillan ali ilman suurempaa maaston muokkaamista.

3.2.3 NG8: Alueen rakennettu kulttuuriperintö

Nikkilän kartanorakennus on arvokas osa kaavaa ja rakennuskannan suojelun lisäksi kartanoympäristön suunnitteluun on suhtauduttu hienovaraisesti: Kartanon pihapiiriin on suunniteltu muutama uudisrakennus, jotka ovat kooltaan, ja ulkomuodoltaan samanlaiset kuin samalta paikalta aiemmin puretut maatalouteen liittyvät rakennukset. Tämä osittain palauttaa kartanon pihapiirin ja uudisrakennukset sopeutetaan materiaaliltaan ja värittään kartanoympäristöön. Uudisrakennuksissa tulee kuitenkin näkymään niiden uusi käyttö, kun niiden toiminto ei enää liity maatalouteen. Nämä uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. Palautteen perusteella kartanosta säilytetään myös näkymä asemakaavan uuteen keskuspuistoakseliin muistumana laajasta peltonäkymästä. Se, että perinteinen peltonäkymä häviää on väistämätöntä, kun sille suunnitellaan asuinalue. Osa asuinalueen uudisrakennuksista tulevat näkymään kartanolle. Tuomalla ne varsin lähelle kartanorakennusta koko asuinalueen laajuus ei käy ilmi samalla tavalla, vaan näkymä on hillitympi. Jos uudisrakennukset olisivat kauempänä visuaalinen vaikutus olisi massiivisempi. Lisäksi kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.

3.2.4 NG8: Asukasmäärä

Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen ja kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet sijoittuisi radan eteläpuolelle ja puolet radan pohjoispuolelle. Toisin sanoen vastaavanlaisella etäisyydellä Nikkilän keskeisistä palveluista, kuin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue, sijaitsee muutamia keskustamaiselle rakentamiselle sopivia alueita ja nämä onkin osoitettu rakennettavaksi Nikkilän kaavarungossa. Nikkilän kartanon keskuksen alue ei siis ole ainoa Nikkilän kasvamisen suunta, vaan yksi niistä, joskin yksittäisenä alueena laajin. Syy alueen kaavoittamiseksi asuinalueeksi onkin keskeinen sijainti, jota on jo huomattu vuosikymmeniä sitten laadituissa Nikkilää koskevissa suunnitelmissa. Tämä on myös huomioitu ylempiasteisissa kaavoissa – maakuntakaavassa ja Sipoon yleiskaavassa – jotka osaltaan ohjaavat asemakaavan laadintaa. Syy miksi tämä alue ei ole tähän päivään asti rakennettu on, että on haluttu kehittää Nikkilää alue kerralla: Sekoittuneen asuinrakentamisen alueista kehitettiin 2000-luvulla Itäisestä Jokipuistosta asuinalue, 2010-luvulla suunniteltiin ja rakennettiin Jokilaakson alue, ja 2020-luvulla on Nikkilän kartanon keskuksen vuoro. Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

Kaiken kaikkiaan kaavaehdotukseen tehtyjen muutosten myötä arvioitu asukasmäärä Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa alenee noin 300 asukkaalla, kaavaluonnoksen 3 300 asukkaasta kaavaehdotuksen 3 000 asukkaaseen.

3.2.5 NG8: Taajamakuva ja arkkitehtuuri

Rakentamisen korkeudesta tuli paljon palautetta ja joissakin palautteissa vastustettiin kerrostaloja ylipäättäen. Palautteen johdosta kolme pohjoisinta kerrostalokorttelia on muutettu rivitalokortteleiksi. Korttelien rakennusoikeus puolittuu. Kerrostalojen korkeutta on kevennetty määräämällä ylin kerros toteutettavaksi ullakkokerroksena. Tämä käytännössä madaltaa kerrostalot noin kerroksen verran ilman että rakennusoikeus vähenee yhtä paljon. Tämä myös keventää kerrostalojen ilmettä katumaisemassa.

Sipoossa pitää olla tarjonta erilaisia tontteja, sekä isoja omakotitontteja, kerrostalotontteja ja jopa minitalotontteja. Tämä myös tukee sitä, että Sipoossa pystyy asumaan eri elämäntilanteissa ja -vaiheissa. Eri tontit kannattaa sijoittaa yhdyskuntarakenteessa vyöhykkeittäin niin, että tiivein rakentaminen on lähellä keskustaa ja väljimmät tontit taajaman reunoilla. Nikkilän kartanon keskuksen alue sijaitsee keskeisellä paikalla ja siksi alueella kannattaa suunnitella pienempiä omakotitontteja. Se ei tarkoita, etteikö Sipoon tarjoaisi myös isoja omakotitontteja ollenkaan, vaan nämä kaavoitetaan eri paikkaan. Viime vuosina sekä myydyt tontit että haetut omakotitalojen rakennusluvut ovat olleet pienempiä kuin aiemmin.

Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa on lähdetty siitä, että suunnitellaan omaleimainen ja viihtyisä asuinalue Sipoon strategian tavoitteiden mukaisesti. Tätä ohjataan sekä suunnittelullisilla ratkaisuilla (asemakaava) että ohjeilla (rakennustapaohje). On haluttu välttää tyyppillisen lähiön tunnelmaa suunnittelemalla asemakaava sillä tavalla, että alueen rakenteessa käytetään sellaisia suunnittelullisia ratkaisuja, jotka tiedetään viihtyisiksi (ammattikielellä rakennustypologia) kuten tyyppillistä 1920-luvun puutarhakaupunkien korttelirakennetta ja 1800-luvun suomalaisten puutalokaupunkien tunnelmaa, joita luonnehtii pienimittakaavainen ympäristö ja vehreät pihat. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että tällaiset ratkaisut voidaan suoraan kopioida, vaan suunnitteluratkaisut on myös sovellettava nykyaikaan, kun muun muassa pysäköintiratkaisut on huomioitava ihan eri tavalla kuin 100 vuotta sitten. Rakennustapaohjeilla taas ohjataan muun muassa rakennusten ulkonäköön liittyviä asioita ja näissä ohjeissa on tarkoitus ohjata rakentaminen viihtyisään ja tunnelmalliseen suuntaan esimerkiksi määräämällä harjakattoja ja alueelle sopivia materiaaleja ja värejä. Lisäksi alueen laadukasta toteuttamista tullaan osaltaan huolehtimaan tonttien luovutuksen yhteydessä mm. edellyttämällä toteuttajilta tiettyjen kaavan laatutavoitteiden toteuttamista ehtona tontin myymiselle.

Kaavaluonnoksen palautekyselyssä kysyttiin rakentamisen tyylistä. Suurinta kannatusta sai tyyli "perinteinen klassinen" (noin puolet kannatuksesta) ja "moderni klassinen" (reilu neljäsosa kannatuksesta). Tyyli "nykyaikainen" sai noin viidesosan kannatusta. Rakennustapaohjeessa on ohjattu rakentaminen enemmän klassiseen suuntaan muun muassa kattoja, aukotusta ja muita yksityiskohtia ohjaamalla. Rakennustapaohjeen värikartat perustuvat Nikkilästä tehtyyn värianalyysiin, toisin sanoen asemakaavassa tulee käyttää tyyppillisiä nikkiläläisiä värejä.

Kartanorakennuksen eteläpuolella olevista kortteleista on avattu kulkuyhteys, Nikkilänkuja, Nikkilän vanhan kyläalueen ja uuden asuinalueen välille. Palautteessa mainittiin, että vanha kyläalue ja uusi asuinalue koetaan liian irrallisina toisistaan. Koska kyläalue on arvokas, on haluttu pitää uudisrakentaminen hiukan kauempana kyläalueesta, mutta uuden kulkuyhteyden myötä alueet integroituvat paremmin toisiinsa. Kulkuyhteyden paikalla on vanhastaan ollut kulkuyhteys kylästä Nikkilän asemalle, mutta se on hävinnyt maastosta vuosikymmeniä sitten. Kulkuyhteys on suunniteltu siten, että se ei ole houkutteleva läpiajolle.

3.2.6 NG8: Liikenneverkko ja meluhaitat

Uudet asukkaat tuovat mukanaan myös lisääntyvää liikennettä. Nikkilän kartanon keskuksen alue on suunniteltu sillä tavalla, että auton käyttäminen lähialueella liikkumiseen ei ole välttämätöntä ja Nikkilän kaikki nykyiset palvelut sijaitsevat lähellä, lisäksi kaava-alueelle on tulossa myös joitakin paikallisia palveluita. Toisaalta autojen käyttö on huomioitu pysäköintiratkaisussa käyttämällä riittävää autojen pysäköintimitoitusta. Sipoon pysäköintiohjeessa on kolme tasoa, ja Nikkilän kartanon suunnitelmissa on käytetty tasoa, joka tuottaa eniten parkkipaikkoja: 1 autopaikka/75 kerrosneliometriä tai 1 autopaikka/asunto. Omakotitaloilla on vielä oma ohjeensa: 2 autopaikka/asunto. Lisääntyvän liikenteen vaikutus melutasoihin on maltillinen, koska suunnitellut ajonopeudet alueella ovat alustavasti korkeintaan 40 km/h kokoojakaduilla.

Lukkarintien jatke radan ali on katsottu tarpeelliseksi koko taajaman liikenteen toimivuuden kannalta: Liikenneverkon laajennuksen lisäksi tämän katuyhteyden tarpeen taustalla on myös Ison Kylätien tasoristeys,

jonka sulkeminen on ajankohtaista Nikkilän kartanon suunnitelmista huolimatta. Jos tasoristeys suljetaan moottoriajoneuvoilta, tarvitaan varayhteys mm. pelastusturvallisuuden takia, mutta myös esim. bussiliikennettä varten tapauksessa, jossa Sipoonjoki tulvii Pornaistentielle ja estää tien käytön. Varayhteydelle on esitetty erilaisia paikkoja vuosien varrella, milloin enemmän Martinkylän suunnalla, milloin Nikkilän keskustan tuntumassa. Ison Kylätien kohdalle ei voida toteuttaa moottoriajoneuvoliikenteen tunnelia radan ali, koska vaadittava alituskorkeus johtaisi pitkiin rampeihin, joita olisi hankala toteuttaa vanhojen rakennusten sekaan. Lisäksi tämä olisi turhan lähellä Pornaistentien alikulkua eikä tälle reitille haluta ohjata lisää autoliikennettä – läpiajohan on jo nyt kielletty. Ison Kylätien tasoristeys ei yhteytenä häviä täysin, vaan on suunniteltu jalankulun ja pyöräilyn alikulkua, ehkä hiukan eri kohtaan. Tämä onnistuu paljon matalammalla alituskorkeudella. Samasta syystä nykyistä ”hiihtotunnelia” Lukkarinmäenpolun päässä ei voida sellaisenaan käyttää moottoriajoneuvoliikenteelle, koska alituskorkeus ei riitä. Lisäksi tälle kohdalle toteutettuna katu olisi maastollisesti vielä haasteellisempi ja maisemavaikutus jopa suurempi, kun kadusta tulisi laaksoon nähden enemmän sivuttainen kuin poikittainen. Näistä syistä on päädytty esittämään asemakaavassa ja kaavarungossa kyseisen katuyhteystarpeen ratkaisuksi Lukkarintien jatketta. Siihen on vaikuttanut myös se, että tässä kohtaa (suunnilleen) yhteydellä on arvioitu olevan eniten käyttöä ja taajaman kokonaisliikenneverkko hyötyy parhaiten uudesta yhteydestä. Lukkarintien jatkeen paikkaa on tutkittu, ja loppujen lopuksi mahdollinen sijainti on rajattu muutamaa kymmeniin metriin: Idempi linjaus vaatisi arvokkaiden rakennusten purkamista ja lännempi linjaus pirstoisi Lukkarin koulun edustalla olevan puistoalueen. Seuraava mahdollinen sijainti lännempänä olisi taas liian kaukana, jotta katuyhteys tukisi taajaman liikenneverkkoa.

Kaava-alueelle on suunniteltu suorita katuja ja katusuunnittelussa tätä huomioidaan liikenneturvallisuuden näkökulmasta suunnitteleamalla sopivia vauhtia hillitseviä ratkaisuja: kaavassa suora katualue ei tarvitse tarkoittaa, että ajolinja on samalla katuyhteydellä täysin suora.

Ollbäckenin ylitse on suunniteltu harvinaisen paljon siltoja. Nykyisen kahden lisäksi kolme uutta. Siltoja ei sinänsä suunnitella huvin vuoksi, vaan tämä johtuu siitä, että toimintoja on suunniteltu maastossa kiertelevän puron molemmin puolin ja radan ali mennään eri tasossa kuin muu maanpinta. Tasoeron takia ei voida liittää kadut suoraan toisiinsa, vaan on rakennettava erilliset yhteydet. Esimerkiksi alustavissa asemaselvityksissä on ajateltu, että kunnan nykyisen varikon kohdalle tulisi liityntäpysäköintialue. Siinä tapauksessa sinne ajettaisiin suunnitellun Ollbäckintien sillan kautta. Asemalle tarvitaan myös sujuva kävelyn ja pyöräilyn yhteys, joka sekin vaatii sillan. Tälle sillalle ei kuitenkaan ole suunniteltu autoliikennettä ja se voi olla rakenteeltaan kevyempi ja puinen. Uusista silloista vain yksi sijoittuu varsinaisesti nyt laadittavan asemakaavan alueelle ja siltojen lopullinen tarve arvioidaan, kun asemanseudun asemakaavaa ruvetaan laatimaan.

Vaihtoehtoinen eteläisempi linjaus Kartanontien leventämiseksi uuden asuinalueen sisääntulokaduksi on tarkasteltu. Tarkastelussa on tultu siihen lopputulokseen, että tien leventämisellä nykyisen tien kohdalla on suotuisimmat maisemalliset vaikutukset Nikkilän vanhaan kylään, kun tie kulkee Kylävuoren juurella metsän reunalla eikä pellon keskellä. Myös Vanhan Kylätien liittymä muodostuisi ongelmalliseksi vaihtoehtoisessa linjauksessa.

Martinkylän suunnan tieyhteyttä ei ole suunniteltu tarkemmin. Yhteys on osoitettu Sipoon yleiskaavassa ja siksi se pitää huomioida myös suunniteltavana olevassa asemakaavassa, vaikka tieyhteyttä ei ole tarkoitus toteuttaa asemakaavan toteutuksen yhteydessä, vaan jää tulevaisuuden varaukseksi. Kyseinen tieyhteys on näkynyt jo 1940-luvun suunnitelmissa, kuten myös 1980-luvun yleiskaavoissa. Sitä, miten tien linjaus on vanhoissa kaavoissa piirretty Martinkylän puolella ei kannata tuijottaa liikaa, eikä tien linjausta ole nytkään suunniteltu tarkemmin, koska se ei ole tällä hetkellä ajankohtainen. Ainoa asia, joka nyt lyödään lukkoon, on kyseisen tielinjauksen liittymispiste Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan rajalla.

3.2.7 NG8: Rakentamisalueiden sijoittuminen

Rakentamisen sijoittumisen periaatteita on kommentoitu osittain jo kappaleessa 3.2.5.

Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioidun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: noin 2/3 kaavaluonnoksen rakennusoikeudesta on pientaloissa ja 1/3 kerrostaloissa. Nikkilän luonteeseen sopien alueelle on myös suunniteltu mahdollisimman matalia kerrostaloja, noin neljä kerrosta korkeita. Tavoitteena on ollut tarjota kaava-alueella monipuolisesti asumismahdollisuuksia matalista kerrostaloista omakotitaloihin. Koska alue sijaitsee lähellä keskustaa ja rautatieasemaa on luontevaa suunnitella alueesta keskustamaisempi ja sillä tavalla, että mahdollisimman moni pääsee asumaan lyhyen matkan päästä palveluista. Nikkilässä, ja Sipoossa laajemmin, huolehditaan myös väljempien tonttien kaavoittamisesta sekä taajamissa että kylissä, mutta juuri tällä keskeisellä alueella tällaisten väljien tonttien kaavoittaminen ei olisi toiminnallisesti tai kuntataloudellisesti järkevää, vaan tällaiset tontit kannattaa kaavoittaa taajamien reunoille ja kyliin. Tähän ohjaa myös voimassa olevat ylempiasteiset kaavat – maakuntakaava ja Sipoon yleiskaava – joissa on osoitettu keskustamaiset alueet, tiivistettävät alueet ja taajamien reuna-alueet. Tärkeintä on, että kunnasta ja taajamista löytyy kokonaisuutena erilaisia tontteja ihmisten eri mieltymysten ja tarpeiden mukaan.

Suunnittelu on lähtenyt siitä, että rakentamista suunnitellaan keskitetysti ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja jäljelle jäävät virkistysalueet muodostavat eheitä kokonaisuuksia: Pohjanmetsän laaja virkistysalue, Pohjanniitynmetsä, Kylävuori, Riihimäki ja puronvarret.

3.2.8 NG8: Luonnon ja maisemallisten arvojen säilyttäminen

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan yhteydessä on laadittu luontoselvitys, jonka tulokset on huomioitu kaavaratkaisussa jättämällä arvokkaat alueet rakentamisen ulkopuolelle ja Kylävuori on osoitettu suojelualueeksi. Lisääntyvä asukasmäärä kuluttaa luontoa enemmän ja siksi on suunniteltu laaja virkistysreittien verkostoa, jotta kulkeminen ohjautuu tietyille reiteille ja näin reittien ulkopuolella oleva maasto jää rauhaan.

Ollbäckenin purolaakso on tärkeä ekologinen yhteys, vaikka se ei ylitä suojelukynnystä. Siksi Lukkarintien jatkeelle Ollbäcken-puron yli on suunniteltu aiempaa pidempää siltaa ekologisista ja maisemallisista syistä.

Kaava-alueen hulevesiä viivytetään kaavassa osoitetuissa kohdissa, jotta hulevesistä ei synny hetkellistä piikkiä mm. alueen puroissa.

Kaavaehdotuksessa on metsäalaa säästetty noin 2 hehtaaria kaavaluonnokseen verrattuna pienentämällä luoteista omakotialuetta. Tästä syystä omakotitonttien lukumäärä vähenee alueella noin 27 kappaleella. Tätä on yritetty kompensoida muuttamalla muualla kaava-alueella mm. rivitalokortteleita omakotikortteleiksi niissä kohdissa missä se on omakotiasumisen viihtyvyyden kannalta mahdollista. Uusia omakotitonttia on näin ollen lisätty 17 kappaletta. Kaiken kaikkiaan tämän muutoksen jälkeen metsäisille alueille on osoitettu rakentamista noin 6,5 ha:n alueelle. On huomionarvoista, että tästä noin puolet on varsin nuorta metsänuudistusalaa. Edelleen jää noin 35 ha kunnan omistuksessa olevaa metsäalaa Pohjanmetsän virkistysalueella. Tähän lukuun pitää vielä lisätä Pohjanniitynmetsä (n. 5 ha), Kylävuori (n. 5 ha), Riihimäki (n. 3 ha), sekä puronvarren metsät (n. 5 ha), jotka nekin toimivat kaava-alueen virkistysmetsinä. Lukuja voi verrata siihen, että rakentamista on asemakaavassa osoitettu noin 38 hehtaarille (radan pohjoispuolella).

Vaikka joitakin luontoarvoja menetetään rakentamisen takia kaava voi myös lisätä luonnon monimutaisuutta, kun nykyiset pellot, jotka viljelykasveista ja -tavoista riippuen voivat olla varsin lajiköyhiä, muuttuvat monimuotoisiksi puutarhoiksi ja puistoiksi.

Rakentaminen on tarkoitus toteuttaa vaiheittain, pohjoisesta etelään. Alkuvaiheessa rakennetaan myös alueen kokoojakadut. Tämä tarkoittaa maisemallisesti, että monet avoimet peltoalueet jäävät alkuvaiheessa ennalleen eikä rakentamista tulla huomaamaan kovin paljon, mm. Riihimäen etelä- ja länsipuolella, sekä Kylävuoren kohdalla lukuun ottamatta kokoojakatua. Sen sijaan alueen keskellä olevalla pellolla rakentaminen tulee näkymään maisemassa jo siitä syystä, että alueella on pisimmillään yli 700 metrin suorat näkymät.

Isoimmat siirtolohkareet sijoittuvat rakentamisalueiden ulkopuolelle ja siten säilyvät.

3.2.9 NG8: Terveysvaikutukset

Kaavan ehdotusvaiheessa on panostettu erityisesti siihen, että alueen virkistysreitistö on monipuolinen ja kattava. Kaava-aluetta laajentamalla kunnan ostamalle maakaistaleelle Martinkylän puolella Gretasbäckenin purolaaksoa, on purolaakson ympäri mahdollista rakentaa n. 2 km:n hiihtolatu (kesäisin kävelyreitti) helpossa maastossa. Martinkylän puolella maisema on pitkälti samanlainen laaja avoin viljelymaisema kuin nykyisen 2 km:n lenkin alueella. Tällä tavoin tulee jatkossakin olemaan mahdollista liikkua keskustan ja Pohjanmetsän välillä avoimessa peltomaisemassa. Uusissa reiteissä on huolehdittu siitä, että ne muodostavat lenkkejä, joka tekee niiden virkistyskäytöstä miellyttävämmän, kun ei tarvitse mennä samaa reittiä edestakaisin.

Asumisen tuominen virkistysalueeseen kiinni toisaalta mahdollistaa laajemman ja entistä saavutettavamman luontokokemuksen myös niille, jotka liikkuvat huonommin, kun luontokokemus alkaa melkein kotiovelta.

3.2.10 NG8: Pohjaveden suojelu

Suuri osa Nikkilän nykyisestä rakennuskannasta sijaitsee pohjavesialueella ja Nikkilän kartanon alueella rakentaminen tapahtuu samoilla pohjaveden asettamilla rajoituksilla kuin muualla Nikkilässä. Rajoituksia on eräiden tekniikoiden käytölle, mutta esimerkiksi paaluttaminen pohjavesialueella sopivalla tekniikalla on mahdollista. Nikkiläläisestä näkökulmasta lopuksi varsin pieni osa Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alueesta sijaitsee pohjavesialueella.

3.2.11 NG8: Rakennettavuus ja maaperä

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue sijoittuu saviselle maaperälle, joka asettaa erityisvaatimuksia rakentamiselle. Muun muassa paalutus on tarpeellinen monessa paikassa kaava-aluetta. Huomionarvoista on, että lähes koko Nikkilän taajama on rakennettu tälle samalle, rakentamiselle haastavalle savimaalle.

3.3 Suunnittelu- ja osallistumiskäytännöt

Ylempien tasojen kaavojen yleispiirteisyys (yleiskaavat, maakuntakaavat, kaavarungot) on tuottanut monelle ongelmia kaavan tulkinnessa ja ymmärtämisessä, koska niissä osoitetut merkinnät eivät toteudu asemakaavassa välttämättä juuri siihen kohtaan kuin merkinnät näyttäisivät yleispiirteisimmässä kaavoissa piirtyvän. Yleispiirteisemmät kaavat osoittavat alueen kehittämisen yleiset periaatteet, eikä niitä ole tarkoitettu luettavaksi niin sanotusti viivan tarkkuudella. Esimerkiksi yleiskaavassa osoitetut tielinjaukset ovat enemmänkin yhteystarpeita kuin maastoon tarkasti sovitettuja reittejä. Tarkempi suunnittelu tehdään asemakaavoituksessa ja muun yksityiskohtaisen suunnittelun yhteydessä. Lisäksi on vielä kahdenlaisia yleispiirteisiä kaavoja: oikeusvaikutteisia kaavoja, joiden merkinnät ovat periaatetasolla maanomistajia sitovia, vaikka ei tiedetä tarkalleen mihin esim. uusi tie on tulossa; ja sitten oikeusvaikutuksettomat kaavat kuten Nikkilän kaavarunko, jossa esim. tieyhteydät eivät ole sitovat, vaan enemmän tavoitteelliset. Jos alusta

asti laadittaisiin kovin tarkat suunnitelmat, laadittaisiin käytännössä asemakaava kahteen kertaan, mikä ei ole tarkoituksenmukaista. Tarkoituksenmukaisinta on, että ensin laaditaan yleiset suunnitteluperiaatteet, joista jalostetaan tarkemmat suunnitelmat seuraavassa (asemakaava-) vaiheessa. On kuitenkin arvokasta saada asukkaiden näkemykset mahdollisimman aikaisessa vaiheessa siitä, kuinka tarkoituksenmukaiset nämä tavoitteellisetkin suunnitelmaratkaisut ovat.

Kaikkien tavoittaminen on kaavoituksessa välillä ongelma. Laajoissa kaavoissa on pidettävä mittakaava mielessä: Nikkilän kaavarunkoalueella on yli 1300 kiinteistöä. Jollakin kiinteistöllä voi olla useampi omistaja ja joku voi omistaa useamman kiinteistön, mutta voimme tämän luvun perusteella tehdä arvion, että maanomistajia tai heidän edustajiaan on yli 1000, jolloin esim. henkilökohtainen puhelu jokaiselle maanomistajalle ei ole realistista.

Etenkin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa osassa palautteissa on toivottu, että kaavaa ei laadittaisi ollenkaan. Kaavoitus on kuitenkin jatkunut ja silloin voi tuntua siltä, että palautetta ei kuunnella. Tämä johtuu siitä, että tehtäväksi on annettu asuinalueen kaavan laatiminen. Silloin tutkitaan millä reunaehdoilla tällaisen asuinalueen suunnitteleminen on mahdollista ja viedään suunnitteluprosessi loppuun. Silloin jää kunnanvaltuuston päätettäväksi onko sellaisen kaavan toteutus mahdollinen, josta kaava on kehittynyt suunnitteluprosessin aikana. Kaavaprosessin aikana kerätyn palautteen perusteella voidaan osaltaan ottaa kantaa kaavan toteuttamisedellytyksen reunaehtoihin.

Annetun palautteen perusteella Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaehdotukseen on tehty paljon muutoksia, joita on tässäkin raportissa mainittu, sekä listattu keskitetysti myös kaavaselostuksessa luvussa 4.5.2.

3.4 Koronapandemian vaikutukset

Kaavoitus tehdään tietenkin kysynnän mukaan. Kunta ei itse rakenna asuntoja, vaan kunta suunnittelee sellaisia asemakaavoja, joiden tontit ja asunnot menevät kaupaksi. Kunnassa seurataan asuntojen kysyntää ja mikäli kysynnässä tapahtuu suuria muutoksia voi kunta viime kädessä muuttaa kaavoja. Lisäksi toteutusvaiheessa on jonkin verran mahdollista myöntää pieniä poikkeuksia, esimerkiksi yhdistämällä viereisiä tontteja yhdeksi tontiksi.

3.5 Muut palautteet

Mielipiteissä on tuotu esiin myös yksityisiin kiinteistöihin liittyviä yksityiskohtaisia asioita, joita ei palauteraportissa yksityisyyden suojan vuoksi ole käsitelty muutoin kuin yleisellä tasolla. Näiden palautteiden perusteella kaavoihin on tehty seuraavat muutokset:

Nikkilän kaavarunko:

- Ulkoilureitti, joka meni erään pihapiirin läpi on siirretty.
- Pyörätie, joka meni erään tontin läpi on siirretty.

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava

- Toive muutaman tontin lisäämiseksi yksityiselle maalle on toteutettu. Lisäys on alle 500 k-m², joka ei kunnan ohjeiden mukaan vaadi maankäyttösopimusta.

Pornaistentien varrella muutama vanha tontti sijaitsee puistoksi asemakaavoitetulla alueella. Kaavarungossa on tutkittu nykytilanteen todentaminen tai pitää voimassa olevan asemakaavan mukainen ratkaisu. On

päädytty siihen, että kaavarunkoa ei muuteta ja kaavarunko pysyy voimassa olevan asemakaavan mukaisena. Asemakaavan mukainen ratkaisu on mm. liikennemelun ja yhdyskuntarakenteen kannalta parempi. Kaavarungosta huolimatta tonttien nykyinen käyttö voi kuitenkin jatkua kuten tähänkin asti.

Lättähatuntien linjauksesta tuli myös palautetta, että se kulkee liian lähellä erästä tonttia. Kadun sijaintia on tutkittu, mutta mahdollinen sijainti on teknisistä syistä varsin rajattu, kun pitää huomioida neljän tien risteys, joihin vaikuttaa kaduille vaaditut kaarresäteet mm. linja-autoille, katujen nousukulmat, sekä ympäröivät kohteet, jotka rajaavat katujen mahdollista sijaintia. Lättähatuntie kulkee alustavasti noin 1 metrin verran tontin pintaa matalampana, joka jo auttaa jonkun verran. Jatkosuunnittelussa on mahdollista tutkia, voisiko tie kulkea vielä alempana. Lisäksi on huomioitava, että katualueen raja ei tarkoita, että ajorata tulee siihen kohtaan, vaan ajoradan reuna sijoittuu todennäköisesti noin 8 metrin päähän kaavan katualueen ja tontin rajasta ja välissä on jalkakäytävä ja istutuskaista.



Bemötanden av planrespons

Planstomme för Nickby (KR₃) och Detaljplan
för Nickby gårds centrum (NG8)

22.12.2021

Innehållsförteckning

1 Allmänt om rapporten	1
2 Kartenkäten.....	1
2.1 Svararna i kartenkäten.....	1
2.2 KR3 Planstomme för Nickby: Gatunätet.....	1
2.3 KR3 Planstomme för Nickby: Cykelstråk.....	2
2.4 KR3 Planstomme för Nickby: Grönnätet.....	2
2.5 KR3 Planstomme för Nickby	2
2.6 Över eller under banan?.....	3
2.7 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8.....	3
2.8 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8: Rekreatjonsleder	3
2.9 Stilen på byggandet.....	3
2.10 Öppen respons	3
3 Diskussionen på Dinåsi.fi och skriftliga åsikter.....	3
3.1 KR3 Planstomme för Nickby	3
3.1.1 KR3: Prioriteringen av persontågstrafiken ifrågasätts.....	3
3.1.2 KR3: Kollektivtrafiken uppfyller inte allas behov av att färdas	4
3.1.3 KR3: Planstommens konsekvenser för trafiken	5
3.1.4 KR3: Insatsområden i bostadsbyggandet i Nickby.....	5
3.1.5 KR3: Önskemål om tillväxten och utvecklingen i Nickby.....	6
3.1.6 KR3: Området öster om Dalkärrsvägen	7
3.1.7 KR3: Kvaliteten på nybyggandet och skyddet av kulturmiljön	8
3.1.8 KR3: Förutsättningar för service och näringsliv i Nickby.....	8
3.1.9 KR3: Attraktionsfaktorer i Sibbo och Nickby.....	8
3.1.10 KR3: Jämlika rekreatjonsmöjligheter i Nickby	8
3.1.11 KR3: Hållbar utveckling i Nickby.....	9
3.1.12 KR3: Planstommens konsekvenser för miljöstörningar	9
3.2 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8.....	9
3.2.1 NG8: Indelning av planläggningen i etapper och planeringsområdet.....	10
3.2.2 NG8: Områdets betydelse som rekreatjonsområde	10
3.2.3 NG8: Det byggda kulturarvet.....	11
3.2.4 NG8: Invånarantal.....	12
3.2.5 NG8: Tätortsbild och arkitektur	12

3.2.6 NG8: Trafiknät och bullerolägenheter	13
3.2.7 NG8: Placeringen av områden som ska byggas	14
3.2.8 NG8: Bevarandet av natur- och landskapsvärdena	15
3.2.9 NG8: Konsekvenser för hälsan	15
3.2.10 NG8: Grundvattenskydd	16
3.2.11 NG8: Byggbarhet och jordmån	16
3.3 Förfaranden för planering och deltagande	16
3.4 Effekterna av coronapandemin	17
3.5 Övrig respons	17

Bemötanden av responserna på förslaget till planstomme för Nickby (KR3) och utkastet till detaljplan för Nickby gårds centrum (NG8)

1 Allmänt om rapporten

Utkastet till detaljplan för Nickby gårds centrum (NG8) och förslaget till planstomme för Nickby (KR3) var offentligt framlagda 15.1–15.2.2021. Under framläggningstiden samlades respons om båda planprojekten av kommuninvånarna med tre olika metoder. Det var möjligt att kommentera planerna i en kartenkät som genomfördes med verktyget Maptionnaire och i en nätdiskussion i tjänsten Dinåst.fi. Dessutom kunde officiella åsikter inlämnas till kommunens registratur.

Den respons som gavs i alla tre kanaler har samlats i en rapport.

Bemötanderapporten följer dispositionen i responsrapporten såtillvida att bemötandena har samlats under samma rubriker som i responsrapporten.

2 Kartenkäten

Bemötandena i de följande kapitlen gäller kartresponserna där svararna kunde placera ut punkter och kommentarer på olika temakartor. Undantag till detta är kapitlen 2.6, 2.9 och 2.10, där responserna inte gällde kartbilden.

En del kommentarer är bara konstateranden eller så tar de ställning för eller emot en viss planeringslösning och kräver således inget svar av planerarna. En del kartkommentarer gällde mer omfattande frågor, såsom landskapet, och dem behandlar planläggaren i senare kapitel. En del av responserna gällde inte heller direkt de frågor som nu är under planering, men all respons kommer till nytta i den fortsatta planeringen, även inom ramen för andra projekt.

2.1 Svararna i kartenkäten

–

2.2 KR3 Planstomme för Nickby: Gatunätet

I kartkommentarerna föreslås att Klockarbackavägen borde förlängas till Oljevägen (Kervovägen) och Jokivarsivägen. En sådan vägförbindelse går utanför planstommeområdet och är enligt den trafikplan som ingått i planarbetet inte nödvändig om man ser till befolkningstillväxten och utvecklingen av markanvändningen fram till år 2040. Det är möjligt att återkomma till saken och se över läget när målåret i planstommen närmar sig.

Det föreslås vidare att Åparksvägen borde fortsätta till Oljevägen – en förbindelse som har anvisats även i generalplanen för Sibbo. Med tanke på nätverket behövs ingen sådan förbindelse eftersom kommunen och staten har beslutat att satsa på en förbättring av anslutningen mellan Oljevägen och Brobölevägen, i stället för att bygga en helt ny landsvägsanslutning. Till Oljevägen föreslås inte heller några andra gatuanslutningar eftersom man strävar efter att hålla antalet landsvägsanslutningar så litet som möjligt för en smidig och säker trafik.

Huvudprinciperna för trafiknätet läggs fram i planstommen. Mer detaljer kring trafikregleringen, som olika sätt att lugna ner trafiken och planera anslutningar, avgörs i anslutning till detaljplaneringen och gatuplaneringen.

De trafiklösningar som gäller detaljplanen för Nickby gårds centrum behandlas nedan i kapitel 3.2.6.

2.3 KR3 Planstomme för Nickby: Cykelstråk

Syftet är att planera högklassiga, med andra ord smidiga och tillräckligt breda cykelstråk. Genomförandet av cykelstråken hänger på finansieringen från kommunen och dels även från staten.

En cykelförbindelse som korsar banan från Stora Byvägen till Gamla Byvägen beror i hög grad på de tekniska lösningarna i anslutning till järnvägsplaneringen. Vad som är möjligt att genomföra blir klart först i samband med planeringen av banan. Den lösning som presenterats i planstommen baserar på en utredning om stationens placering från år 2018 och med tanke på det är även någon annan sträckning möjligt, så länge den är tekniskt och ekonomiskt genomförbar.

2.4 KR3 Planstomme för Nickby: Grönnetet

De kommentarer som gällde området i detaljplanen för Nickby gårds centrum behandlas nedan i kapitel 3.2.2, 3.2.8 och 3.2.9. Kommentarererna om Degerberget behandlas i kapitel 3.1.6.

En del kartkommentarer gällde snarare byggandet, t.ex. fler höghus, än själva grönnetet. I fråga om området längs banan frågade man varför det har anvisats som ett grönområde och inte för boende. Orsaken till det är att tågtrafiken medför buller och vibrationer som gör det svårare att bygga bostäder i området. Inga närmare undersökningar har emellertid gjorts och därför kan gränsen för byggandet bara uppskattas i det här skedet. I närheten av ishallen planläggs inget byggande eftersom området är en del av det värdefulla kulturlandskapet vid kyrkorna.

En friluftsled har planerats i dalen längs Ollbäcken. Det är inte möjligt att till alla delar anlägga den exakt där den har ritats ut, men den har bevarats i planstommen för att den ska kunna beaktas som en helhet när den mer detaljerade planeringen tar vid i framtiden. Då kommer man bl.a. att behandla hur man ska gå runt byggnaderna och andra detaljer. I planstommen är denna förbindelse bara på en principiell nivå.

De nya friluftslederna i planstommen ska betraktas som förbindelsebehov snarare än exakt utstakade leder i terrängen. Vid den mer detaljerade planeringen och detaljplanläggningen kan lederna flyttas med till och med hundratals meter, om man därigenom uppnår en bättre lösning. Kommunens motionsleder genomförs i regel på kommunägd mark. De genomförs inte på privatägd mark utan att man först förhandlat med markägarna och kommit överens om eventuell kompensation.

Detaljer, såsom hundrastgårdar, anvisas inte direkt i planstommen, men önskemålet om en rastgård förmedlas vidare.

2.5 KR3 Planstomme för Nickby

Planstommen för Nickby behandlas mer ingående enligt teman även längre fram i kapitel 3.1. De kommentarer som gäller detaljplanen för Nickby gårds centrum behandlas nedan i kapitel 3.2.

Planstommens områdesreservering vid Centralparken har ändrats utifrån responsen. Mer exakt var man kan bygga fastställs dock först i detaljplaneringskedet. Planstommen är mer översiktlig jämfört med detaljplanen och gränserna för olika områdesreserveringar kan justeras vid detaljplaneringen.

Kvarteret i anslutningen mellan Borgnäs vägen och Gårdsvägen har utvidgats något söderut och västerut på basis av responsen. Östra sidan av Borgnäs vägen anvisas inte för byggande eftersom området på grund av landskapsmässiga omständigheter och Borgnäs vägens klyvande karaktär inte smälter så smidigt samman med den övriga strukturen i Nickby.

2.6 Över eller under banan?

Planeringen av matargatan och den planskilda korsningen som ansluter herrgårdsområdet med västra delen av Nickby centrum har av landskapsmässiga och tekniska orsaker fortsatt i form av en underfart.

2.7 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8

De kommentarer som gäller detaljplanen för Nickby gårds centrum behandlas närmare enligt olika teman nedan i kapitel 3.2.

2.8 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8: Rekreationsleder

De kommentarer som gällde området i detaljplanen för Nickby gårds centrum behandlas närmare nedan i kapitel 3.2.2, 3.2.8 och 3.2.9.

2.9 Stilen på byggandet

I enkäten i planutkastskedet bad man om respons på byggstilen. Mest understöd fick stilarna "traditionell klassisk" (ungefär hälften) och "modern klassisk" (en dryg fjärdedel av understödet). Ungefär en femtedel röstade för stilen "modern". Byggsättsanvisningarnas riktlinjer för bl.a. tak, öppningar i fasader och andra detaljer följer en mer klassisk stil. Färgkartorna i byggsättsanvisningarna baserar på en färganalys som gjorts i Nickby. Således ska färger som är typiska för orten användas vid genomförandet av detaljplanen.

2.10 Öppen respons

I den öppna responsen togs i stort sett samma frågor upp som i de andra skriftliga åsikterna, vilka behandlas i kapitel 3.

3 Diskussionen på Dinåst.fi och skriftliga åsikter

3.1 KR3 Planstomme för Nickby

3.1.1 KR3: Prioriteringen av persontågstrafiken ifrågasätts

På senare tid har Sibbo varit en av de snabbast växande kommunerna i Finland och i kommunens strategi har tillväxttakten fastställts till ca 600–800 invånare per år. I ett flertal utredningar har 10 000 invånare

nämnts som en gräns för att inleda persontågstrafik. Det innebär dock inte att det vore ett mål i sig utan det handlar om en ungefärlig gräns för en lönsam spårtrafik. Sibbo kommun har meddelat att man är beredd att inleda spårtrafiken redan innan detta befolkningsmål har uppnåtts. Att befolkningen ökar i Nickby beror inte på att det satts upp som ett mål för KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), utan på att invånarantalet förutspås öka i enlighet med de nuvarande planerna till ca 10 000 invånare, oavsett KeNi-banan. Samma gäller Söderkulla, den andra tätorten i Sibbo, vars invånarantal också väntas öka till ca 10 000 på drygt 10 år i enlighet med de planer som styr markanvändningen. Tillväxten för mycket positivt med sig, t.ex. en förbättrad befolkningsstruktur, ekonomisk välfärd samt mångsidigare privat och kommunal service. Därtill är det bra att notera att tillväxten i sista hand handlar om att människor själva väljer att flytta till Sibbo.

Att öppna banan för persontågstrafik är en lång process som förutsätter flera olika planer och beslut. Tidigare har kommunfullmäktige stakat ut att persontågstrafiken bör inledas i mitten av 2020-talet. Planprojektet planeras och programmeras närmare åren 2021–2022, och i MBT-planen 2019 nämns år 2028 eller senare som tidpunkt för öppnandet av banan för persontrafik.

Att inleda persontrafik på KeNi-banan ger beredskap inte bara för befolkningstillväxten i Nickby utan även för trafikregleringen i hela regionen och hanteringen av regionala förändringar. Även om inte en enda ny invånare skulle flytta till Nickby kommer befolkningen i huvudstadsregionen med närområden att öka med hundratusentals invånare under kommande årtionden. Det påverkar indirekt även nickbyborna i och med att Lahtisleden får allt fler användare och allt fler bussresor kräver omstigning då förmedlingskapaciteten överskrids på stomlederna. I praktiken innebär det att buss- och personbilstrafiken står i rusningstider eller att bussrutterna i vilket fall som helst hänvisas till byteshållplatserna för spårtrafiken. KeNi-banan erbjuder regiontrafiken ett nytt alternativ där energikällan för trafikmedlet (t.ex. elbussar) i sig bara utgör en liten del av helheten.

Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen: som helhet mycket mindre än vad det kostar att bygga en ny metrostation. Att spårtrafiken geografiskt sett är så oflexibel är samtidigt en av spårtrafikens styrkor: kring spåren är tröskeln lägre för att investera i bostäder, arbetsplatser och service, eftersom spårens bestående karaktär inger säkerhet om den framtida trafiken till skillnad från busstrafiken, där linjerna kan börja köras längs nya rutter från och med nästa tidtabellperiod. Således kan kommunens och statens satsningar på och investeringar i persontågstrafik på KeNi-banan också ses i ett vidare perspektiv som en satsning/investering för att upprätthålla och stärka livskraften i Nickby. Banan kan också anses stärka kopplingen mellan Nickby och huvudstadsregionen så att området inte blir en avskild ö som riskerar bli åsidosatt i det regionala utvecklingsarbetet.

Den planerade Östbanan påverkar däremot inte längre planeringen i Nickby eftersom det är tänkt att den ska passera Sibbo utan en enda hållplats och gå längre norrut i förhållande till Kervo–Nickby-banan.

3.1.2 KR3: Kollektivtrafiken uppfyller inte allas behov av att färdas

KeNi-banan kan naturligtvis inte betjäna alla invånare beroende på deras behov och var de bor, men det kan inte någon annan enskild trafikform heller. Banan är i vilket fall som helst ett behändigt nytt alternativ färdsett för tillräckligt många. Enligt trafikmodeller väntas persontågstrafiken på KeNi-banan fördubbla användningen av kollektiva trafikmedel inom en radie av ca 1 km från stationen. KeNi-banan möjliggör också en smidig regional trafik till de andra centrala stationsnejderna längs huvudbanan: till exempel för Träskända i norr, Dickursby i Vanda, stationerna längs de tvärgående förbindelserna nära huvudbanan, Böle etc.

3.1.3 KR3: Planstommens konsekvenser för trafiken

Allteftersom antalet invånare ökar i Nickby kommer självfallet också trafikvolymerna att öka. I samband med trafikplaneringen undersöks rusningen på vägarna och anslutningarnas förmedlingskapacitet. Åtgärder vidtas om problem observeras. Inom de närmaste åren är inga problematiska ställen att vänta.

Tågstationens läge har undersökts i en separat utredning (*Nikkilän henkilöjunaliikenteen aseman sijaintiselvitys* (2018)). I utredningen beaktades betydande villkor och begränsningar med hänsyn till byggandet, såsom den nuvarande markanvändningen, de tekniska utgångspunkterna för banan samt värdena i natur- och kulturmiljön. Av utredningen framgick det att den bästa platsen för en station är ungefär där var den nuvarande perrongen finns. Ett läge längre österut närmare Borgnäs vägen är tekniskt svårt att genomföra på grund av banans geometri.

Ovanligt många broar har planerats över Ollbäcken. Utöver de två nuvarande har tre nya anvisats. Broarna planeras inte för nöjes skull utan för att funktioner har planerats i terrängen på båda sidorna om den slingrande bäcken och man kommer att gå under banan på olika nivåer i förhållande till markytan. På grund av nivåskillnaderna kan gatorna inte sammanföras direkt med varandra, utan separata förbindelser måste byggas. Till exempel är det i de preliminära stationsutredningarna tänkt att ett område för anslutningsparkering ska anvisas på den plats där kommunens depå ligger i dag. I så fall skulle man köra dit över den planerade bron vid Ollbäcksvägen. Till stationen behövs också en smidig cykel- och gångbana, och även den behöver en bro. Den bron är emellertid inte avsedd för biltrafik och kan ha en lättare konstruktion i trä. Det slutliga behovet av broar bedöms när detaljplanen för stationsnejden börjar utarbetas.

3.1.4 KR3: Insatsområden i bostadsbyggandet i Nickby

I Sibbo råder i sig ingen brist på byggnadsmark men som på andra håll i Finland finns det knappt om gynnsamt belägen byggnadsmark. I planstommen granskas potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotal år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggt fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

Oljevägen, som nämndes i responserna, ligger längre bort från den centrala servicen. Ett problem när det gäller utvecklingen av området är bullret från landsvägen, som gör att området lämpar sig illa för bostadsbyggande. Att genomföra ett nytt effektivt bostadsområde i den riktningen, långt bort från centrum och kollektivtrafiken, skulle också splittra samhällsstrukturen. Kvarteret i anslutningen mellan Borgnäs vägen och Gårdsvägen har i planstommen utvidgats något söderut och västerut på basis av responserna. Östra sidan av Borgnäs vägen anvisas inte för byggande eftersom området på grund av landskapsmässiga omständigheter och Borgnäs vägens klyvande karaktär inte smälter så smidigt samman med den övriga strukturen i Nickby.

De tre alternativa strukturmodellerna som presenteras i planstommen har gjorts för trafikmodellering. Med hjälp av dem har man testat belastningen på trafikinätet och trafikinätets funktion i olika lägen. Inget alternativ är således avsett att genomföras som sådant, utan de är ytterligheter som gör att man kan påvisa skillnaderna och bedöma konsekvenserna. Strukturmodellerna är möjliga i teorin men i praktiken skulle de inte kunna genomföras till fullo, bland annat eftersom byggandet skulle förläggas till privatägda tomter där möjligheten till tillägsbyggande ofta förblir outnyttjad. I ett av modellalternativen hade Nickby gårds centrum anvisats i sin helhet som ett höghusområde, vilket inte är ändamålsenligt.

I Nickby och i övriga delar av kommunen ser man till att även större tomter planläggs, såväl i tätorterna som i bygden. Större tomter planläggs i utkanterna av tätorterna och i byarna. Det är förenligt med de gällande planerna av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo – i vilka centrumlikande områden, områden som ska förtätas och tätorternas utkanter har anvisats. Viktigast är att kommunen och tätorterna erbjuder olika slag av tomter som tillgodoser invånarnas önskemål och behov. Sibbo bör ha ett mångsidigt tomteutbud som består av såväl höghustomter som egnahemstomter och till och med minihustomter. Det är bra att placera olika typer av tomter i egna zoner i samhällsstrukturen så, att det tätaste byggandet kommer nära centrum och de rymligare tomterna förläggs till utkanterna. På senare år har både de sålda tomterna och de ansökta byggloven för egnahemshus varit mindre än tidigare.

3.1.5 KR3: Önskemål om tillväxten och utvecklingen i Nickby

För det första är det bra att notera att tillväxten slutligen handlar om att människor själva väljer att flytta till Sibbo. Kommunen bygger inga bostäder utan utarbetar sådana detaljplaner som gör att tomterna och bostäderna har bra åtgång.

Avtalen om markanvändning, boende och trafik (MBT) är avtal som staten ingår med de största stadsregionerna. MBT-avtalet för Helsingforsregionen är en intention som beskriver vad staten och de 14 kommunerna i Helsingforsregionen tillsammans vill uppnå när det gäller att samordna markanvändning, boende och trafik. Sibbo kommunfullmäktige godkände MBT-avtalet 2020–2031 på sitt sammanträde 5.10.2020. Utgångspunkten för avtalet utgörs av Helsingforsregionens gemensamma plan för markanvändning, boende och trafik (MAL 2019), som har tagits fram i samarbete med regionens kommuner, HRT och aktörer inom statens miljö- och trafikförvaltning. MBT 2019 är strategisk plan som beskriver hur regionen ska utvecklas som en helhet åren 2019–2050. Sibbo är en avtalspart i och med att kommunen ingår i Helsingforsregionen. Avtalet stöder samarbetet mellan kommunerna, bl.a. Sibbo, och staten när det gäller att samordna markanvändning, boende och trafik. I avtalet fastställs gemensamma mål för bostadsproduktionen och för utvecklingen av trafiken, då markanvändning och trafik utgör en helhet. I avtalet har även centrala utvecklingsprojekt för trafikinätet skrivits in.

Sibbo gränsar till Helsingfors och är en viktig del av stadsregionen. Inom ramen för det regionala samarbetet medverkar kommunen aktivt i utvecklingen av Helsingforsregionen. MBT-samarbetet är en av de mest betydande formerna av det fortlöpande regionsamarbetet. MBT-samarbetet ger Sibbo kommun flera fördelar: genom att delta i MBT-samarbete kan kommunen bättre göra sin röst hörd och får en större roll jämfört med sin egentliga storlek när det gäller utvecklingen av regionen, men också direkt ekonomisk nytta bl.a. i och med de statliga, till avtalet bundna utvecklingsstöden för boende, trafik och infrastruktur. Varje år ger staten MBT-avtalskommunerna tiotals miljoner euro för olika projekt inom kommunalteknik och trafik samt stöd för bostadsbyggande. Utan att vara avtalspart i MBT-samarbetet skulle Sibbo inte få dessa understöd.

Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen omges av landsbygd och de vidsträckta grönområdena nära centrumen är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa

teman binds samman i planeringen av Nickby. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade.

3.1.6 KR3: Området öster om Dalkärrsvägen

Förfarandet för deltagande behandlas nedan i kapitel 3.3.

En planstomme är inte en plan som vinner laga kraft utan ska ses som ett strategiskt dokument som beskriver målen för planeringen. Planstommen är således inte ännu ett beslut om genomförande utan det bindande beslutet fattas först när man utarbetar en detaljplan som vinner laga kraft. Genom att utarbeta en planstomme verkställer kommunen också principen om öppenhet i och med att de långsiktiga målen för planläggningen läggs fram för kommuninvånarna redan i ett tidigt skede. Många lösningar enligt planstommen blir aktuella först flera år senare och på det här sättet kan kommunens mål på lång sikt läsas öppet i planstommen. Ur markägarens synvinkel visar planstommen vilka frågor som kommunen är villig att inleda förhandlingar om. Först efter förhandlingarna med markägarna vet man om ett ändamål som anvisats i planstommen kan genomföras eller inte.

I fråga om östra sidan av Dalkärrsvägen föreslår planstommen att ett småhusområde ska planläggas (beteckningen AP på ett vitt område med brun kant). Ett initiativ om att detaljplanera området för småhus har tidigare lämnats in av invånarna och markägarna, och då togs detaljplanen för första gången upp i planlägningsprogrammet. Projektet ingår även i det senaste planlägningsprogrammet (2021) med målet om att starta detaljplaneringen år 2024. När detaljplaneringen börjar förs de egentliga förhandlingarna med markägarna och i det sammanhanget diskuteras även byggrätten. Planstommen visar bara att målet är att inleda detaljplanering i området, men ger inga närmare uppgifter om byggandet omfattning. Markägarna kommer att höras i flera omgångar under detaljplaneprocessen.

På Dalkärrsvägens östra sidan har även grönförbindelser och en park anvisats. Eftersom planstommen inte är någon exakt plan anger dessa planbestämmelser endast att en (lek-)park, som främst är tänkt att användas internt av det nya småhusområdet, kan planläggas ungefär i mitten av området. Exakt var funktionerna ska placeras och hur stor områdesreservering som behövs blir klart först vid detaljplaneringen. Enligt den styrande lagstiftningen om planläggningen kan ett så stort område som Dalkärrsvägens östra sida inte planläggas enbart med egnahemstomter, utan området behöver också tillräckligt med rekreationsleder, lekparker, spelplaner och andra tjänster som allmänt hör till bostadsområden. De friluftsleder som lagts fram i planstommen är med hänsyn till de nya lederna snarare förbindelsebehov vars läge preciseras vid den närmare planeringen. De kan flyttas till och med hundratals meter om en bättre lösning uppnås genom det. Inga friluftsleder genomförs utan att man först avtalat med markägarna om saken.

I den offentliga debatten har det cirkulerat missförstånd om att rekreationslederna vid Nickby gård ska flyttas till Degerberget. Ersättande och nya rekreationsleder vid Nickby gård anvisas i Nickby gård-områdets omedelbara närhet. I framtiden kan Degerberget eventuellt betjäna rekreationsbehoven i östra delarna av Nickby, men planeringen av området faller inte inom tidsramen för planerna för Nickby gård och omfattas inte annars heller av planerna. Degerberget är privatägd mark och kommunala motionsslingor genomförs i regel på kommunens mark. I granskningen på planstommenivå undersöks lösningarna emellertid som en helhet där hela tätortens funktion ses över nu och i framtiden. Man eftersträvar en fungerande helhet oavsett vem som äger marken.

3.1.7 KR3: Kvaliteten på nybyggandet och skyddet av kulturmiljön

De gamla byggnaderna och långa traditionerna i kulturmiljön är ett av Nickbys trumfkort. I samband med planstommen har en utredning om byggnadsarvet i Nickby sammanställts. Värdefulla miljöer och byggnader har dokumenterats i utredningen. Eftersom planstommen inte är en lagakraftvunnen plan har inga skyddsobjekt föreslagits, utan byggnaderna skyddas i samband med detaljplaneringen. Anpassning till den befintliga miljön är väsentligt vid planeringen av nya byggnader. Ett sätt att säkerställa detta är att utarbeta byggsättsanvisningar i anslutning till detaljplanerna. Tyvärr saknas byggsättsanvisningar för några redan genomförda detaljplaner i Nickby.

3.1.8 KR3: Förutsättningar för service och näringsliv i Nickby

Den gamla utredningen om det kommersiella servicenätet i Sibbo från år 2016 uppdaterades år 2021 och har bifogats till planstommematerialet. I utredningen konstateras att den finns en stor förskjutning av köpkraften från tätorterna i Sibbo till grannkommunerna, i synnerhet i fråga om specialhandeln. Å andra sidan konstateras att befolkningsökningen kommer att skapa bättre förutsättningar för specialhandeln. Av de olika sektorerna inom handeln förutspås att specialhandel och utrymmeskrävande handel kommer att öka mest i Nickby under de kommande 10 åren.

3.1.9 KR3: Attraktionsfaktorer i Sibbo och Nickby

Sibbo har ett brett utbud av olika boendemiljöer från byar på landsbygden till småstadslänkande kvarter i tätorterna. Däremot kan och lönar det sig inte för Sibbo att erbjuda boendemiljöer som har karaktären av en storstadskärna. I stället för att fokusera på att fylla ett slags behov av boende, till exempel stora tomter för egnahemshus, bör Sibbo kunna erbjuda så många olika alternativ som möjligt. Detta stöder också tanken om att man ska kunna bo i Sibbo i alla livssituationer och livsskeden.

Nickbys attraktionsfaktor består uttryckligen i boendevalternativ i en landsbygdslik miljö och kulturarvet i Nickby som framträder i vardagen. En omsorgsfullt planerad stadsbild som värnar om det gamla skapar en image och en identitet, och en bra image lockar i sin tur nya invånare. De många och mångsidiga skikten av funktioner och byggnadsstilar tas i beaktande vid kompletteringsbyggandet och vid planeringen av nya stadslänkande områden. På det sättet uppkommer en levande och intressant miljö. Den gamla framtoningen bör bevaras under tillväxtfaserna i Nickby och därför görs satsningar på att styra kvaliteten på byggandet.

3.1.10 KR3: Jämlika rekreativsmöjligheter i Nickby

I anslutning till planstommen har en plan för grönnätet utarbetats. Nätverket av grönområden har undersökts i första hand med hänsyn till rekreation och med beaktande av natur- och miljövärdena. Man har eftersträvat ett mångsidigare utbud av grönområden så, att det finns olika områden som är avsedda för olika ändamål och som ska skötas på olika sätt. Syftet med planen är att öka de byggda parkernas omfattning i nuvarande och framtida bebyggelsekoncentrationer där grönområdena används mest intensivt. Skogarna utgör också en viktig del av grönområdena. Allteftersom byggandet ökar, ökar även användningen av och slitaget på skogarna, vilket även påverkar skogsvården och behovet av att utveckla skogarna. I planstommen har omfattningen av grönområden som ska vårdas som närskogar därför utökats på ställen som hittills snarare har klassificerats som ekonomiskogar.

Att boende planeras tätt intill rekreationsområden skapar förutsättningar för en frekventare och mer tillgänglig naturupplevelse även för dem som inte har så lätt att röra sig, eftersom naturupplevelsen väntar nästan bakom ytterdörren.

Kompletteringsbyggande har planerats längs Paipisvägen. I planstommen har de områden där kompletteringsbyggande kan undersökas närmare märkts ut, men det är troligt att de områden som lämpar sig för byggande är mera begränsade.

3.1.11 KR3: Hållbar utveckling i Nickby

Planstommen för Nickby förverkligar rätt så väl principerna om en hållbar samhällsstruktur: planstommen förtätar samhällsstrukturen kring den befintliga servicen och avstånden inom tätorten gör det enkelt att ta sig fram till fots och med cykel. I arbetet med planstommen har man satsat uttryckligen på planeringen av dessa färdmedel. KeNi-banan erbjuder regiontrafiken ett nytt alternativ där energikällan för trafikmedlet (t.ex. elbussar) i sig bara utgör en liten del av hållbarhetsaspekten och en större effekt uppnås på systemnivå: Enligt trafikmodeller väntas persontågstrafiken på KeNi-banan fördubbla användningen av kollektiva trafikmedel inom en radie av ca 1 km från stationen.

Byggandet medför betydande koldioxidavtryck. Den ekologiska aspekten i planlösningen beror delvis på vilka byggmaterial som används och vilken uppvärmningsform som väljs. De nya byggnaderna kan i hög utsträckning vara trähus, vilket minskar koldioxidavtrycket från byggandet och bidrar till de nationella klimatmålen. Planen kommer att genomföras under en lång tid framöver och koldioxidavtrycket även av byggmaterial som är vanliga idag, som stål och betong, kommer att vara mindre allteftersom tillverkningsmetoderna förbättras. Återanvändning och återvinnning av byggmaterial minskar mängden utsläpp och avfall som uppkommer vid tillverkningen av nya produkter, och kommunen kan främja användningen av sådant material bland annat vid byggandet av infrastrukturen.

Vid planläggningen är det också möjligt att påverka den sociala hållbarheten, men det sker oftast på detaljplanenivå där man utöver planeringen av en bra boendemiljö kan påverka t.ex. fördelningen av bostäder. I kommunens villkor för tomtöverlåtelse är det också möjligt att styra egenskaperna hos nya bostäder i ett område.

3.1.12 KR3: Planstommens konsekvenser för miljöstörningar

Planstommen har måttliga bullerkonsekvenser. Ett större antal invånare ökar trafikvolymerna, men i tätorten är konsekvenserna tämligen små tack vare låga hastighetsbegränsningar. Inga nya vägsträckningar för snabb trafik har lagts fram i planstommen.

3.2 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8

Genomförandet av detaljplanen för Nickby gårds centrum är en långvarig process som uppskattas pågå i 10–15 år. Planläggningen har inte varit något brådskande projekt utan den nu aktuella detaljplanen började utarbetas redan år 2008. Eftersom det handlar om en omfattande detaljplan som påverkar många omständigheter görs hela processen grundligt och planen fortskrider i en fart som är typisk för planer av motsvarande storlek, dock med beaktande att många ämnen har utretts och planerats redan för flera år sedan. Exempelvis kan det nämnas att preliminära geotekniska undersökningar gjordes i hela planområdet redan år 1992. Att inleda persontågstrafik på KeNi-banan och utveckla Nickby gårds område ställdes som mål redan när Generalplan för Sibbo 2025 utarbetades i början av 2000-talet, och i det sammanhanget

gjordes den första mer betydande utredningen om kollektivtrafiken och markanvändningen (*Kerava–Nikkilä-vyöhykkeen joukkoliikenne- ja maankäyttöselvitys (2005)*).

3.2.1 NG8: Indelning av planläggningen i etapper och planeringsområdet

Det vore möjligt att detaljplanera Nickby gårds centrum i delar. Det finns två anledningar till varför utkastet till detaljplan sist och slutligen publicerats som ett sammanhängande planområde: om detaljplaneringen görs i delar bör det i varje fall finnas en plan över helheten, så att man av de olika delarna senare kan bilda en hel och fungerande helhet och också kan bedöma planens konsekvenser som en helhet. Eftersom sådana planer behöver utarbetas och också existerar, är det bra att de kommer till invånarnas kännedom och kan bedömas på en gång i stället för i små delar. Byggandet kommer i varje fall att fortskrida i ett delområde i taget, som om man hade planlagt i delar.

Orsaken till att stationsnejden utarbetas som en separat detaljplan är att inga särskilt exakta planer hittills har utarbetats över stationsnejden och områdesplaneringen väntar på att banplaneringen ska fortskrida och ge mer utgångsdata för planeringen av stationsnejden. Även om det i föregående stycke konstaterades att det vore bra med en övergripande plan, kan vi i det här fallet redan säga att dalen kring Ollbäcken kommer att lämnas obebyggd. Därför finns det med hänsyn till planläggningen rätt så lite som behöver samordnas vid gränsen mellan Nickby gårds detaljplaneområde och stationsnejdens detaljplaneområde.

3.2.2 NG8: Områdets betydelse som rekreationsområde

Ämnet behandlas också i kapitel 3.2.8 och 3.2.9.

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Planeringen har utgått ifrån att bostadsområdet ska planeras tätt och minutiöst på lämpliga platser för att så mycket som möjligt ska kunna bevaras av det nuvarande rekreationsområdet. Största delen av byggnationen har anvisats på åkrar och därför kommer det öppna åkerlandskapet att förändras mest. Det är nästintill omöjligt att planera ett bostadsområde så att byggandet inte alls syns ett i öppet landskap. Trots planerna för Nickby gård kommer Nickby även framöver att vara en tätort som omges av ett öppet landsbygdslandskap.

Hur bostadsområdet ska byggas och anslutas till högklassiga friluftsområden har planerats och kommer att planeras mer ingående i framtiden i enlighet med kommunens strategi. Det nya bostadsområdet vid Nickby gårds centrum kommer att ge nya nickbybor möjlighet att bo intill fina rekreationsområden samtidigt som rekreationsmöjligheterna bevaras som vidsträckta helheter som är tillgängliga även för de nuvarande invånarna. Inom ramen för den kraftiga tillväxten i Nickby och Söderkulla är det naturligt att nya invånare

delvis också flyttar till områden som ingår i terräng som tidigare använts för rekreation. Så har det ofta hänt under de senaste decennierna när nya bostadsområden har anslutits till tätorterna. Nya invånare ger kommunen livskraft och möjligheter att även förbättra rekreativsmöjligheterna och friluftslederna framöver. Att ett bostadsområde byggs innebär inte heller att rekreativsmöjligheterna försvinner helt. Till skillnad från ett industriområde erbjuder ett bostadsområde i sig bra möjligheter att röra på sig utomhus, som att ströva omkring med hund på lugna och lummiga gator i ett småhusområde om kvällarna.

Oron för hur det nuvarande rekreativsbruket och särskilt den så kallade tvåkilometersrundan ska kunna bevaras var en fråga som lyftes fram starkt i responsen. Denna runda går genom en terräng som är lättframkomlig jämfört med rekreativslederna längre norrut och lämpar sig därför bl.a. för nybörjare i skidåkning. I planförslaget har frågan beaktats så att planområdet har utvidgats till mark som kommunen köpt på den sida av Gretasbäcken som är mot Mårtensby. Runt dalen längs Gretasbäcken är det möjligt att bygga ett cirka 2 km långt skidspår i enkel terräng (promenadstråk sommartid). På Mårtensbysidan är landskapet i hög utsträckning samma öppna odlingslandskap som vid den nuvarande tvåkilometersrundan. Därmed kommer det även i fortsättningen att vara möjligt att färdas i ett öppet åkerlandskap mellan centrum och Norrskogen.

I planförslaget har ca 2 hektar mer skog sparats jämfört med planutkastet genom att man minskat det nordvästra egnahemsområdet. Det är anledningen till att antalet tomter för egnahemshus minskar med cirka 27 stycken. För att kompensera minskningen har bl.a. radhuskvarter ändrats till kvarter för egnahemshus på de ställen där det är möjligt med hänsyn till en trivsamt boendemiljö. På det sättet har 17 nya tomter för egnahemshus kunnat läggas till.

I kartenkäten (kapitel 2.4) föreslogs broar på de ställen där skidspåret går över matargatan. Förslaget har dryftats i planeringen men tyvärr talar den tämligen flacka terrängen inte för en planskild lösning: för att motorfordon ska kunna köra under skulle övergångarna bli mycket höga och tunnlar skulle bli dyrare än vanligt eftersom man vore tvungen att bygga nedanför grundvattennivån. En lösning har dock tagits fram i det hänseendet att nya förbindelser för skidspåret kan planeras där var matargatorna går över bäckdalarna. På dessa ställen kan skidspår anläggas under broarna utan omfattande beredning av terrängen.

3.2.3 NG8: Det byggda kulturarvet

Huvudbyggnaden vid Nickby gård är en värdefull del av planen. Förutom att byggnadsbeståndet har skyddats har herrgårdsmiljön behandlats hänsynsfullt: i gårdsområdet vid herrgården har några nya byggnader planerats. Dessa påminner beträffande storlek och form om de gårdsbruksbyggnader som tidigare stått på samma plats men sedermera rivits. Det återställer delvis gårdsområdet vid herrgården och de nya byggnaderna anpassas beträffande material och färger till herrgårdsmiljön. De nya byggnadernas nya användningsändamål kommer dock att märkas, eftersom deras funktion inte längre hör samman med jordbruket. De nya byggnaderna kommer ställvis att skymma det nya bostadsområdet. Utifrån responsen kommer vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln att bevaras som en hågkomst om det vidsträckta åkerlandskapet. Att den traditionella åkervyn försvinner är oundvikligt när ett bostadsområde planeras. En del av de nya byggnaderna i bostadsområdet kommer att synas i riktning mot herrgården. När byggnaderna placeras relativt nära herrgårdsbyggnaden framträder hela bostadsområdets omfattning inte på samma sätt, utan vyn blir mer dämpad. Om de nya byggnaderna vore längre bort, skulle den visuella effekten bli massivare. Därtill är byggnaderna i bostadsområdet intill herrgården mindre än herrgården för att byggnadernas hierarki ska bevaras.

3.2.4 NG8: Invånarantal

Potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby har granskats i planstommen. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än det mest betydande enskilda området. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att detta område inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

På det hela taget har man bedömt att antalet invånare med anledning av ändringarna i förslaget till detaljplan för Nickby gårds centrum minskar med cirka 300, från 3 300 i planutkastet till 3 000 i planförslaget.

3.2.5 NG8: Tätortsbild och arkitektur

Rikligt med respons lämnades in om höjden på byggandet och i vissa kommentarer motsatte man sig höghus överhuvudtaget. Med anledning av responsen har de tre nordligaste höghuskvarteren ändrats till radhuskvarter. Byggrätten i dessa kvarter har halverats. Höjden på höghusen har luckrats upp i och med en bestämmelse om att översta våningen ska genomföras som en vindsvåning. I praktiken medför detta att höghusen blir ungefär en våning lägre utan att man behöver pruta på byggrätten i samma mån. Det ger också husen en lättare framtoning i gatulandskapet.

Sibbo bör ha ett mångsidigt tomtutbud som består av såväl höghustomter som egnahemstomter och till och med minihustomter. Detta stöder också tanken om att man ska kunna bo i Sibbo i alla livssituationer och livsskederna. Det är bra att placera olika typer av tomter i egna zoner i samhällsstrukturen så, att det tätaste byggandet kommer nära centrum och de rymligare tomterna förläggs till utkanterna. Nickby gårds centrum är beläget centralt och därför bör mindre tomter för egnahemshus placeras här. Det innebär inte att Sibbo inte alls skulle ha större tomter att erbjuda, utan att sådana planläggs på andra håll. På senare år har både de sålda tomterna och de ansökta byggloven för egnahemshus varit mindre än tidigare.

Vid planeringen av Nickby gårds centrum har man utgått från strävan att planera ett särpräglat och trivsamt bostadsområde i enlighet med målen i Sibbo kommuns strategi. Detta styrs både av lösningarna inom planläggningen (detaljplanen) och av anvisningarna för byggandet (byggsättsanvisningarna). Man har velat undvika intrycket av en typisk förort genom att tillämpa sådana strukturella detaljplanelösningar (på fackspråk byggnadstypologi) som visat sig skapa trivsel, såsom den typiska kvartersstrukturen i 1920-talets trädgårdsstäder och stämningen i finska trähusstäder på 1800-talet. Gemensamt för dessa är en småskalig miljö med grönskande gårdsplaner. Det innebär dock inte att strukturer av ovan nämnda slag kan kopieras direkt, utan planeringslösningarna ska anpassas till modern tid. Exempelvis måste parkeringsbehov beaktas på ett helt annat sätt än för 100 år sedan. Byggsättsanvisningarna styr i sin tur frågor som gäller bl.a. byggnadernas exteriör. Syftet med anvisningarna är att styra byggandet i en trivsam och stämningsfull riktning, t.ex. genom att föreskriva att taken ska vara sadeltak och att vissa material och färger som lämpar sig för området ska användas på byggnaderna. Dessutom kommer man att se till ett förstklassigt

genomförande av området vid överlåtelsen av tomterna: vid tomtförsäljningen kommer kommunen bl.a. att förutsätta att vissa kvalitetsmål i planen ska uppfyllas på tomterna.

I enkäten i planutkastskedet bad man om respons på byggstilen. Mest understöd fick stilarna "traditionell klassisk" (ungefär hälften) och "modern klassisk" (en dryg fjärdedel av understödet). Ungefär en femtedel röstade för stilen "modern". Byggsättsanvisningarnas riktlinjer för bl.a. tak, öppningar i fasader och andra detaljer följer en mer klassisk stil. Färgkartorna i byggsättsanvisningarna baserar på en färganalys som gjorts i Nickby. Således ska färger som är typiska för orten användas vid genomförandet av detaljplanen.

Från kvarteren söder om Nickby gårds huvudbyggnad har en förbindelse öppnats; Nickbygränden. Den går mellan det gamla byområdet och det nya bostadsområdet. Enligt responsen upplevdes det att det gamla byområdet och det nya bostadsområdet är för lösryckta från varandra. Eftersom byområdet är värdefullt har man velat hålla nybyggandet längre bort från byområdet, men i och med den nya förbindelsen integreras de båda områdena bättre med varandra. På samma plats har det även tidigare funnits en förbindelse från byn till Nickby station, men den har försvunnit i terrängen för flera tiotals år sedan. Förbindelsen har planerats så att den inte lockar till genomfart.

3.2.6 NG8: Trafiknät och bullerolägenheter

De nya invånarna medför också en ökning av trafiken. Nickby gårds centrum har planerats så att man inte behöver bil för att röra sig i näromgivningen och all befintlig service i Nickby finns på nära håll. Därtill kommer ett antal lokala tjänster att etableras i planområdet. Å andra sidan har användningen av bil beaktats genom en tillräcklig dimensionering av parkeringslösningarna. Kommunens parkeringsanvisning har tre nivåer. I planerna för Nickby gård har man tillämpat den nivå som ger flest parkeringsplatser: 1 bilplats/75 kvadratmeter våningsyta eller 1 bilplats/bostad. För egnahemshus finns en egen anvisning: 2 bilplatser/bostad. Trafikökningen har en måttlig konsekvens för bullernivåerna eftersom de planerade tillåtna hastigheterna preliminärt har fastställts till högst 40 km/h på matargatorna.

Förlängningen av Klockarvägen under banan har ansetts nödvändig med hänsyn till en fungerande trafik i hela tätorten: utöver utvidgningen av trafiknätet behövs gatuförbindelsen också på grund av plankorsningen vid Stora Byvägen, som kommer att stängas oberoende av planerna för Nickby gård. Om plankorsningen stängs för motorfordon behövs en reservförbindelse bl.a. med tanke på räddningsverksamheten men också för busstrafiken för den händelse att Sibbo å svämmar över och förhindrar trafiken på Borgnäsavägen. För en sådan reservförbindelse har olika platser föreslagits under årens lopp – än åt Mårtensbyhålet, än i närheten av Nickby centrum. Vid Stora Byvägen går det inte att bygga en tunnel för motorfordonstrafik under banan, eftersom den höjd som behövs för fordonen skulle förutsätta långa ramper och sådana är svåra att bygga bland de gamla byggnaderna. Dessutom vore tunneln onödigt nära underfarten vid Borgnäsavägen och hit vill man inte dirigera mer biltrafik – genomfart är ju redan nu förbjuden. Plankorsningen vid Stora Byvägen försvinner inte helt som anslutning, utan man har planerat en underfart för fotgängare och cyklister, eventuellt ett stenkast ifrån den nuvarande plankorsningen. Det lyckas med en mycket lägre öppning. Av samma orsak kan den nuvarande "skidtunneln" i ändan av Klockarbackastigen inte användas som sådan för motorfordonstrafik, eftersom den är för låg. Dessutom vore terrängen på det här stället ännu besvärligare och konsekvenserna för landskapet ännu större eftersom gatan skulle gå mer sidledes än tvärledes i förhållande till dalen. Därför har man i detaljplanen och planstommen kommit fram till att föreslå en förlängning av Klockarvägen som lösning på behovet av en gatuförbindelse. Avgörandet har vidare påverkats av att en förbindelse (ungefär) vid det här stället bedöms komma mest till användning och vara mest till nytta för det övergripande trafiknätet i tätorten. Hur Klockarvägen ska förlängas har undersökts och det potentiella läget har sist och slutligen avgränsats till några tiotals meter: En sträckning längre österut skulle förutsätta att värdefulla byggnader rivs, och en sträckning

längre västerut skulle splittra parkområdet framför Lukkarin koulu. Nästa möjliga läge i väster vore för långt borta för att gatuförbindelsen skulle stöda trafiknätet i tätorten.

Raka gator har planerats i planområdet. I gatuplaneringen beaktas trafiksäkerheten med hjälp av lösningar som dämpar hastigheten: i planen behöver ett rakt gatuområde inte innebära att körbanan på gatuförbindelsen måste gå helt rakt.

Ovanligt många broar har planerats över Ollbäcken. Utöver de två nuvarande har tre nya anvisats. Broarna planeras inte för nöjes skull utan för att funktioner har planerats i terrängen på båda sidorna om den slingrande bäcken och man kommer att gå under banan på olika nivåer i förhållande till den övriga markytan. På grund av nivåskillnaderna kan gatorna inte sammanföras direkt med varandra, utan separata förbindelser måste byggas. Till exempel är det i de preliminära stationsutredningarna tänkt att ett område för anslutningsparkering ska anvisas på den plats där kommunens depå ligger i dag. I så fall skulle man köra dit över den planerade bron vid Ollbäcksvägen. Till stationen behövs också en smidig cykel- och gångbana, och även den behöver en bro. Den bron är emellertid inte avsedd för biltrafik och kan ha en lättare konstruktion i trä. Av de nya broarna ligger egentligen bara en i det nu aktuella detaljplaneområdet. Det slutliga behovet av broar bedöms när detaljplanen för stationsnejden börjar utarbetas.

En alternativ sydligare sträckning för att bredda Gårdsvägen till en ny infartsgata till bostadsområdet har också undersökts. Man har kommit fram till att en bredare väg på den nuvarande sträckningen har de gynnsammaste landskapskonsekvenserna för den gamla byn i Nickby, eftersom vägen då går längs foten av Byberget, i skogskanten och inte mitt på åkern. Anslutningen till Gamla Byvägen skulle också bli ett problem vid den alternativa sträckningen.

Vägförbindelsen i riktning mot Mårtensby har inte planerats mer ingående. Förbindelsen har anvisats i Generalplan för Sibbo och ska därför beaktas även i den nu aktuella detaljplanen. Vägen kommer emellertid inte att genomföras i samband med den nu aktuella detaljplanen utan är en reservering för framtiden. Vägen ingick redan i planer på 1940-talet liksom i generalplaner på 1980-talet. Det är bra att inte haka fast blicken vid hur vägsträckningen har dragits i gamla planer på Mårtensbysidan, och hur vägsträckningen ska gå har inte heller nu planerats mer ingående eftersom den inte ännu är aktuell. Det enda som kan fastslås i dagsläge är vägsträckningens anslutningspunkt vid gränsen till detaljplanen för Nickby gårds centrum.

3.2.7 NG8: Placeringen av områden som ska byggas

Principerna för placeringen av byggandet har kommenterats delvis redan i kapitel 3.2.5.

Med hänsyn till Nickbys karaktär som centrum för en landsbygdskommun och den uppskattade efterfrågan på bostäder är det småhus som dominerar fördelningen mellan byggnadstyperna vid Nickby gårds centrum: ca 2/3 tredjedelar av byggrätten i planutkastet går till småhus och 1/3 till höghus. För att höghusen ska passa in i miljön i Nickby planeras de så låga som möjligt: ungefär fyra våningar höga. Målet har varit att erbjuda mångsidiga boendemöjligheter från låga höghus till egnahemshus. Eftersom området ligger nära centrum och järnvägsstationen är det naturligt att planera området så att det blir centrumlikt och så att så många som möjligt kan bo på ett kort avstånd från servicen. I Nickby och i övriga delar av kommunen ser man till att även större tomter planläggs, såväl i tätorterna som i byarna, men just i det här centrala området vore det inte förnuftigt med hänsyn till funktionerna eller kommunekonomin, utan sådana tomter bör planeras i utkanterna av tätorterna och i byarna. Det är förenligt med de gällande planerna av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo – i vilka centrumlikande områden, områden som ska förtätas och tätorternas utkanter har anvisats. Viktigast är att kommunen och tätorterna erbjuder olika slag av tomter som tillgodoser invånarnas önskemål och behov.

Planeringen har utgått ifrån att byggandet ska planeras tätt och minutiöst på lämpliga platser för att så mycket som möjligt ska kunna bevaras av det nuvarande rekreatiomsområdet. Största delen av byggandet har planerats på åkrarna och de återstående rekreatiomsområdena utgör sammanhängande helheter: Norrskogens vidsträckt rekreatiomsområde, Norrängsskogen, Byberget, Ribacken och områdena längs bäckarna.

3.2.8 NG8: Bevarandet av natur- och landskapsvärdena

I anslutning till detaljplanen för Nickby gårds centrum har en naturinventering utarbetats. Resultaten från den har beaktats i planlösningen så att värdefulla områden har bevarats utanför de områden som ska byggas och Byberget har anvisats som ett skyddsområde. Det växande invånarantalet sliter mer på naturen och därför har ett vidsträckt nätverk av rekreatiomsleder planerats så att besökare hänvisas till vissa leder och lämnar terrängen utanför lederna orörd.

Dalen längs Ollbäcken är en viktig ekologisk förbindelse även om den inte överskrider skyddströskeln. Därför har en längre bro än tidigare av ekologiska och landskapsmässiga skäl planerats över Ollbäcken som en förlängning på Klockarvägen.

Dagvattnet i planområdet fördröjs på de ställen som har markerats i planen för att det inte ska uppkomma tillfälliga avrinningstoppar bl.a. i bäckarna.

I planförslaget har ca 2 hektar mer skog sparats jämfört med planutkastet genom att man minskat det nordvästra egnahemsområdet. Det är anledningen till att antalet tomter för egnahemshus minskar med cirka 27 stycken. För att kompensera minskningen har bl.a. radhuskvarter ändrats till kvarter för egnahemshus på de ställen där det är möjligt med hänsyn till en trivsam boendemiljö. På det sättet har 17 nya tomter för egnahemshus kunnat läggas till. Efter denna ändring har byggande anvisats på ca 6,5 ha skogsbeklädda områden. Det är värt att notera att ungefär hälften av denna areal är en tämligen ung skogsförnyelseyta. Ca 35 ha kommunägd skogsmark kvarstår i Norrskogens rekreatiomsområde. Till denna siffra bör ytterligare tilläggas Norrängsskogen (ca 5 ha), Byberget (ca 5 ha), Ribacken (ca 3 ha) samt skogarna längs bäckdalen (ca 5 ha) som även de fungerar som rekreatiomskogar i planområdet. Siffrorna kan jämföras med att byggande har anvisats på ca 38 hektar i detaljplanen (på norra sidan av banan).

Även om vissa naturvärden går förlorade på grund av byggandet kan planen också öka naturens mångfald i och med att de nuvarande åkrarna, som beroende på odlingsgrödorna och -sätten kan vara tämligen artfattiga, ändras till mångfacetterade trädgårdar och parker.

Avsikten är att bygga området i etapper från norr mot söder. I början byggs också matargatorna. Det innebär landskapsmässigt att de öppna åkerområdena till en början är oförändrade och byggandet kommer inte att synas särskilt väl, t.ex. på södra och västra sidan av Ribacken, samt vid Byberget bortsett från matargatan. Däremot kommer byggandet på åkern i mitten av området att synas i landskapet enbart av den anledningen att raka vyer går ut från området. Vyerna är som längst över 700 meter.

De största flyttblocken finns utanför de områden som ska byggas och kan därmed bevaras.

3.2.9 NG8: Konsekvenser för hälsan

I planens förslagsskede har satsningar gjorts särskilt på ett mångsidigt och heltäckande nätverk av rekreatiomsleder. Genom utvidgningen av planområdet till mark som kommunen köpt på Mårtensbysidan av dalen längs Gretasbäcken har det blivit möjligt att anlägga ett ca 2 km långt skidspår (promenadstråk sommartid) i lättframkomlig terräng. På Mårtensbysidan är landskapet i hög utsträckning samma öppna

odlingslandskap som vid den nuvarande tvåkilometersrundan. Därmed kommer det även i fortsättningen att vara möjligt att färdas i ett öppet åkerlandskap mellan centrum och Norrskogen. I fråga om de nya lederna har man sett till att de bildar slingor som gör det intressantare att motionera då man inte behöver gå samma sträcka fram och tillbaka.

Att boende planeras tätt intill rekreationsområden skapar förutsättningar för en frekventare och mer tillgänglig naturupplevelse även för dem som inte har så lätt att röra sig, eftersom naturupplevelsen väntar nästan bakom ytterdörren.

3.2.10 NG8: Grundvattenskydd

En stor del av det befintliga byggnadsbeståndet i Nickby finns på ett grundvattenområde, och vid Nickby gård tillåts byggande på samma villkor i fråga om grundvattnet som i övriga delar av Nickby. Det finns begränsningar som gäller vissa tekniker, men till exempel pålning med en för grundvattenområden lämplig teknik är möjlig. Om man ser till Nickby som en helhet är det bara en tämligen liten del av detaljplaneområdet Nickby gårds centrum som faller inom grundvattenområdet.

3.2.11 NG8: Byggbarhet och jordmån

Detaljplaneområdet Nickby gårds centrum är beläget på lerig mark, vilket ställer särskilda krav på byggandet. På många ställen krävs t.ex. pålning. Det är anmärkningsvärt att nästan hela tätorten Nickby har byggts på samma slags svårt byggbara lermark.

3.3 Förfaranden för planering och deltagande

Översiktligheten i planerna av högre grad (generalplaner, landskapsplaner, planstommar) har gjort det svårt att tolka och förstå vissa saker eftersom de beteckningar som anvisats inte nödvändigtvis genomförs i detaljplanen precis på den plats som markerats i de högre planerna. Högre planer anvisar de allmänna principerna för utvecklingen av ett område och är inte avsedda att tolkas till punkt och pricka. Exempelvis ska de vägsträckningar som anvisats i en generalplan betraktas som förbindelsebehov snarare än vägar som stakats ut exakt i terrängen. Den mer exakta planeringen görs vid detaljplanläggningen och den övriga detaljerade planeringen. Dessutom finns det två slag av översiktliga planer: planer med rättsverknin, vars beteckningar binder markägarna på en principiell nivå utan att man vet exakt var t.ex. en ny väg kommer att dras; och planer utan rättsverknin såsom planstommen för Nickby, där t.ex. de anvisade förbindelserna inte är bindande utan snarare målsatta. Om man ända från början skulle utarbeta väldigt exakta planer skulle man i praktiken bli tvungen att utarbeta en detaljplan två gånger, vilket inte är ändamålsenligt. Det bästa är att först utarbeta allmänna planeringsprinciper, som förädlas till mer detaljerade planer i nästa skede (detaljplaneskedet). Det är emellertid värdefullt att i ett så tidigt skede som möjligt få invånarnas synpunkter på hur ändamålsenliga dessa målsatta planeringslösningar förefaller.

Ibland är det svårt att nå ut till alla som berörs av planläggningen. Vid omfattande planer bör man komma ihåg skalan: det finns över 1 300 fastigheter i det område som omfattas av planstommen för Nickby. Vissa fastigheter kan ha flera ägare och någon kan äga flera fastigheter, men utifrån denna siffra kan vi uppskatta att det finns över 1 000 markägare eller företrädare för markägare, varvid det inte är realistiskt att t.ex. ringa ett personligt samtal till varje markägare.

I en del av responsen, i synnerhet på detaljplanen för Nickby gårds centrum, har man önskat att ingen plan alls ska utarbetas. Trots det har planläggningen fortskridit och då har de som gett responsen kanske upplevt att de talat för döva öron. Att planläggningen fortsatt beror på att det givna uppdraget har varit att utarbeta

en plan för ett bostadsområde. Då undersöks det på vilka villkor det är möjligt att planera ett bostadsområde och planeringsprocessen fullföljs till slutet. Därefter beslutar kommunfullmäktige om huruvida det är möjligt att genomföra den plan som skapats under planeringsprocessen. Den respons som samlats in under planprocessen hjälper fullmäktige att ta ställning till villkoren för förutsättningarna för att genomföra planen.

Utifrån den respons som getts på förslaget till detaljplan för Nickby gårds centrum har ett flertal ändringar gjorts. De har nämnts i den här rapporten och räknas också upp i kapitel 4.5.2 i planbeskrivningen.

3.4 Effekterna av coronapandemin

Planläggningen görs naturligtvis beroende på efterfrågan. Kommunen bygger inga bostäder utan utarbetar sådana detaljplaner som gör att tomterna och bostäderna har bra åtgång. Kommunen följer upp efterfrågan på bostäder och om det sker stora förändringar i efterfrågan kan kommunen i sista hand ändra planerna. I genomförandeskedet är det också möjligt att bevilja smärre avvikelser, t.ex. så att två intilliggande tomter sammanslås till en tomt.

3.5 Övrig respons

I åsikterna lyftes också fram detaljerade frågor i anslutning till privata fastigheter. På grund av integritetsskyddet kunde sådana inte tas upp i responsrapporten förutom på ett allmänt plan. På basis av denna övriga respons har följande ändringar gjorts i planerna:

Planstomme för Nickby:

- En friluftsled som gick genom ett gårdsområde har flyttats.
- En cykelled som gick genom en tomt har flyttats.

Detaljplan för Nickby gårds centrum:

- Ett önskemål om att lägga till några tomter på privat mark har uppfyllts. Ökningen är mindre än 500 vy-m² och därför behövs enligt kommunens anvisningar inget markanvändningsavtal.

Längs Borgnäsavägen finns några tomter på ett område som detaljplanerats som park. I planstommen har man undersökt om den nuvarande situationen införs eller om planlösningen i detaljplanen bibehålls. Man har kommit fram till att planstommen inte ändras, utan planstommen följer lösningen i den lagakraftvunna detaljplanen. Lösningen i detaljplanen är bättre bland annat med tanke på trafikbullret och samhällsstrukturen. Oberoende planstommens beteckning kan tomternas nuvarande användning fortgå som hittills.

Respons gavs också om att sträckningen för Platthattsvägen gick för nära en tomt. Gatans läge har undersökts men de potentiella alternativen är rätt så begränsade av tekniska skäl eftersom korsningen mellan fyra vägar ska beaktas: Gatulösningarna påverkas av den kurvradie som behövs bl.a. för bussar, gatornas lutningsvinklar och omgivande objekt som begränsar var gatorna kan placeras. Platthattsvägen kommer preliminärt att gå ca 1 meter nedanför tomtens yta, vilket underlättar läget något. Vid den fortsatta planeringen är det möjligt att undersöka om vägen skulle kunna gå ännu lägre. Därtill bör det märkas att gatuområdets gräns inte betyder att körbanan kommer på det stället, utan körbanans kant placeras antagligen ca 8 meter bort från gränsen mellan gatuområdet och tomten. Däremellan anläggs en trottoar och en planterad zon.

NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava

NG8 Detaljplan för Nickby gårds centrum

Kaavaluonnos nähtävillä 15.1.–15.2.2021

Planutkastet framlagt 15.1–15.2.2021

Yhteenveto saaduista lausunnoista Sammandrag av inkomna utlåtanden

1. Uudenmaan ELY-keskus

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavoitusta ohjaa Sipoon yleiskaava 2025. Siinä suunnittelualue on osoitettu osin taajamatoimintojen alueeksi (A) ja osin keskustatoimintojen alueeksi (C). Kaava-alueen läpi on lisäksi osoitettu tieliikenteen yhteystarve. Lisäksi kaava-alueen läntinen osa sijoittuu pohjavesialueelle.

Kunnan tavoitteita Nikkilän maankäytön osalta on tarkennettu valmisteilla olevassa Nikkilän kaavarungossa.

Asemakaavan tavoitteet kaava-alueen maankäytölle noudattavat ohjaavan yleiskaavan tavoitteita. Asutuksen merkittävä lisääminen kestäviin kulkumuotoihin tukeutuen toimivan junaliikenteen aseman ympärille on myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, voimassa olevan maakuntakaavan ja hyväksytyin Uusimaa-kaavan 2050 tavoitteena.

Kaavaluonnoksessa on osoitettu Nikkilän keskustaan Lukkarintietä pitkin uusi katuyhteys, jonka on tarkoitus alittaa rata. Lisäksi kaavaselvityksessä mainitaan, että myös juna-asemalle tulee alikulkutunneli, joka mahdollistaa jalankulkuyhteydet Nikkilän keskustaan.

ELY-keskus katsoo, että asemakaavaluonnoksessa Myllyojan länsipuolelle osoitettu rakentaminen tulee kytkeä ajoitusmääräyksellä tasoristeyksen korvaavan uuden turvallisen katuyhteyden rakentamiseen Nikkilään.

Edelleen on tarpeen selvittää kaikki kaavan yhteyksiin liittyvät junaradan alitukset myös kaava-alueen ulkopuolella ja arvioida niiden toteuttamisedellytyksiä ja vaikutuksia kokonaisuutena, vaikka Nikkilän juna-aseman alue suunnitellaankin erillisessä asemakaavassa. Myös asemaan liittyvällä alikululla ja aseman rakentamisella ylipäänsä saattaa olla vaikutusta pohjaveden pinnan tasoon nyt kyseessä olevalla kaava-alueella, ja tämä voi vaikuttaa kaava-alueen rakentamisolosuhteisiin. Tarvittaessa tulee antaa kaavan toteuttamisen vaiheistuksesta riittävät määräykset.

Kaavan vaikutukset tulee arvioida myös siitä näkökulmasta, että Nikkilä-Kerava -rataa ei avata henkilöliikenteelle.

VASTINE: Kaavaan on lisätty radan alitukseen liittyvä ajoitusmääräys Myllypuron länsipuolen kortteille.

Vaikka asemaseudusta ei ole vielä laadittu tarkempia suunnitelmia, tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemaseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Yhteensovittavaa on lähinnä suunniteltu liityntäpysäköintialue radan pohjoispuolella. Jos sellainen ei toteutuisikaan, se ei aiheuta ongelmia nyt laadittavana olevan asemakaavan alueella, vaan suunnitellut yhteydet jätetään vain toteuttamatta tai tehdään vain jalankulku- ja pyöräliikenteelle.

Mikäli Kerava–Nikkilä-rataa ei avata henkilöliikenteelle vaikutukset ovat etenkin liikenteelliset. Nikkilän liikenneselvityksessä on arvioitu autoliikenteen määrä tällaisessa tapauksessa ja aiheesta on tehty lisäys kaavaselistukseen.

Liikenne

Asemakaavan lähtökohtana toimii Nikkilän kartano III-kaavarunko (2009, päivitys 2015), mutta kaavarungon yksityiskohtaisiin ratkaisuihin on tehty muutoksia. Uusinta suunnitteilla olevaan kaavarunkoon sisältyvää liikenneselvitystä on käytettävä myös nyt suunniteltavassa asemakaavassa, koska maankäytön sijoittelu ja tehokkuus ovat muuttuneet. Liikenteen sijoittelu tie- ja katuverkkoon on tarkistettava, ettei asuinalueille muodostu liiallista läpiajo- eikä paikallistakaan liikennettä, koska osa rakentamisesta on tarkoitettu sijoittumaan tiiviisti lähelle katualueen reunoja. Toimivat ja turvalliset joukkoliikenne- ja kevytliikenneyhteydet on suunniteltava tulevalle juna-asemalle ja Nikkilän bussiterminalin myös aluetta vaiheittain toteutettaessa. Asemakaavan ehdotusvaiheessa tulee laatia tarkempi selvitys pysäköintiratkaisuista, jotka mahdollistavat vaihtoehtoisten polttoaineiden sekä sähköautojen käyttöönoton koko asemakaava-alueella. Pornaistentien liittymien toimivuus on varmistettava myös aluetta vaiheittain toteutettaessa.

VASTINE: Kaavaan on lisätty radan alitukseen liittyvä ajoitusmääräys Myllypuron länsipuolen kortteille, jolla vaikutetaan myös Pornaistentien liikennemääriin. Radanalitukseen suunnitellaan laadukkaat kävely- ja pyörätiet, jotka siten ovat käytössä kaava-alueen ja keskustan välisessä liikenteessä ennen Nikkilän aseman ja aseman kulkuyhteyksien käyttöönottoa.

Kaavaselistukseen on lisätty arviot kaava-alueen liikennemääristä ja selostukseen on liitetty pysäköintiselvitys. Vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä edistetään ensisijaisesti muun lainsäädännön kautta.

Rakennettavuus

Kaava-alueen maaperä on rakennettavuudeltaan varsin haastava. Paksut savikerrokset voivat häiriintyessään ja runsaan kuormituksen alaiseksi joutuessaan muodostaa laajamittaisen liukupintasortuman. Rakennusten sijoittelussa tulee noudattaa rakennettavuusselvityksessä (liite 8) esitetyjä rajoituksia ja ohjeita. Turvallisen rakentamisen alueen rajaus (liite 8, kuva 4) on syytä lisätä kaavakartalle.

On syytä varmistaa, että rakennettavuusselvityksessä on otettu huomioon ilmastonmuutoksen myötä lisääntyvät sademäärät. Pitkäaikaisilla suurilla sademäärillä voi olla vaikutus maaperän vesipitoisuuteen ja kantavuuteen.

Myös yhteisvaikutukset radasta johtuvan tärinän kanssa on tarpeen huomioida.

ELY-keskus tuo esiin, että (mini)omakotitalokorttelien osoittamista Ollbäckintien eteläpuolelle tulee vielä harkita ottaen huomioon rakennettavuudesta johtuvat korkeat perustamiskustannukset.

VASTINE: Kaikki kaava-alueen rakentaminen katuja lukuun ottamatta on suunniteltu rakennettavuusselvityksen alueellisen stabiliteettirajan mukaan. Siten kaavassa ei ole mahdollista rakentaa mitään tämän rajan eteläpuolella.

Pohjavesi

Pohjaveden suojelua koskevat määräyksiä on hyvä täydentää maininnalla 'Tarkemman suunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin'. Kaava-alue sijaitsee pääosin savikolla, jossa pohjaveden on todettu olevan paineellista. Paineellinen pohjavesi ja sen aiheuttama noste tulee huomioida rakennettaessa. Rakennusten perustaminen tulee tehdä siten, ettei rakentaminen vaikuta pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin. Myös pohjavesialueen ulkopuolella saven alapuolella voi esiintyä paineellista pohjavettä.

Maanalaisten kellarikerrosten osalta tulee kaavaratkaisussa ottaa huomioon kaava-aineiston liitteenä olevassa rakennettavuusselvityksessä esitetyt alueet, joilla kellarikerroksia ei suositella rakennettavaksi. Kaavaluonnoksessa näille alueille on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueita.

Kaavaselostuksen mukaan Lukkarintien jatke alittaa rautatien ja ylittää Ollbäcken-puron radan pohjoispuolella. Kaavaluonnoksessa on osoitettu Lukkarintien ja radan risteykseen eritasoristeys.

ELY-keskus katsoo lausuntopyyntöaineiston perusteella, että alikulku ei tässä sijainnissa vaikuta mahdolliselta kun otetaan huomioon risteyksen sijainti alueen paksuimmalla savikolla, pohjaveden paineellisuus sekä sijainti noin 400 metrin päässä varavedenottamosta.

VASTINE: Kaavakartalle on lisätty määräys, joka kieltää kellarikerrosten rakentamisen tietyissä kortteleissa rakennettavuusselvityksen suositusten perusteella. Tarkennetaan vielä kaavamääräykset kaavaehdotuksen jälkeen yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa.

Lukkarintien jatke radan ali on katsottu tarpeelliseksi koko taajaman liikenteen toimivuuden kannalta: Liikenneverkon laajennuksen lisäksi tämän katuyhteyden tarpeen taustalla on myös Ison Kylätien tasoristeys, jonka sulkeminen on ajankohtaista Nikkilän kartanon suunnitelmista huolimatta. Jos tasoristeys suljetaan moottoriajoneuvoilta, tarvitaan varayhteys mm. pelastusturvallisuuden takia, mutta myös esim. bussiliikennettä varten tapauksessa, jossa Sipoonjoki tulvii Pornaistentielle ja estää tien käytön. Varayhteydelle on esitetty erilaisia paikkoja vuosien varrella, milloin enemmän Martinkylän suunnalla, milloin Nikkilän keskustan tuntumassa. Ison Kylätien kohdalle ei voida toteuttaa moottoriajoneuvoliikenteen tunnelia radan ali, koska vaadittava alituskorkeus johtaisi pitkiin rampeihin, joita olisi hankala toteuttaa vanhojen rakennusten sekaan. Lisäksi tämä olisi turhan lähellä Pornaistentien alikulkua eikä tälle reitille haluta ohjata lisää autoliikennettä – läpiajohan on jo nyt kielletty. Ison Kylätien tasoristeys ei yhteytenä häviä täysin, vaan on suunniteltu jalankulun ja pyöräilyn alikulkua, ehkä hiukan eri kohtaan. Näistä syistä on päädytty esittämään asemakaavassa ja kaavarungossa kyseisen katuyhteystarpeen ratkaisuksi Lukkarintien jatketta. Siihen on vaikuttanut myös se, että tässä kohtaa (suunnilleen) yhteydellä on arvioitu olevan eniten käyttöä ja taajaman kokonaisliikenneverkko hyötyy parhaiten uudesta yhteydestä. Lukkarintien jatkeen paikkaa on tutkittu, ja loppujen lopuksi mahdollinen sijainti on rajattu muutamaa kymmeniä metriä: Idempi linjaus vaatisi arvokkaiden rakennusten purkamista ja lännempi linjaus pirstoisi Lukkarin koulun edustalla olevan puistoalueen ja olisi entistä lähempänä varavedenottamo. Seuraava mahdollinen sijainti lännempänä olisi taas liian kaukana, jotta katuyhteys tukisi taajaman liikenneverkkoa.

Lukkarintien jatkeen yleissuunnitelman laadinnan yhteydessä on asennettu pohjavesiputket suunnitellun katuyhteyden kohdalle radan pohjois- ja eteläpuolelle. Paineellista pohjavettä ei ole havaittu. Uusi katu olisi matalammillaan noin tasolla +12 m radan eteläpuolella ja pohjavesi on vuonna 2021 ollut korkeimmillaan noin tasolla +7 m ja kolme vuotta aiemmin toisessa läheisessä pohjavesiputkessa tasolla +10 m. Radan pohjoispuolella purolaakson rinteessä katu olisi matalimmillaan tasolla +14 m ja pohjavesi on korkeimmillaan ollut noin tasolla +11 m.

Pintavedet, hulevedet, rakennettavuus

Kaava-alueella virtaavien Ollbäckenin ja Gretasbäckenin uomat sijoittuvat syvään purolaaksoon, eikä uomien tulvimisen voida arvioida aiheuttavan tulvariskiä rakennuksille.

Hulevesien johtamista ja käsittelyä koskevat kaavamääräykset ovat asianmukaiset. Vesien imeyttäminen savipitoiseen maahan voi kuitenkin olla ongelmallista. Kiinteistökohtaisten ja alueellisten hulevesien viivytysjärjestelmien yhteistilavuuden tulisi olla yksi kuutiometri jokaista sataa vettä läpäisemätöntä neliometriä kohti (1 m³/100 m²), jotta rakentamisen vaikutus alapuolisen vesistön virtaamisen äärevöitymiseen saadaan kompensoitua riittävän tehokkaasti (mitoitus kuntaliiton ohjeistuksen mukaisesti).

Hulevesien/pintavesien laatuun on kiinnitetty kaavaluonnoksessa hyvin huomiota.

Kaavamääräyksiin on tarpeen vielä täsmentää, että rakennusluvan hakemisen yhteydessä on esitettävä kiinteistön hulevesien käsittelystä ja johtamisesta suunnitelma, jossa on huomioitu myös rakentamisen aikaiset hulevedet.

Lisäksi tulee ajoitusmääräyksellä varmistaa, että hulevesien käsittely esim. laskeutusaltaiden avulla on toiminnassa jo siinä vaiheessa, kun alueen maanrakentaminen alkaa, jotta sameita hulevesiä ei pääse puroihin ja Sipoonjokeen missään tilanteessa.

VASTINE: Hulevesimääräykset on täsmennetty rakennuslupavaihe-määräyksellä ja ajoitusmääräyksellä. Kaavassa on tarkempien pohdintojen jälkeen päädytty hoitamaan hulevesien viivytys aluekohtaisesti, joka on huomioitu tonttikohtaisen viivytysmääräyksen osalta. Asemakaavan kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa suunnitellaan hulevesiratkaisut ja niiden mitoitus. Alustavasti kaavaan on merkitty suuret hulevesien tasausaltaat. Pienemmät hulevesiratkaisut tarkentuvat, kun päästään suunnittelemaan korttelikohtaiset hulevesireitit ja nämä ratkaisut lisätään kaavaan ennen sen hyväksymiskäsittelyä.

Melu ja tärinä

Kaava-alueen toteutettavuus ja mahdolliset rajoitukset tulee varmistaa kokonaisuudessaan, ja tärinäselvityksiä tulee laajentaa kattamaan koko radan läheisyyteen sijoittuva kaava-alue. Kaavaratkaisun näkökulmasta on tärkeä huomata, että AO-alueille tulevat rakennukset ovat tyypillisesti herkimpiä tärinän vaikutuksille ja näiden sijaintia tulee vielä harkita.

Kaavamääräyksiin on myös löytänyt määräys tärinään liittyen. Tärinäselvityksen mukaan niillä alueilla, josta selvitys on tehty tärinän haittavaikutukset on hallittavissa, mutta asia tulee tosiaan varmistaa koko kaava-alueelta.

Nyt esitettyyn tärinämääräykseen tulee lisätä rakennuksissa alitettava taso.

Kaavamääräyksissä tulee huomioida muutkin tärinäselvityksen johtopäätökset ja esim. merkitä alueet, joille maanalaisia asuintiloja ei tule tärinän takia rakentaa. Kaavamääräyksiin on tarpeen lisätä myös runkomelun alitettava taso ja selvitysvelvollisuus.

Tärinän ja runkomelun osalta on syytä huomioida se, että raskaiden tavarajunien liikenne saattaa lisääntyä tai koko ja nopeus muuttua, joten tärinä-/runkomeluhaittojen lieventämisen mitoituksessa tulisi varautua näihin muutoksiin.

Kaavaselostuksessa on viitattu vuonna 2010 tehtyyn meluselvitykseen ja sen melutasoihin. Selostuksen mukaan "Raideliikenteen 45 dB (A) meluvyöhykkeet ulottuvat vuorokaudenajasta ja ennustetilanteesta riippuen noin 300–400 metriä radasta radan pohjoispuolen avoimessa maisemassa." Asutusta on nyt sijoitettu noin 150 m etäisyydelle radan pohjoispuolella. Piha-alueilla tulisi alittaa yöllä 45 dB keskiäänitaso, ja on tarpeen varmistaa riittävä meluntorjunta. Vaikuttaa siltä, että uusi meluselvitys on tarpeen, etenkin,

jos edellisessä ei ole selvitetty melun enimmäistasoja. Samalla on tarpeen tarkistaa ennusteliikennemäärien yms. tietojen ajantasaisuus.

VASTINE: Kaava-alueen länsiosassa on suoritettu tärinämittauksia jo aikaisemmassa vaiheessa ja nämä on lisätty kaavaselostukseen. Kellarit on kielletty tärinälle alttiilla alueilla toisen kaavamääräyksen yhteydessä (rakennettavuus).

Uusi selvitys ratamelusta on laadittu hankkeessa "Kerava–Sköldvik-radnan aluevaraus selvitys välillä Kerava–Nikkilä". Selvitys on valmistunut nykytilanteen osalta, mutta ennuste tilanne odottaa vielä, että ratasuunnittelu etenee: radalle suunnitelluilla muutoksilla saattaa olla vaikutusta myös melutasoihin.

Kulttuuriympäristöt

Uudisrakentaminen tulee voimassa olevan Sipoon yleiskaavan mukaisesti muuttamaan alueen agraarin luonteen urbaaniksi. VP- ja VL-alueet mahdollistavat osittain avoimien näkymien säilymisen, hyödyntäen olemassa olevia arvokkaita purolaaksoja. Rakennussuojelun osalta asemakaavassa on huomioitua arvokkaan rakennuskannan, kuten Nikkilän kartanon päärakennuksen suojelutavoitteet.

VASTINE: Merkitään tiedoksi.

Luonnonsuojelu

On hyvä, että Bybergetin metsäalue on osoitettu SL-merkinnällä. Kaavan länsireunan tuntumaan VL-alueelle on tarpeen laittaa Gretasbäckenin arvokasta puronvarsimetsikköä suojeleva päällekkäismääräys luontoselvityksen suosituksen mukaisesti (esim. luo).

Kaavan vaikutukset läheiseen Sipoonjoen Natura-alueeseen tulee arvioida.

VASTINE: Kaavaan on lisätty luo-määräys Gretasbäckenin ja Ollbäckenin purolaaksoille. Vaikutukset Sipoonjoen Natura-alueeseen on arvioitu ja raportti on liitetty kaava-aineistoon.

Ilmastovaikutukset

Uudenmaan ELY-keskuksessa on aloitettu 1.9.2020 kolmivuotinen hanke, jolla kehitetään ilmastovaikutusten arviointia ja huomioon ottamista kaavoituksessa sekä YVA- ja SOVA-menettelyssä. Hanke liittyy hallitusohjelman tavoitteeseen, että Suomi on hiilineutraali vuonna 2035.

Nikkilän kartanon asemakaavasta ja asemakaavan valmistelun yhteydessä on syytä huomioida systemaattisesti kaavaratkaisun ilmastovaikutukset. Ilmastovaikutusten arvioinnin avulla voidaan selvittää, miten asemakaava-alueen toteutus vaikuttaa Sipoon kasvihuonekaasupäästöihin, ja osoittaa, miten asemakaavatason kestäviä kulkumuotoja tukevilla, rakentamisen kielteisiä ilmastovaikutuksien lieventävillä ja vähähiilisillä energiamuotoja tukevilla ratkaisuilla vastataan uuden alueen toteutumisen myötä syntyvään negatiivisten ilmastovaikutusten ja kiristyvien ilmastotavoitteiden väliseen ristiriitaan. Kaavatyön alkuvaiheeseen ajoittuvaa ilmastovaikutusten arviointia voidaan

hyödyntää ilmastonäkökohtia paremmin huomioivan asemakaavan valmistelussa. Samalla tarkastelu tukisi yhdeksi kaavan strategiseksi tavoitteeksi asetettua tavoitetta edistää kestävästä kehitystä.

Maankäytön ratkaisut näkyvät kasvihuonekaasupäästöinä suurimmalta osin liikennemäärien ja kulkumuotojakaumien kautta. Nikkilän kartanon asemakaavan suunnittelualue on sijainnillisesti ja liikenteellisesti hyvällä paikalla Nikkilän taajamarakenteen kasvusuunnassa. Asemakaavaehdotus painottaa käveltävyyttä, kestäviä kulkumuotoja sekä Nikkilän ja Keravan väliseen lähijunaliikenteen luomia mahdollisuuksia. Kestävän liikkumisen edellytysten osalta on kuitenkin tarpeen varmistaa kaavatyöskentelyssä, että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sekä uudenlaisten kestävien liikkumISRatkaisujen edellytykset varmasti paranevat suunnittelualueella. Asemakaavataso ja toteutussuunnittelun pienilläkin yksityiskohdilla voi olla laajoja myönteisiä tai kielteisiä vaikutuksia. Esimerkiksi tukeeko "nikkiläläistetty" ruutukaavamainen kaavarunko ja katuverkosto kävelyä ja pyöräilyä tai edistävätkö kaavan autopaikkamääräykset yhteiskäyttöautojen käyttöä ja laajemmin uudella alueella siirtymää Sipoolle tyypillisestä henkilöautopainotteisuudessa kohti kestävämpää liikkumista.

Uuden alueen talon- ja infrarakentamisen kasvihuonekaasupäästöt ovat suuret. Rakennusmateriaaleihin sitoutuneiden päästöjen merkitys kasvaa rakennusten energiatehokkuus parantuessa ja kiinteistötason uusituvan energian tuotannon lisääntyessä. Yhä suurempi osa rakennusten elinkaarenaikaisista kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu rakentamiseen käytettävien tuotteiden valmistuksesta, rakennustyömaan toiminnoista ja rakennusjätteiden käsittelystä. Myös katujen ja teiden, yleisten alueiden, yhdyskuntateknisten verkostojen, viheralueiden ja muun infran rakentamisen päästöt syntyvät suurelta osin materiaaleista ja kuljetuksista. Asemakaavan ilmastovaikutusten tarkastelun yhteydessä onkin syytä vastata mm. seuraaviin kysymyksiin:

- miten asemakaavataso ohjauksella ja toteutussuunnittelun ratkaisuilla voidaan pienentää talon- ja infrarakentamisen aikana syntyvää "hiilipiikkiä"
- voidaanko rakennusten rungon ja julkisivun rakennusmateriaaleihin liittyvillä määräyksillä vaikuttaa rakentamisvaiheen ilmastovaikutuksiin alueella tullaan tekemään (mm. puutalot ja muut puiset rakenteet)
- miten kaavamääräyksillä voidaan mahdollistaa uusiutuvan energian hyödyntämisen ja uusiutuvan energian tuotannon suunnittelualueella kuten esim. aurinkoenergian hyödyntäminen?

Suunnittelualueen pelto- ja metsäalueiden ottaminen rakentamiskäyttöön pienentää Sipoon alueen hiilinielua. Ilmastovaikutusten arvioinnissa on huomioitava kaava-alueen suunnitellun rakentamisen myötä tapahtuvan maankäytön muutosten vaikutukset maaperän ja puuston hiilinieluihin ja -varastoihin. Viherrakenteen kasvillisuus ja maaperä sitoo myös hiilidioksidia ja toimii näin hiilinieluna ja -varastona. Kaava-alueelle luonnonmukaisiksi jäävät alueet edistävät yhdessä alueelle rakennettavien viherrakenteiden kanssa ilmastonmuutokseen sopeutumista ja varautumista suunnittelualueella. Tämän vuoksi kaavatyössä kannattaa huomiota mm.

- miten asemakaavaratkaisulla voidaan minimoida maankäytön muutosten hiilinielu- ja varastovaikutuksia kaava-alueella, kun peltoa ja metsää muuttuu rakennetuiksi alueiksi
- miten viherrakennetta voidaan lisätä kaavaselostuksessa mainitun viherkertoimen tavoitetasoilla
- miten varmistetaan alueen nykyisen virkistyskäytön pysyminen ja edelleen sen lisääminen rakentuvalla asuinalueella?

Hillinnän lisäksi alueen suunnittelussa on huomioitava ilmastonmuutokseen pitkällä aikavälillä tuomiin muutoksiin sopeutuminen rakennettavalla alueella sekä äkillisempiin sään ääri-ilmiöihin varautuminen. Kaavaluonnoksen selostus ja merkinnät sisältävät ilmastonmuutokseen vaikutuksiin sopeutumista tukevia hulevesien hallintaa liittyviä määräyksiä, mutta varsinaisia sopeutumisen ja varautumisen kysymyksiä ja näkökulmia ei ole kuitenkaan käsitelty tai mainittu kaavaselostuksessa.

Lähes koko asuinalue sijaitsee alle kilometrin päässä Nikkilän suunnitellusta juna-asemasta.

VASTINE: Sanallista ilmastovaikutusten arviointia kaavaselostuksessa on täydennetty luonnosvaiheen jälkeen. Vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty KILVA-työkalua. Kaavan ilmastovaikutukset tulevat etenkin rakentamisesta, liikkumisesta ja energiankäytöstä. Liikkuminen perustuu Kerava–Nikkilä-radan avaamiseen henkilöliikenteelle ja tehtyjen liikennemallinnusten mukaan radan avaamisella on suuri myönteinen vaikutus kestävien liikkumismuotojen käytön suuntaan. Luvut löytyvät tarkemmin kaavaselostuksesta. Asemakaava mahdollistaa radan avaamisen henkilöliikenteelle, mutta päätös asiasta tehdään muualla. Toisaalta ilman asemakaavaa radan avaaminen henkilöliikenteelle on paljon epätodennäköisempää, joten asemakaavalla on laajempi vaikutus koko Nikkilään ja radanvarren muihin asuinalueisiin tältä osin. Kaavassa ei ole toisaalta hankaloitettu autoilua, esim. pysäköintiä rajoittamalla, koska sitä ei ole nähty realistisena vaihtoehtona. Siten kaavan ilmastovaikutustapa on enemmän kannustava kuin rajoittava.

Myös rakentamiseen liittyvä ilmasto-ohjaus on kannustava, esim. puun käyttöön. Tiettyjä rakennusmateriaaleja ei ole kielletty ja kaavamääräyksissä onkin huomioitava pitkä toteutusaika, jolloin tiettyyn rakennusmateriaalin käyttöön ohjaamisella voikin olla kielteinen vaikutus pidemmällä tähtäimellä; Kaavamääräykset on oltava päteviä myös 15 vuoden kuluttua. Ilmastoviisaan rakentamiseen onkin tulossa lainsäädäntöä, jolloin rakentamisen ohjaus ilmastoviisaampaan suuntaan tulee ohjattua sitä kautta. Infrarakentamisessa kunta pystyy itse ohjaamaan hyvien rakentamistapojen suuntaan ja kierrätysmateriaalien hyödyntämiseen.

Energiankäytössäkin kaava on mahdollistava, esim. aurinkopaneelien käytössä, maalämmössä (paitsi pohjavesialueella) ja kaukolämmössä. Sähköautojen lataus ohjataan muun lainsäädännön kautta.

Lopuksi

ELY-keskus katsoo, että Sipoolle on erinomaiset edellytykset kehittää Nikkilän kartanon alueesta mielenkiintoinen ja houkutteleva laajennus Nikkilän taajamaan. Kaavaluonnos on huolellisesti laadittu, ja se yhteensovittaa hyvin monia alueen keskeisistä suunnittelukysymyksistä. Kaavaratkaisun viihtyisyyttä ja ekologista kestävyyttä korostavat viherkertoimen kaltaiset ratkaisut.

Edelleen on kuitenkin tarpeen selvittää lisää radan etelä- ja pohjoispuolen välisiä yhteyksiä niin, että kaavaratkaisu täyttää asemakaavan sisältövaatimukset. Myös kaavan vaikutuksia tulee arvioida monipuolisesti ja objektiivisesti, kun nyt on keskitytty suurpiirteisesti positiivisiin vaikutuksiin. Etenkin hankkeen kaavataloudellisia vaikutuksia tulee tarkentaa.

VASTINE: Kaavataloudesta on valmistunut alustava arvio, joka on selostettu kaavaselostuksessa.

2. Uudenmaan liitto

Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa koskien Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan (kaava NG8) valmisteluaineistoa tai Nikkilän kaavarunkoa (kaava KR3).

VASTINE: Merkitään tiedoksi.

3. HSL

Kerava–Nikkilä -henkilöjunaliikenne on MAL 2019 -suunnitelman mukainen hanke, jonka liikennöinti olisi mahdollista aloittaa vuoteen 2030 mennessä, jos maankäyttö kehitty riittävästi. Lausuttavan asemakaavan mukainen asukasluvun kasvu tukee HSL:n näkemyksen mukaan osaltaan tämän tavoitteen saavuttamista. Lisäksi ennen hanke- tai rahoituspäätöstä tulee varautua kalusto- ja varikkoratkaisuun, tehdä tarvittavat ratasuunnitelmat sekä sopia seudullisesti Sipoon ja Keravan kuntien liikenteen operointikustannusten ylimääräisistä rahoitusosuuksista. Näistä rahoitusosuuksista Sipoo on ilmoittanut osaltaan ottavansa vastuun.

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa (NG8) on huomioitu hyvin HSL:n viranomaisneuvottelussa esittämät näkemykset. Alueen kokoojakatuna toimivalle Nikkilän Kartanontielle sekä Pohjanmetsäntielle tulee rakentaa pysäkit. Kävely-yhteydet asemalle toteutuvat alueelta hyvin. Alueen joukkoliikenteen palvelutasoksi on määritetty Mahdollisuus joukkoliikenteen käyttöön (*), jonka keskeisenä vaatimuksena on vähintään tunnin vuoroväli joka päivä aamusta iltaan. Palvelutaso toteutuu ja hieman ylittyykin linjan 985 ansiosta, jos sen reitti siirretään kulkemaan alueen läpi. Varjopuolena ratkaisussa on pitenevät kävelymatkat sekä matkaajat jo rakennetulta pientaloalueelta, erityisesti alueen itäreunalta.

VASTINE: Asemakaavan kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa on alustavasti suunniteltu tarvittavat bussipysäkkiratkaisut kaava-alueen kokoojakaduille ja on varmistettu, että ne mitoituksellisesti mahtuvat kaava-alueen katualueille. Pysäkkien sijainnit tarkentuvat vielä ja niiden sijoittelusta on pyydetty HSL:n näkemykset.

4. Itä-Uudenmaan pelastuslaitos

Suunnitellulle asemakaava-alueelle tulee huomioida pelastustoiminnan edellytykset onnettomuustilanteissa. Edellytyksiä ovat riittävän leveät (min. 3,5 m), riittävän kantavat (32 tn), riittävillä kääntösäteillä (min. 12,5 m) ja riittävän suurilla liittymillä (min. 5 m) rakennetut ajoväylät lumivarat huomioiden.

Lisäksi alueelle tulee varmistaa riittävä sammutusveden saanti infrastruktuuria rakennettaessa. Veden otto tulee toteuttaa liikenteellisesti helposti lähestyttäviin paikkoihin vesiasematyyppisesti, riittävällä veden tuotolla. Alueelle tulee laatia selkeä, loogisesti etenevä osoitteista (1 osoite / kiinteistö) sekä pyritään välttämään umpiperien muodostuminen.

Asuinkerrostaloalueelle tulee varautua/suunnitella pelastustiemahdollisuudet pelastuslaitoksen tarkoitukseen korkealta pelastamiseen. Pelastustien vaatimukset ovat samat kuin ajoväylän, lisäksi nostopaikan leveys 8 m ja pituus 13 m, pituuskaltevuus maks. 6 %.

Suunnittelun rautatien henkilöliikenteen vuoksi tulee liikenne asemalle ja sen ympäristössä suunnitella turvalliseksi ja pelastuslaitokselle tulee olla mahdollisuus päästä myös rautatiealueelle onnettomuustilanteessa.

Alueen rakentamisessa tulee huomioida myös sähköautojen latauspaikat, jotka tulee sijoittaa turvallisesti ja pelastustoimen helposti saavutettaviksi.

VASTINE: Pelastustiejärjestelyissä on huomioitu, että kerrostalokortteleissa on tarvittava pääsy korttelien sisäpuolelle.

Sammutusveden saanti suunnitellaan kunnallisteknisen suunnittelun yhteydessä ja pelastuslaitokselta varmistetaan sopivat paikat suunnittelun aikana.

Rautatien asema-alue ei sisälly nyt kaavoitettavaan alueeseen vaan se suunnitellaan erillisessä asemakaavassa.

Sähköautojen latauspaikat suunnitellaan rakennussuunnittelun yhteydessä.

5. Sipoon Energia

Verkkoliiketoiminta:

Suunnittelualueella sijaitsee 0,4kV pienjänniteilmajohto sekä -kaapeleita. Mahdollisista siirtokustannuksista vastaa työn tilaaja. Liitteessä 1 on esitetty johdon ja kaapelien suuntaa antavat sijainnit.

Suunnittelualueelle tarvitaan useita sijoituspaikkoja puistomuuntamoille. Liitteessä 2 on ehdotus puistomuuntamoiden sijoituspaikoista.

Tuotantoliiketoiminta:

Nikkilän kaukolämpöverkko ulotetaan Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelualueelle. Erillispientalojen osalta verkon laajuuden ja kaukolämmön saatavuuden määrittelee kysyntä; yhtiömuotoiselle rakentamiselle kaukolämpö tulee saataville.

VASTINE: Kaapelisiirtoja joudutaan todennäköisesti tekemään kun katualueisiin tulee muutoksia. Kaapelisiirrot ja kaukolämpöverkon laajentaminen huomioidaan asemakaavan kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa. Puistomuuntamot on lisätty kaavakartalle ehdotetuille paikoille tai niiden läheisyyteen.

6. Porvoon museo

Kaavaluonnoksessa Nikkilän kartanon alue on osoitettu palveluja varten ja rakennuksilla on suojelumerkintä (sr). Kartanon ympärillä on lisäksi aluesuojelumerkintä (/s) ja määräyksen mukaan alue säilytetään puistomaisena. Lisäksi kaavassa on historiallisesti ja kyläkuvan kannalta merkittävillä kolmella asuinrakennuksella ja yhdellä ulkorakennuksella suojelumerkintä (sr-2). Sr-2 suojelumääräys on asiallinen. Sr suojelumääräys on muodossa Suojeltava rakennus. Porvoon museo ehdottaa määräykseen lisättävän ”Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen rakennushistoriallisesti ja historiallisesti arvokas luonne säilyy. Korjaus- ja muutostoimenpiteistä tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.”

Nikkilän säterin alue peltoineen on yksi rakennusperintöselvityksessä Nikkilän arvokohteiksi nostetuista ympäristöistä. Ehdotusvaiheeseen on vielä syytä tutkia, onko kartanon ympärille jätetty alue riittävän suuri suojaamaan kartanoalueen luonnetta ja maisemaa. Kaavaselostuksen mukaan koko suunnittelualueen maisemarakaisussa on pyritty huomioimaan alueen ominaispiirteitä huomioiden maastonmuodot jättämällä metsäkukkulat ja puroumien rannat vapaaksi rakentamisella. Lisäksi maisemallisesti tärkeä Ollbäckenin niittyalue on merkitty lähivirkistysalueeksi. Edellä mainituista toimista

huolimatta maisema tulee muuttumaan voimakkaasti peltoalueen muuttuessa asuinalueeksi. Porvoon museo huomauttaa, että riittävät avoimet alueet ja maisemanäkymät ovat alueen historiallisen ymmärtämisen ja luonteen säilymisen kannalta erityisen tärkeitä.

Rakennushistoriaselvityksessä on nostettu Nikkilän arvokohteisiin kaava-alueelta myös Iso-Kylätien linjaus läpi kylän kirkolta Nikkilän kylään. Iso-Kylätie on alkujaan keskiaikainen tai uuden ajan alussa muotoutunut maantie. Risteyksessä on tällä hetkellä tasoristeys ja siitä on moottoriajoneuvolla ajo kielletty. Kaavan tavoitteena on tehdä uusi tieyhteys alueelle aseman länsipuolelta, jonka jälkeen Iso-Kylätie suljettaisiin radankohdalta. Porvoon museo huomauttaa, että Iso-Kylätien linjauksella on historiallista arvoa ja sen tulee jatkossakin olla kokonaisuudessaan hahmotettavissa maisemassa.

Porvoon museo edellytti viranomaisneuvottelussa arkeologista täsmäinventointia kaava-alueella. Mikroliitti Oy toteutti maastotyöt vuoden 2020 aikana. Porvoon museo sai tiedon raportin valmistumisesta, kun se toimitettiin osana kaava-aineistoa. Näin ollen museo ei ole ehtinyt tehdä raportin arviointia ja on mahdollista, että siihen tulee muutoksia. Havaitut uudet kohteet ja tunnettujen kohteiden rajausten muutokset museon arkeologi on vienyt muinaisjäännösrekisteriin. Joidenkin kohteiden nimiä jouduttiin muuttamaan, mutta aluerajaukset pidettiin samana kuin raportissa.

Kaavaluonnoksessa rakentamista on osoitettu kolmen eri muinaisjäännöksen päälle. Jos kaavaa halutaan edistää suunnitelmien mukaan, tulee kyseisten muinaisjäännösten kohdalta käynnistää muinaismuistolain 13§:n mukaiset neuvottelut Museoviraston (huom. ei Porvoon museon) kanssa kajoamisen ehdoista. Museovirasto määrittelee, onko mahdollista ja millä ehdoilla muinaisjäännökset voi poistaa.

Muinaisjäännöskohde Nikkilä autio 1 Västeråkern (1000010876) koostuu alueesta ja pisteistä. Alue on merkitty kaavakarttaan, mutta pisteet puuttuvat. Pisteet puuttuvat myös inventointiraportista. Muinaisjäännös tulee merkitä kaavakarttaan asianmukaisesti.

Kaavamääräys muinaisjäännösten osalta on myös täydennettävä tekstillä:
Muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös. Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen kielletty. Aluetta koskevista suunnitelmista on pyydettävä alueellisen vastuumuseon (Porvoon museo) lausunto.

VASTINE: Nikkilän kartanon rakennusten suojelumääräys on täsmennetty ehdotetulla tavalla kaavaehdotuksessa.

Nikkilän kartanorakennus on arvokas osa kaavaa ja rakennuskannan suojelun lisäksi kartanoympäristön suunnitteluun on suhtauduttu hienovaraisesti: Kartanon pihapiiriin on suunniteltu muutama uudisrakennus, jotka ovat kooltaan, ja ulkomuodoltaan samanlaiset kuin samalta paikalta aiemmin puretut maatalouteen liittyvät rakennukset. Tämä osittain palauttaa kartanon pihapiirin, vaikka uudisrakennusten toiminto ei enää liity maatalouteen, joka toki tulee näkymään uudisrakennuksissa vaikka ne materiaaliltaan ja väriltään

sopeutetaan kartanoympäristöön. Nämä uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. Palautteen perusteella kartanosta säilytetään myös näkymä asemakaavan uuteen keskuspuistoakseliin muistumana laajasta peltonäkymästä. Se, että perinteinen peltonäkymä häviää on väistämätöntä kun sille suunnitellaan asuinalue. Osa asuinalueen uudisrakennuksista tulevat näkymään kartanolle. Tuomalla ne varsin lähelle kartanorakennusta koko asuinalueen laajuus ei käy ilmi samalla tavalla, vaan näkymä on hillitympi. Jos uudisrakennukset olisivat kauempana visuaalinen vaikutus olisi massiivisempi. Lisäksi asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy

Ison Kylätien tasoristeys on kaava-alueen ulkopuolella ja sen suunnitteluratkaisut selviävät vasta kun se alue suunnitellaan tarkemmin. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa on varauduttu Ison Kylätien tasoristeyksen sulkemiseen uudella kokoojakadulla, joka sijoittuu asemakaavan alueelle, mutta tasoristeyksen varsinainen sulkeminen suunnitellaan erikseen. Tasoristeyksen kohdalle tai sen läheisyyteen on tarkoitus järjestää jalankulun ja pyöräilyn yhteys.

Syksyllä 2021 muinaisjäännöksiä laajuutta ja suojelustatusta selvitettiin koetutkimuksella, jonka raportti on kaavaselostuksen liitteenä. Koetutkimuksessa tutkittiin viittä kaava-alueella olevaa kiinteää muinaisjäännöstä, eli kaikki kohteet nro 3 lukuun ottamatta. Tutkimuksen tuloksena niiden rajauksiin sekä suojelustatuksiin ehdotetaan muutoksia: Kohteiden 1, 2, 5 ja 7 rajaukset muutetaan ja kohde 6 poistetaan suojelusta, koska jäännös on nykyaikainen. Osan kohdalle on edelleen ainakin osittain merkitty rakentamista.

”Nikkilä autio 1 Västeråkern” puuttuvat pisteet on lisätty kaavakartalle ja muinaisjäännöksiä koskeva kaavamääräys on täsmennetty ehdotetulla tavalla.

7. Porvoon kaupunki, Ympäristöterveydenhuolto

Suunnittelualueen länsiosa on pohjavesialuetta, Nikkilän vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue (luokka 1). Lisäksi pieni itäinen kolkka suunnittelualueesta Bybergetillä kuuluu osaksi Nordanån vedenhankintaa varten tärkeää pohjavesialuetta (luokka 1). Kaavamääräyksissä on otettu huomioon pohjavesialueen suojelu. Kaavamääräyksissä on otettu huomioon hulevesien viivyttäminen ja johtaminen.

Suunnittelualueen pohjoispuolisella metsäalueella, kaava-alueen tuntumassa Norrskogenissa sijaitsee Svärdfeltin entinen ampumarata, joka on pilaantuneen maan kohde. Ampumarata on ollut toiminnassa vuosina 1967–1983. Alue on osoitettu kaavassa merkinnällä saa, joka on puhdistettava tai kunnostettava. Alueelle ei ole kaavassa osoitettu asumista vaan se on osoitettu lähivirkistysalueeksi, jolle suunnitellaan uusi ulkoilureitti. Ulkoilureitti pyritään toteuttamaan ilman maaperän kaivamista.

Sköldvikin junaradan lähiympäristö on altis tärinälle ja melulle. Ratatärinästä on laadittu selvitys Raideliikenteen tärinäselvitys, Nikkilä, Sipoo (Promethor Oy, 2019). Suoritettujen mittauksen mukaan suunnittelualueen kaavoittaminen asuinrakentamiselle on mahdollista suhteellisen vähin raideliikenteen asettamin rajoituksin. Ratamelusta on laadittu selvitys Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennemeluselvitys (Promethor Oy, 2010). Selvityksessä on määritetty raideliikenteen aiheuttama melutaso kyseisellä rataosuudella nyky- ja ennustetilanteessa 2030. Selvityksen mukaan radalle suunnitellulla henkilöliikenteellä ei ole laskennassa käytetyillä junamäärillä juurikaan vaikutusta tarkastelualueen melutasoihin. Suurimmat melutasot aiheutuvat tavarajunista. Raideliikenteen 45 dB (A) meluvyöhykkeet ulottuvat vuorokaudenajasta ja ennustetilanteesta riippuen noin 300–400 metriä radasta radan pohjoispuolen avoimessa maisemassa. 55 dB (A) meluvyöhyke ulottuu noin 100 metriä radasta. Radan eteläpuolella maaston muodot kaventavat meluvyöhykkeitä. Laskelmissa ei ole huomioitu tulevan korttelirakenteen melua vaimentavaa vaikutusta.

Kerrostalokorttelit on muotoiltu suljetuiksi tai puolisoljetuiksi pihapiireiksi, joten kortteleiden sisäpihoilla pienilmasto on miellyttävä.

Asemakaavamääräyksissä on maininta, että asemakaavaa koskevat sitovat rakentamistapaohjeet, jotka laaditaan kaavan ehdotusvaiheessa.

Lausunto

Rakentamistapaohjeisiin on syytä kirjata ohjeistus radonturvallisesta rakentamisesta. Ympäristöterveydenhuollossa on ollut käsittelyssä tapauksia, joissa suojaisilla sisäpihoilla tupakoinnista on aiheutunut haittaa asuntojen sisäilmaan. Mahdollisuuksien mukaan kaavaratkaisuilla tai rakentamistapaohjeilla on hyvä pyrkiä ennaltaehkäisemään terveyshaittaa aiheuttavat olosuhteet esimerkiksi asuntojen raitisilmaventtiilien sijoittamisen hyvällä suunnittelulla.

VASTINE: Rakennustapaohjeeseen on lisätty maininta radonturvallisuuteen liittyen. Tupakansavun haittojen ehkäisemiseksi asemakaava saattaa olla liian suurpiirteinen ohjausväline ja tällainen ohjaaminen soveltuu paremmin rakennuslupavaiheeseen.

8. Väylävirasto

Kerava – Nikkilä -radan henkilöjunaliikenne

Kerava – Nikkilä -radalla on tavoitteena varautua tulevaisuudessa mahdollisen henkilöjunaliikenteen käynnistymiseen. Henkilöjunaliikenne tulee toteutuessaan edellyttämään raiteistomuutoksia Nikkilän vanhan aseman ympäristössä. Kyseisiä raiteistomuutoksia ei toistaiseksi ole tarkemmin selvitetty eikä kaikkia henkilöjunaliikenteen vaikutuksia ole vielä arvioitu. Henkilöjunaliikenteen edellyttämällä muutoksilla voi olla vaikutuksia rataa, radan aluetarpeisiin sekä rataa ympäröiviin alueisiin myös Keravan kartanon keskuksen asemakaavan suunnittelualueella. Sipoon kunnan, Keravan kaupungin ja Väyläviraston on tarkoitus käynnistää Kerava–Nikkilä-radon

aluevaraus selvitys, jossa henkilöjunaliikenteen edellyttämiä tarpeita selvitetään ja vaikutuksia arvioidaan. Väylävirasto huomauttaa, että Keravan kartanon keskuksen asemakaavatyön osalta olisi hyvä odottaa kyseisen selvityksen valmistumista ja huomioida sen johtopäätökset alueen kaavaratkaisussa.

VASTINE: Kerava–Nikkilä-radon aluevaraus selvitys on käynnissä ja se tulee valmistumaan ennen kuin asemakaavan lopullinen versio on valmis. Asemakaavassa tullaan ottamaan huomioon aluevaraus selvityksessä mahdollisesti ilmeneviä muutostarpeita asemakaavan ratkaisussa ja aluevarauksissa.

Tasoristeykset

Suunnittelualueen kaakkoispuolelle sijoittuu nykyinen Pornaistentie / Nikkilä -niminen tasoristeys (Isolla Kyläntiellä, rata-km 0039+0485). Tasoristeys on varustettu puomillisella varoituskäytöksellä. Nykytilanteesta lyhin kulkuyhteys suunnittelualueelta Nikkilän keskustaan kulkee Portaistentien tasoristeyksen kautta. Asemakaavassa Nikkilän kartanon alueelle suunnitellaan noin 3000 asukkaan uutta asuinalueita, mikä tulee vaiheittain toteutuessaan lisäämään niin moottoriajoneuvojen kuin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikennemääriä tasoristeyksessä. Lähtökohtaisesti liikennemäärän lisääntyminen tasoristeyksessä kasvattaa myös tasoristeysonnettomuuden todennäköisyyttä.

Asemakaavaluonnoksessa Nikkilän vanhan asema-alueen länsipuolelle on osoitettu uusi radan kanssa eritasoon toteutettava Lukkarintie –niminen katu. Katuyhteys kulkee Nikkilän keskustasta Nikkilän kartanon keskuksen alueelle. Kaavaselostuksessa on kuvattu, että uuden katuyhteyden valmistuttua Isolla Kyläntiellä sijaitseva tasoristeys voidaan sulkea. Väylävirasto huomauttaa, että Lukkarintien katuyhteyden toteuttaminen ja Ison Kyläntien tasoristeyksen poistaminen tulisi ajoittaa Nikkilän kartanon keskuksen alueen ensimmäisiin toteutusvaiheisiin, jotta tasoristeysturvallisuus ei merkittävästi heikenny.

Tulevaisuudessa Nikkilän vanhan asema-alueen kattavassa asemakaavassa tulee Pornaistentien ja Lukkarintien väliselle alueelle tutkia radan kanssa eritasossa toteutettavaa jalankulku- ja pyöräily-yhteyttä. Mikäli tällaista sallittua kulkuyhteyttä ei Pornaistentien ja Lukkarintien väliselle alueelle toteuteta, on riskinä, että luvattoman radan ylitykset ja niistä aiheutuvat vaaratilanteet alueella lisääntyvät. Tällöin rautatiealuetta on myös tarve aidata vaaratilanteiden estämiseksi. Väylävirasto huomauttaa, että tällaisten uuden maankäytön johdosta tarvittavien rautatiealueen suoja-aitojen toteutus kuuluu kunnan vastuulle.

VASTINE: Kaavaan on lisätty radan alitukseen liittyvä ajoitusmääräys, että Myllypuron länsipuolen korttelit ei saa ottaa käyttöön ennen radanalituksen valmistumista.

Aseman alikulut ja muut yhteydet suunnitellaan Kerava–Nikkilä-radon aluevaraus selvityksessä ja ne otetaan huomioon myöhemmin laadittavassa Nikkilän asemaseudun asemakaavassa.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisusta päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjeita. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimelu yöaikaan alle 45 dB AF-max). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (L_{pr,m}) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistaajuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokitukselta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <https://www.vtt.fi/julkaisut>.

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnitteleminen toimenpiteistä melun- ja

tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

VASTINE: Kaava-alueella on laadittu tärinäselvityksiä ja niiden perusteella on suunniteltu rakentamisen sijainnut ja annettu tarpeelliset haittojen torjuntaan liittyvät kaavamääräykset.

Uusi selvitys ratamelusta on laadittu hankkeessa "Kerava–Sköldvik-radän aluevaraus selvitys välillä Kerava–Nikkilä". Selvitys on valmistunut nykytilanteen osalta, mutta ennusteitilanne odottaa vielä, että ratasuunnittelu etenee: radalle suunnitelluilla muutoksilla saattaa olla vaikutusta myös melutasoihin.

9. Sipoon kunnan rakennusvalvontaviranomainen

Kartanon alueen asemakaava ja asemakaavan muutos on laaja-alainen ja edetessään tarkentuva suunnitelma nimenomaan rakentamisen ohjauksen osalta.

Kaavoitus ja rakennusvalvonta ovat yhdessä helmikuun aikana käyneet läpi kaava luonnosta ja keskustelleet rakennusvalvonnan huolenaiheista ja lisätoiveista kaavan edetessä ehdotusvaiheeseen ja keskittyessä enempi rakentamisen yksityiskohtaisempaan ohjaamiseen.

Rakennusvalvonnan huolenaiheita ja lisätoiveita rakentamisen ohjaamiselle:

Erillispientalojen korttelialueet (AO)

- tonttien suuri tehokkuus $e=0.4$: ohjaako tehokkuus pienillä tonteilla asuntojen lukumäärän kasvattamiseen - tulisiko asuntojen lukumäärää rajata kaava määräyksellä tai -merkinnällä?
- voimakkaasti vinokulmaisilla tonteilla tarvitaan tiukkaa ohjausta rakennusten sijoittamisen osalta - nimenomaan kaavakartalla; myös piha-alueen rajautuminen katualueeseen ja sen käsittely tulee riittävällä tavalla määritellä yhtenäisen ilmeen aikaansaamiseksi
- tonteilla kaivataan yleisesti lisää rakentamisen ohjaamista erityisesti sijoittelun osalta: istutettavat alueen osat edes katualueen reunoilla? rakentaminen kadun puoleisen rakennusalan rajaan kiinni? harjan suunnan määrittely?

Asuinkerrostalojen, rivitalojen ja asuinliikerakennusten korttelialueet (AK, AKR ja AL)

- onko varmistettu, että kaavamääräyksellä edellytetty autopaikkamäärä mahtuu korttelialueelle? paikoituksen saaminen useampaan tasoon on tavoitteena positiivinen, mutta haasteellinen saada toteutumaan näin laajasti; lisäksi autopaikkojen mahdollistaminen osittain katualueelle on luvituksen sekä

- toteuttamisen ajoituksen, toteuttamisvastuun ja käytön kannalta haasteellista - tämän osalta tarvitaan tiukkaa ohjeistusta ja suunnittelua, myös ajoitusten osalta
- kerrosneliömetreinä osoitetun rakennusoikeuden jakautuminen eri rakennusaloille tulee olla selkeästi tulkittavissa niissäkin tapauksissa kun laajoja korttelialueita jaetaan pienempiin osiin.

Palvelu- ja yleisten rakennusten korttelialueet (P, Y, YO ja YU)

- kartanon alueelle sijoittuvien rakennusalojen osalta, pois lukien sr-rakennukset, puuttuu osin rakennusoikeudet/kerrosneliömetrimäärät? Kirjaamalla rakennusoikeudet mahdollistuu näiden osalta mahdollinen uudisrakentaminen.

Autopaikkojen korttelialueet (LPA)

- kenen käyttöön autopaikkojen korttelialueet on osoitettu? ovatko nämä alueet korttelipaikoitusta täydentäviä alueita?
- liikenteen välityskyky katualueilla, joilla paljon autopaikkojen korttelialueita?

Rakennusvalvonnan lupakäsittelijät jatkavat mielellään keskustelua lausunnon sisällöstä kaavoituksen kanssa kaavakartan tarkentuessa ehdotusvaiheeseen sekä osallistuu myöhemmin laadittavien rakentamishojeiden laatimiseen nimenomaan rakentamisen ohjauksen näkökulmasta. Rakentamishojeet nousevat tällä alueella erityisen merkittävään asemaan rakentamisen yhtenäisyyden ja laatutason ohjausvälineenä.

VASTINE: Asemakaavassa on huomioitu lausunto seuraavasti:

- *AO-tonteilla asuntojen määrä on rajattu yhdeksi.*
- *Vinokulmaiset tontit on ohjattu tarkemmin kaavakartalla ja rakennustapaohjeessa.*
- *Rakentamisen ohjausta on lisätty suurella määrällä rakennusalojen lisäyksellä, kaavamääräyksillä ja rakennustapaohjeella.*
- *Autopaikkojen mahtuminen on tiukka, mutta se on varmistettu kaavasuunnittelussa. Pysäköinnistä on valmistunut selvitys pysäköintitarkaisun tarkemmasta toteutuksesta.*
- *Rakennusoikeuden kohdistuminen on tarkennettu.*
- *Autopaikkojen korttelialueiden käyttöä on täsmennetty.*
- *Pysäköintikadut on suunniteltu vähäliikenteisiksi tonttikaduiksi, joilla on pysäköinti ja niiden rinnalla on suurempiliikenteiset kokoojakadut, joille ohjataan läpiajoliikenne.*
- *Rakennustapaohje on laadittu yhteistyössä rakennusvalvonnan kanssa ja yhteistyö jatkuu suunnittelun edetessä.*

10. Sipoon kunnan ympäristönsuojeluviranomainen

Yleistä

Talvikunnossapidon sujuvuus tulee suunnitella jo kaavoituksen tässä vaiheessa. Autopaikkojen lukumäärä vaikuttaa myös pysäköintiin kadun varsilla. Lumen

väliaikaisvarastoinnille tulee osoittaa soveltuvia paikkoja. Nykyinen kaavaluonnos heikentää alueen nykyisiä luontovirkistysmahdollisuuksia.

VASTINE: Asemakaavan kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa on alustavasti suunniteltu alueen lumilogistiikka ja se tullaan vielä täsmentämään suunnittelun edetessä. Ratkaisuna on mm. alueen pääkadun keskikaista, joka toimii lumitilana, jolloin vältytään lumen auraamisesta pysäköityjen autojen suuntaan. Monen asuinkadun päässä on aukko tonttien välissä tai muu paikka, jonne on mahdollista työntää kadulta aurattu lumi. Luontovirkistysmahdollisuuksiin on tullut monia parannuksia kaavaehdotukseen verrattuna kaavaluonnokseen. Muutokset on lueteltu kaavaselostuksessa.

Paikallisesti arvokkaat puroalueet

Gretasbäcken ja Sipoonjoen Natura-alueelle laskeva Ollbäcken on valmisteluvaiheessa merkitty oja-1 kaavamerkinnällä (avo-ojaa varten varattu alue). Tämä merkintä tulee muuttaa vastaamaan purojen ja niiden ympäristöjen ekologisia ja maisemallisia arvoja. Alueet on syytä turvata siten, että virtavesien uomat säilyvät avoimina ja monimuotoisina ja niiden varsilla ylläpidetään riittävän laajalla kaistaleella suojaavaa puustoa ja muuta kasvillisuutta. Kummankin kohteen luontoarvot voivat lisääntyä ja palautua toisaalta antamalla niiden kehittyä luonnontilaisina ja toisaalta paikoitellen suorittamalla hoitotoimenpiteitä. Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistyksen vuonna 2008 julkaisemassa Sipoonjoki - *Sipoonjoen ja sen sivupurojen kalataloudellinen kartoitus ja kunnostustarve-ehdotukset* -raportissa Ollbäcken on arvioitu kalataloudellisesti arvokkaaksi sivupuroksi. Raportin mukaan Ollbäckenin ylin koski soveltuu virtakutuisten kalojen elinympäristöksi. Julkaisussa on ehdotettu seuraavia toimenpiteitä: "Kalojen vaellusmahdollisuus aina Turhapuronkoskelle saakka turvataan uomaa luonnonmukaistamalla. Lähes luonnontilaiselle Turhapuronkoskelle kunnostetaan kutusoraikoita ja puhdistetaan kosken luontaisia soraikoita. Nikkilän taajaman pohjoispuolista virtapaikkaa kivetään ja soraistetaan uoman monimuotoistamiseksi." Ollbäckenin nykyinen kalastollinen arvo tulee selvittää ja huomioida kaavoituksessa.

Kaava-alueen luontoselvityksen mukaan Gretasbäcken on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue, jolla sijaitsee metsälain 10 §:n mukainen puronvarsilehto. Puronvarren lehdot täyttävät metsälain tarkoittaman erityisen tärkeän elinympäristön määritelmän, minkä lisäksi lehdot ja purot ovat uhanalaisia luontotyyppisiä. Puro lähiympäristöineen on paikallisesti arvokas kohde. Gretasbäcken on syytä merkitä kaavaan s-1 tai luo-alueeksi, jolla turvataan puron pysyminen avoimena paikoin luonnontilaisenakin virtavetenä ja suojataan puron varren lehdon säilyminen. Kohteen luontoarvojen säilymistä tukevat hoitotoimenpiteet sallitaan.

Myös Ollbäcken on luontoselvityksessä arvioitu paikallisesti arvokkaaksi ympäristöksi. Esimerkiksi kaavamerkintä s-1 tai vastaava soveltuisi kohteelle selitteellä "säilytettävä alueen osa, jolla sallitaan vain luonnon tai maisemanhoidon kannalta tarpeelliset toimenpiteet".

VASTINE: Kaavaan on lisätty ehdotetulla tavalla luo-määräys Gretasbäckenin ja Ollbäckenin purolaaksoille.

Hulevedet

Kaavoitettavalle alueelle tulee laatia ajantasainen hulevesisuunnitelma, jossa huomioidaan myös jo rakentamisen aikaiset hulevedet. Vedet tulee johtaa esimerkiksi biosuodatusaltaiden kautta ennen niiden laskemista alueen puroihin. Hulevesien hallinnan suunnittelu tulee tehdä valuma-aluelähtöisesti ottaen huomioon pienvesien erityispiirteet. Maankäytön jatkosuunnittelussa tulee edistää vesien hyvän tilan säilyttämistä tai saavuttamista ja voimakkaasti kehittyville alueille tuleekin laatia kokonaisvaltainen hulevesien hallintasuunnitelma.

VASTINE: Asemakaavan kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa suunnitellaan hulevesiratkaisut ja niiden mitoitus. Alustavasti kaavaan on merkitty suuret hulevesien tasausaltaat. Pienemmät hulevesiratkaisut tarkentuvat, kun päästään suunnittelemaan korttelikohtaiset hulevesireitit ja nämä ratkaisut lisätään kaavaan ennen sen hyväksymiskäsittelyä. Hulevesien vaikutukset Sipoonjoen Natura-alueeseen on arvioitu ja raportti on liitetty kaava-aineistoon.

Pohjavesialueen määräykset

Kaava-alueella pohjavesialuetta on kaavan länsiosa ja suunnitellun juna-aseman ympäristö sekä pieni osa itäpuolella. /pv-5- merkinnän määräyksiä tulee tarkentaa seuraavasti (ehdotetut muutokset kursivilla, kommentit määräyksen perässä):

- "Alueella ei saa käyttää lämmitysjärjestelmiä, joista voi aiheutua haittaa pohjavedelle. *Maalämpöjärjestelmiä ei saa sijoittaa pohjavesialueelle.*"
- "Viemärit on rakennettava tiiviiksi siten, että jätevesiä ei pääse maaperään." Lähtökohtaisesti kaikkien viemäreiden tulee olla tiiviitä, joten tämä määräys ei välttämättä ole erikseen tarpeen pohjavesialueelle.
- "Kaikki säiliöt, jotka on tarkoitettu nestemäisille polttoaineille tai muille pohjaveden laadulle vaarallisille aineille, on sijoitettava tiiviiseen katettuun suoja-altaaseen. Altaan tilavuuden tulee olla *suurempi suurimman yksittäisen astian tai säiliössä varastoitavan nesteen suurin määrä.* Säiliöt on varustettava vuodonilmaisujärjestelmällä sekä ylitäytön estolaittein. Maanalaiset säiliöt ovat kiellettyjä." Tässä täytyy huomioida, että pienille nestemäärille vuodonilmaisujärjestelmät eivät kunnolla sovellu, vaikka ne yhdessä ylitäytönestolaitteiston kanssa ovat hyvä suojaustoimi.
- "Rakentaminen, ojitukset ja maankaivu on tehtävä siten, ettei aiheudu pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden pinnankorkeuteen. Rakentamisen takia ei saa aiheutua haitallista pohjaveden purkautumista." Tähän ei ole lisättävää.
- "Istutusalueilta, katoilta ja muilta piha-alueilta kertyvät puhtaat hulevedet tulee mahdollisuuksien mukaan imeyttää." Määräys hulevesien imeyttämisestä on kahteen kertaan sekä /pv5-määräyksissä että koko aluetta koskeissa yleisissä määräyksissä.
- "Pysäköintialueet on päällystettävä vettä läpäisemättömällä pintamateriaalilla ja pysäköintialueiden hulevedet tulee hallitusti johtaa *hulevesien johtamispaikasta riippuen soveltuvan* öljynerotuskaivon kautta."

- "Autojen pesu on kiellettyä pohjavesialueella muualla kuin tarkoitukseen rakennetulla asianmukaisella pesupaikalla." Tähän ei lisättävää.

Ympäristövalvonta osallistuu mielellään kaavan kehittämistä koskevaan jatkokeskusteluun ja tarvittaessa neuvoo kaavoitukseen liittyvissä ympäristöasioissa.

VASTINE: Pohjavesimääräykseen on tehty ehdotetut korjaukset.

11. Sibbo hembygdsförening r.f.

Sibbo hembygdsförening hänvisar till åsikter jämte bilagor som föreningen inlämnat 29.5.2020 om "innehållet i programmet för deltagande och bedömning beträffande detaljplanen och detaljplaneändringen för Nickby gårds centrum" Bilaga a. Härtill vill Sibbo hembygdsföreningen ännu särskilt framhålla betydelsen att av byggnaderna och miljön kring Nickby gård skulle bevaras och önskar att kommunen aktivt kunde söka lösningar som skulle möjliggöra detta.

BEMÖTANDE: Huvudbyggnaden vid Nickby gård är en värdefull del av planen. Förutom att byggnadsbeståndet har skyddats har herrgårdsmiljön behandlats hänsynsfullt: i gårdsområdet vid herrgården har några nya byggnader planerats. Dessa påminner beträffande storlek och form om de gårdsbruksbyggnader som tidigare stått på samma plats men sedermera rivits. Det återställer delvis gårdsområdet vid herrgården och de nya byggnaderna anpassas beträffande material och färger till herrgårdsmiljön. De nya byggnadernas nya användningsändamål (t.ex. daghem) kommer dock att märkas, eftersom deras funktion inte längre hör samman med jordbruket. De nya byggnaderna kommer ställvis att skymma det nya bostadsområdet. Utifrån responsen kommer vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln att bevaras som en hågkomst om det vidsträckta åkerlandskapet. Att den traditionella åkervyn försvinner är oundvikligt när ett bostadsområde planeras. En del av de nya byggnaderna i bostadsområdet kommer att synas i riktning mot herrgården. När byggnaderna placeras relativt nära herrgårdsbyggnaden framträder hela bostadsområdets omfattning inte på samma sätt, utan vyn blir mer dämpad. Om de nya byggnaderna vore längre bort, skulle den visuella effekten bli massivare. Därtill är byggnaderna i bostadsområdet intill herrgården mindre än herrgården för att byggnadernas hierarki ska bevaras.

Detaljplanen möjliggör att någon typ av privat eller offentlig verksamhet kan placeras i herrgården och områdets andra byggnader. Det kräver dock någon instans som åtar sig detta. En del av byggnaderna är i privat ägo. För de byggnader som ägs av kommunen kan kommunen försöka främja detta. Sannolikt kan det faktum att tusentals nya invånare flyttar intill herrgårdsområdet göra det mera attraktivt för någon verksamhet.

12. Sibbo naturskyddare r.f. Sipoon luonnonsuojelijat ry

Sibbo Naturskyddare rf. - Sipoon luonnonsuojelijat ry. toteaa lausuntonaan NG8 Nikkilän kartanon asemakaavaluonnoksesta seuraavaa.

Yhdistys pitää luontoarvojen huomioinnin osalta kaavaluonnosta pääpiirteissään onnistuneena. Kaavan luontoselvityksessä todetut erityiset luontoarvot on luonnoksessa jätetty lähes kokonaisuudessaan rakentamisen ulkopuolelle (Kuva 1.). Erityistä huomiota jatkossa on kiinnitettävä virkistyskäytön ohjaamiseen niin, että säilytettävät arvokkaat luontoalueet säilyttävät ominaispiirteensä myös tulevaisuudessa.

Envibio Oy on tehnyt vuonna 2019 NG8 asemakaavan alueesta kattavan kartoituksen, jossa on selvitetty alueen lajistoa ja luontotyyppisiä (1). Tarkasteltuamme Nikkilän kartanon NG8 asemakaavaa sekä tehtyä luontoselvitystä olemme tyytyväisiä, että kaavaluonnoksessa on toteutettu luontoselvityksen suosituksia eri alueiden (Ollbäcken, Byberget, Gretasbäcken) erityispiirteistä. Seuraavassa on esitetty joitakin tarkentavia huomioita.

Byberget

Bybergetin metsäalueen osoittaminen suojelumerkinnällä (SL) on hyvä ratkaisu. Kulkua on ohjattava niin, ettei maaston kuluminen lisääny. Uusia reittejä metsään ei kuitenkaan ole syytä rakentaa. Luontoselvitys: *"Byberget on sen sijaan melko hyvin säilynyt vaikeakulkuisuutensa vuoksi. Mäen laelle johtava polku ohjaa tehokkaasti liikkumista. Tätä polkua on syytä ylläpitää."*

VASTINE: Kaavaan on osoitettu nykyinen polku, eikä uusia ole suunniteltu Bybergetille. Polun vahvistamisella voidaan entisestään lisätä sen houkuttelevuutta ja näin ollen vähentää maaston kulumista polun ulkopuolella.

Ollbäcken

Ollbäckenin varren säilytettävä luontoalue on syytä turvata kaavassa luo-merkinnällä Kuvassa 1 näkyvällä rajauksella.

Kaavaselostuksessa todetaan: *"Ollbäckenin varsilla ei enää esiinny arvokasta perinnebiotooppikasvillisuutta, mutta kyseessä on silti paikallisesti arvokas luontokohde. [...]"*

Ollbäckenin arvoa voitaisiin merkittävästi kohottaa ottamalla se uudelleen laidunnukseen. Puustoa tai pensaikkoa ei tätä varten olisi tarvetta raivata. Joka tapauksessa purolaaksot tulisi säilyttää vähintään nykyisenlaisina."

Sipoon luonnonsuojelijat pitää laidunnuksen aloittamista Ollbäckenin varrella hyvänä ajatuksena. Mikäli laiduntaminen ei ole mahdollista, aluetta on muuten säilytettävä ja laidunalueen osalta mahdollisuuksien mukaan hoidettava luontoarvojen ehdoilla.

VASTINE: Kaavaan on lisätty ehdotetulla tavalla luo-määräys Ollbäckenin purolaaksolle. Mahdollinen laiduntaminen alueella ei ole asemakaavassa päätettävä asia.

Gretasbäcken

Gretasbäckenin varsi olisi Ollbäckenin tavoin syytä turvata kaavassa luo-merkinnällä Kuvassa 1 näkyvällä rajauksella.

Kaavaselostuksessa todetaan: *"Gretasbäcken on uomaltaan melko luonnontilainen, jyrkkärinteisessä laaksossa virtaava puro. Sen varret ovat pääosin rehevää harmaaleppä-tuomilehtoa. Gretasbäckenin tulisi antaa kehittyä luonnontilaisena. Nykyisiä polkuja rakenteineen on kuitenkin syytä ylläpitää liikkumisen ohjaamiseksi."*

VASTINE: Kaavaan on lisätty ehdotetulla tavalla luo-määräys Gretasbäckenin purolaaksolle.

Virkistysreitit purojen läheisyydessä

Edellä (Kuva 1.) kaavaluonnoksen rakentamisalueet on rajattu luontoselvityksen maankäyttösuositusten kanssa samalle kartalle. Purolaaksojen lähistöllä rakentaminen on kaavaluonnoksessa ulotettu niin lähelle arvokkaita luontoalueita, että virkistysreitin mahdolluttaminen luontoalueen ja rakennusten väliin tulee olemaan vaikeaa. Tältä osin on syytä vielä tarkastella rakentamisalueiden rajaamista sekä pohtia tarkemmin, miten virkistysreitti saadaan mahtumaan talojen ja luontoalueiden väliin ilman että luontoarvoja heikennetään ja ilman, että reunimmaisten talojen asukkaat häiriintyvät virkistysreitin käytöstä.

Lehtojen kenttäkerros on herkkää kulumiselle ja niitä ei siksi tule osoittaa virkistysalueiksi eikä niille voi ohjata laajamittaista virkistyskäyttöä. Nykytilanne, jossa polut kulkevat lehtojen lähellä, mutta vain osittain niiden läpi, on hyvä koska ihmiset pääosin pysyvät poluilla.

VASTINE: Gretasbäckenin varrelle kaavassa osoitettu ulkoilureitti kulkee nykyisen ulkoilureitin kohdalla eikä sitä ehdoteta siirrettäväksi. Rajausten päällekkäisyys voi osittain johtua luontoselvityksen kartan yleispiirteisyydestä ja kaavan luo-rajaus on piirretty asemakaavan pohjakartan perusteella viljellyn alueen reunaan. Asemakaavaan on suunniteltu varsin kattava virkistysreitistö mm. siitä syystä, että helpokulkuset polut pitävät ihmiset näillä poluilla ja herkät kohdat saavat näin ollen olla rauhassa. Polkuja on suunniteltu varsin tiheästi, koska on arvioitu, että moni luontoalue on varsin houkutteleva kulkemiselle.

13. Sibbo-Vargarna r.f.

Friluftsområden kring Nickby gård utgör i dagens läge ett viktigt enhetligt område för friluftsverksamhet och möjliggör både motionering på egen hand, ordnande av träningar

och ordnande av tävlingsverksamhet, särskilt för unga. Sibbo-Vargarnas orienteringssektion har under flera års tid använt skogsområdet kring friluftslederna både som en träningsterräng för vår orienteringsskola samt för olika juniortävlingar, såsom ungdomsserietävlingar och lokala skolmästerskap. Skogsområdet som avgränsas dels av åkrar och motionsleder utgör i dagens läge ett tryggt och klart avgränsat område för ordnande av träningar och tävlingar för juniorer. Terränger som är lätt tillgängliga, är trygga för barn och ungdomar och där vi har tillstånd från markägarna att utöva orientering finns inte i överflöd i Nickby-området.

Med hänvisning till det ovanstående anser vi det planerade bostadsområdet som överdimensionerat. Det skär av en betydande del av skogsområdet som vi nyttjat i orienteringen samt försvårar tillgängligheten till det nämnda området och gör det i praktiken obrukbart för juniororientering. Dessutom är vi oroliga över att invånarna i Nickby-området kommer att ha färre friluftsleder i sitt närområde för motionering på fritiden, om planen godkänns.

Vi önskar att man överväger att göra om planerna så att befintliga friluftsområden kring Nickby gård hålls bevarade samt tillgängliga för våra juniorer samt övriga kommuninvånare även i framtiden.

Nikkilän kartanon alueen ulkoilualueet muodostavat tänä päivänä tärkeän, yhtenäisen alueen ulkoilua varten ja mahdollistaa omatoimisen kuntoilun, sekä harjoitusten että kilpailujen järjestämisen, erityisesti nuorille. Sibbo-Vargarna suunnistusjaosto on useiden vuosien ajan käyttänyt ulkoilureittien varrella olevaa metsäaluetta harjoitusmaastona suunnituskoulussamme sekä erilaisissa kilpailutapahtumissa, kuten nuorisosarjasuunnituskilpailut ja Sipoon koulumestaruuskilpailut. Metsäalue, joka rajoittuu osittain peltoihin ja kuntoiluväyliin muodostaa tänä päivänä turvallisen ja selvästi rajatun alueen kilpailujen ja harjoitusten järjestämiseksi. Maastoja, jotka ovat helposti saavutettavissa, ovat turvallisia lapsille ja nuorille ja joihin meillä on tarvittavien maanomistajien luvat suunnistamiseen, ei ole ylimäärin käytettävissämme Nikkilän alueella.

Yllä mainittuun viitaten olemme sitä mieltä, että suunniteltu asuinalue on ylimitoitettu. Se leikkaa pois merkittävän osan siitä metsäalueesta, jota olemme käyttäneet suunnituksessa, tehden alueen nuorisosuunnistustoimintaan kelvottomaksi sekä vaikeuttaa oleellisesti mainitun alueen saavutettavuutta. Olemme lisäksi huolissamme siitä, että suunnitelma johtaa siihen, että Nikkilän alueen asukkailla on vähemmän ulkoiluväyliä käytettävissään matalan kynnyksen vapaa-ajan liikunnan harrastamiseksi.

Toivomme että jatkosuunnittelussa muokattaisiin suunnitelmia siten, että olemassa olevat ulkoilumahdollisuudet Nikkilän kartanon

BEMÖTANDE: I planens förslagsskede har satsningar gjorts särskilt på ett mångsidigt och heltäckande nätverk av rekreationsleder. Genom utvidgningen av planområdet till mark som kommunen köpt på Mårtensbysidan av dalen

längs Gretasbäcken har det blivit möjligt att anlägga ett ca 2 km långt skidspår (promenadstråk sommartid) i lättframkomlig terräng. På Mårtensbysidan är landskapet i hög utsträckning samma öppna odlingslandskap som vid den nuvarande tvåkilometersrundan. Därmed kommer det även i fortsättningen att vara möjligt att färdas i ett öppet åkerlandskap mellan centrum och Norrskogen.

I fråga om de nya friluftslederna har man sett till att de bildar slingor som gör det intressantare att motionera då man inte behöver gå samma sträcka fram och tillbaka.

I planförslaget har ca 2 hektar mer skog sparats jämfört med planutkastet genom att man minskat det nordvästra egnahemsområdet. Det är anledningen till att antalet tomter för egnahemshus minskar med cirka 27 stycken. För att kompensera minskningen har bl.a. radhuskvarter ändrats till kvarter för egnahemshus på de ställen där det är möjligt med hänsyn till en trivsam boendemiljö. På det sättet har 17 nya tomter för egnahemshus kunnat läggas till. Efter denna ändring har byggande anvisats på ca 6,5 ha skogbeklädda områden. Det är värt att notera att ungefär hälften av denna areal är en tämligen ung skogsförnyelseyta. Ca 35 ha kommunägd skogsmark kvarstår i Norrskogens rekreationsområde. Till denna siffra bör ytterligare tilläggas Norrängsskogen (ca 5 ha), Byberget (ca 5 ha), Ribacken (ca 3 ha) samt skogarna längs bäckdalen (ca 5 ha) som även de fungerar som rekreationsskogar i planområdet. Siffrorna kan jämföras med att byggande har anvisats på ca 38 hektar i detaljplanen (på norra sidan av banan).

VASTINE: Kaavan ehdotusvaiheessa on panostettu erityisesti siihen, että alueen virkistysreitistö on monipuolinen ja kattava. Kaava-alueella laajentamalla kunnan ostamalle maakaistaleelle Martinkylän puolella Gretasbäckenin purolaaksoa, on purolaakson ympäri mahdollista rakentaa n. 2 km:n hiihtolatu (kesäisin kävelyreitti) helpossa maastossa. Martinkylän puolella maisema on pitkälti samanlainen laaja avoin viljelymaisema kuin nykyisen 2 km:n lenkin alueella. Tällä tavoin tulee jatkossakin olemaan mahdollista liikkua keskustan ja Pohjanmetsän välillä avoimessa peltomaisemassa.

Uusissa virkistysreiteissä on huolehdittu siitä, että ne muodostavat lenkkejä, joka tekee niiden virkistyskäytöstä miellyttävämmän, kun ei tarvitse mennä samaa reittiä edestakaisin.

Kaavaehdotuksessa on metsäalaa säästetty noin 2 hehtaaria kaavaluonnokseen verrattuna pienentämällä luoteista omakotialuetta. Tästä syystä omakotitonttien lukumäärä vähenee alueella noin 27 kappaletta. Tätä on yritetty kompensoida muuttamalla muualla kaava-alueella mm. rivitalokortteleita omakotikortteleiksi niissä kohdissa missä se on omakotiasumisen viihtyvyyden kannalta mahdollista. Uusia omakotitonttia on näin ollen lisätty 17 kappaletta. Kaiken kaikkiaan tämän muutoksen jälkeen metsäisille alueille on osoitettu rakentamista noin 6,5 ha:n alueelle. On

huomionarvoista, että tästä noin puolet on varsin nuorta metsänuudistusalaa. Edelleen jää noin 35 ha kunnan omistuksessa olevaa metsäalaa Pohjanmetsän virkistysalueella. Tähän lukuun pitää vielä lisätä Pohjanniitynmetsä (n. 5 ha), Kylävuori (n. 5 ha), Riihimäki (n. 3 ha), sekä puronvarren metsät (n. 5 ha), jotka nekin toimivat kaava-alueen virkistysmetsinä. Lukuja voi verrata siihen, että rakentamista on asemakaavassa osoitettu noin 38 hehtaarille (radan pohjoispuolella).

14. Sipoon puolesta ry

Lähtökohtaisesti Sipoon ja Nikkilän kehittämisen kannalta on hyvä, että raideliikenneyhteys saadaan kuntaan ja sen käyttöönotto mahdollistetaan lisärakentamisen avulla. Asemanseudun kehittämisessä on ymmärrettävää, että aluetta halutaan rakentaa tietyllä tehokkuudella riittävän väestöpohjan saavuttamiseksi junaliikenteen kannattavuuden näkökulmasta.

Nyt nähtävillä olevassa kaavassa tehokkuus on kohtuullisen korkea ja sitä tulisi harkita vielä Nikkilän kokonaisuuden kannalta, ettei tehdä suhteessa liian massiivista kokonaisuutta muuhun kylään nähden.

Nykyisen lausunnoilla olevan kaavasunnitelman pohjalta tuleva asuntotuotanto sijoittuu osin olemassa olevan virkistysalueen ja erityisesti suositun ulkoilureitin päälle. Kyläläisten virkistäytymisen näkökulmasta tämä ratkaisu on kestävä, sillä Nikkilän tärkein virkistysalue ja lähimetsä osin tuhoutuisi. Kylän muut metsäalueet ovat pieniä ja suhteessa ei niin hyvin saavutettavia, vrt. sairaalan metsikkö, joten menetystä ei voisi helposti paikata. Kartanon alueen metsä on vakiintunut virkistäytymispaikka koko kylän asukkaille ja se tarjoaa monipuolisen, eri vaatavuustasoisien reitistön, myös liikuntarajoitteisille ja vanhemmille asukkaille. Se on helposti saavutettavissa, mikä näkyy sen suosiossa. Metsäyhteys on keskeinen osa suomalaista kulttuuria ja metsien terveysvaikutuksia on tutkittu viime vuosina laajasti. Sipoon kunta on osallistunut Terveysmetsä -projektiin, josta saadut ensimmäiset tulokset ovat lupaavia kansanterveydellisten vaikutusten osalta. Kartanon metsän turvaaminen sipoolaisten virkistäytymiseen nykymuodossaan tulisi olla keskeinen osa kaavasunnitelmaa. Sitä voi verrata Helsingin keskuspuistoon, joka on kaikkien rakentamispaineiden alla säilynyt asukkaiden tahdosta koskemattomana. Samaa suunnitteluperiaatetta tulisi noudattaa Sipoossa ja ymmärtää virkistysalueiden tärkeys.

Nikkilässä on laajoja peltoalueita, joita voitaisiin tarkastella käyttöönotettavaksi rakentamiseen. Erityisesti aseman läheisiä alueita, joilta on luonteva kävely-pyöräily-yhteys asemalle voitaisiin tarkastella 1-2 km vyöhykkeellä. Jatkosuunnittelussa tai MAL-yhteistyössä raideliikenteen jatkoyhteyttä myös Porvooseen tulisi harkita, jolloin ratayhteydelle saataisiin mahdollisesti lisää kannattavuutta pienemmällä väestömäärällä. Porvoon seudulla on pitkään toivottu junayhteyttä alueen kestävämmän liikkumisen järjestämiseksi. Tämä raideyhteys voisi toimia väliaikaisena ratkaisuna mm. ilmastotyön näkökulmasta, ennen kuin lentorata ja uusi itärata tulevat ajankohtaisiksi investoinneiksi valtakunnan tasolla. Siihen voi mennä kymmeniä vuosia.

Sipoon puolesta ry esittääkin, että kaavasuunnitelmaa Kartanon alueella tarkistetaan sekä tehokkuuden että erityisesti nykyisen metsä- ja virkistysalueen osalta ja pyritään säilyttämään siitä mahdollisimman laaja alue asukkaiden toivomaan virkistyskäyttöön nykyisine reitteineen.

VASTINE: Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen ja kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet sijoittuisi radan eteläpuolelle ja puolet radan pohjoispuolelle. Toisin sanoen vastaavanlaisella etäisyydellä Nikkilän keskeisistä palveluista, kuin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue, sijaitsee muutamia keskustamaiselle rakentamiselle sopivia alueita ja nämä onkin osoitettu rakennettavaksi Nikkilän kaavarungossa. Nikkilän kartanon keskuksen alue ei siis ole ainoa Nikkilän kasvamisen suunta, vaan yksi niistä, joskin yksittäisenä alueena laajin. Syy alueen kaavoittamiseksi asuinalueeksi onkin keskeinen sijainti, jota on jo huomattu vuosikymmeniä sitten laadituissa Nikkilää koskevista suunnitelmissa. Tämä on myös huomioitu ylempiasteisissa kaavoissa – maakuntakaavassa ja Sipoon yleiskaavassa – jotka osaltaan ohjaavat asemakaavan laadintaa. Syy miksi tämä alue ei ole tähän päivään asti rakennettu on, että on haluttu kehittää Nikkilää alue kerralla: Sekoittuneen asuinrakentamisen alueista kehitettiin 2000-luvulla Itäisestä Jokipuistosta asuinalue, 2010-luvulla suunniteltiin ja rakennettiin Jokilaakson alue, ja 2020-luvulla on Nikkilän kartanon keskuksen vuoro. Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

Kaiken kaikkiaan kaavaehdotukseen tehtyjen muutosten myötä arvioitu asukasmäärä Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa alenee noin 400 asukkaalla, kaavaluonnoksen 3 300 asukkaasta kaavaehdotuksen 2 900 asukkaaseen.

Kaavan ehdotusvaiheessa on panostettu erityisesti siihen, että alueen virkistysreitistö on monipuolinen ja kattava. Kaava-aluetta laajentamalla kunnan ostamalle maakaistaleelle Martinkylän puolella Gretasbäckenin purolaaksoa, on purolaakson ympäri mahdollista rakentaa n. 2 km:n hiihtolatu (kesäisin kävelyreitti) helpossa maastossa. Martinkylän puolella maisema on pitkälti samanlainen laaja avoin viljelymaisema kuin nykyisen 2 km:n lenkin alueella. Tällä tavoin tulee jatkossakin olemaan mahdollista liikkua keskustan ja Pohjanmetsän välillä avoimessa peltomaisemassa.

Uusissa virkistysreiteissä on huolehdittu siitä, että ne muodostavat lenkkejä, joka tekee niiden virkistyskäytöstä miellyttävämmän, kun ei tarvitse mennä samaa reittiä edestakaisin.

Asumisen tuominen virkistysalueeseen kiinni toisaalta mahdollistaa laajemman ja entistä saavutettavamman luontokokemuksen myös niille, jotka liikkuvat huonommin, kun luontokokemus alkaa melkein kotiovelta.

Kaavaehdotuksessa on metsäalaa säästetty noin 2 hehtaaria kaavaluonnokseen verrattuna pienentämällä luoteista omakotialuetta. Tästä syystä omakotitonttien lukumäärä vähenee alueella noin 27 kappaletta. Tätä on yritetty kompensoida muuttamalla muualla kaava-alueella mm. rivitalokortteleita omakotikortteleiksi niissä kohdissa missä se on omakotiasumisen viihtyvyyden kannalta mahdollista. Uusia omakotitonttia on näin ollen lisätty 17 kappaletta. Kaiken kaikkiaan tämän muutoksen jälkeen metsäisille alueille on osoitettu rakentamista noin 6,5 ha:n alueelle. On huomionarvoista, että tästä noin puolet on varsin nuorta metsänuudistusalaa. Edelleen jää noin 35 ha kunnan omistuksessa olevaa metsäalaa Pohjanmetsän virkistysalueella. Tähän lukuun pitää vielä lisätä Pohjanniitynmetsä (n. 5 ha), Kylävuori (n. 5 ha), Riihimäki (n. 3 ha), sekä puronvarren metsät (n. 5 ha), jotka nekin toimivat kaava-alueen virkistysmetsinä. Lukuja voi verrata siihen, että rakentamista on asemakaavassa osoitettu noin 38 hehtaarille (radan pohjoispuolella).

15. Sipoon rakennusperinne ry

1. Yleistä

Kaavaluonnos NG8 on hieman erillään oleva asuntoalue ja juuri se, on sen heikkous, koska se liittyy ympäristöönsä vain kulkureittien välityksellä. Kulkuyhteydet ja toimiva liikenne keskustaan ja siitä eteenpäin on vielä hahmottomatomia ja saattavat aiheuttaa valtavia muutoksia keskustassa. Lisäksi tämä keskelle peltoja suunniteltu alue ei vastaa Suomen ilmastotavoitteisiin. Alueelle suunniteltu rakennuskanta tuhoaa merkittävän luonto- ja virkistysalueen. Asukkaat, jotka muuttaisivat ko. alueelle, tarvitsisivat nyt esitetyn suunnitelman perusteella auton kyetäkseen kulkemaan kauppoihin ja muiden palvelujen äärelle. Kartanon suunnitelma ei edusta tavoitteissa mainittua pikkukaupunkimaista tunnelmaa eikä niitä piirteitä, joilla houkuteltaan uusia asukkaita Sipooseen. Vaihtoehtona esitämme, että uudisrakentamista aletaan suunnitella Nikkiläntien ja Pornaisten tien varteen. Kestävä kehitys tulisi ottaa huomioon nykypäivän suunnittelussa.

Positiivista kaavaehdotuksessa on, että se on sovitettu ainakin pääosin maisemaan ja sen erityispiirteisiin. Silti pelkona on liian raskaat rakennusmassat, jotka eivät lähtökohtaisesti sovellu maaseutumaiseen ympäristöön. Sen sijaan Nikkilän kartanon alueelle sijoitettu harjakattoinen alue on toteutettu hyvin paikallista rakennuskulttuuria mukaillen, mutta maaston muodot on huomioitava siten, että rakennukset istuvat luontevasti maastoon. Tällä varmistetaan esteettisyys ja yksilöllisyys. (Vertaa HS artikkeli 11.1.2021 Espoossa sijaitsevan Tapiolan puutarhakaupungin tilanne)

VASTINE: Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen ja kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet sijoittuisi radan eteläpuolelle ja puolet radan pohjoispuolelle. Toisin sanoen vastaavanlaisella etäisyydellä Nikkilän keskeisistä palveluista, kuin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue, sijaitsee

muutamia keskustamaiselle rakentamiselle sopivia alueita ja nämä onkin osoitettu rakennettavaksi Nikkilän kaavarungossa, mm. mainitut Pornaistentien ja Nikkiläntien varret. Nikkilän kartanon keskuksen alue ei siis ole ainoa Nikkilän kasvamisen suunta, vaan yksi niistä, joskin yksittäisenä alueena laajin. Syy alueen kaavoittamiseksi asuinalueeksi onkin keskeinen sijainti, jota on jo huomattu vuosikymmeniä sitten laadituissa Nikkilää koskevissa suunnitelmissa. Tämä on myös huomioitu ylempiasteisissa kaavoissa – maakuntakaavassa ja Sipoon yleiskaavassa – jotka osaltaan ohjaavat asemakaavan laadintaa. Etäisyydet taajamassa mahdollistavat erittäin hyvin liikkumisen jalan ja polkupyörällä.

2. Kartano

Kartanon suojelu on ehdottoman tärkeä ja kannatettava ehdotus, mutta sen osoittaminen palveluiden kortteliksi ei tue herkän ympäristön säilymistä. Lisäksi uudisrakennuksien etäisyys Nikkilän kartanon pihapiiristä ei ole riittävä. Kartanon pihapiirin ja ympäristön suojaamiseksi on jätettävä ainakin 100 metriä koskematonta etäisyyttä pihapiirin reunasta.

VASTINE: Nikkilän kartanon osoittaminen palveluille mahdollistaa varsin laajan skaalan eri toimintoja aina museosta kahvilaan ja kurssikeskukseen. Kartanorakennusten suurin haaste on niiden käyttämättömyys ja siksi olisi ensisijaisen tärkeää saada niihin toimintaa ja ylläpitoa.

Nikkilän kartanorakennus on arvokas osa kaavaa ja rakennuskannan suojelun lisäksi kartanoympäristön suunnitteluun on suhtauduttu hienovaraisesti: Kartanon pihapiiriin on suunniteltu muutama uudisrakennus, jotka ovat kooltaan, ja ulkomuodoltaan samanlaiset kuin samalta paikalta aiemmin puretut maatalouteen liittyvät rakennukset. Tämä osittain palauttaa kartanon pihapiiriin, vaikka uudisrakennusten toiminto ei enää liity maatalouteen, joka toki tulee näkymään uudisrakennuksissa vaikka ne materiaaliltaan ja väriltään sopeutetaan kartanoympäristöön. Nämä uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. Palautteen perusteella kartanosta säilytetään myös näkymä asemakaavan uuteen keskuspuistoakseliin muistumana laajasta peltonäkymästä. Se, että perinteinen peltonäkymä häviää on väistämätöntä, kun sille suunnitellaan asuinalue. Osa asuinalueen uudisrakennuksista tulevat näkymään kartanolle. Tuomalla ne varsin lähelle kartanorakennusta koko asuinalueen laajuus ei käy ilmi samalla tavalla, vaan näkymä on hillitympi. Jos uudisrakennukset olisivat kauempana visuaalinen vaikutus olisi massiivisempi. Lisäksi asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy

3. Korttelialueet

Erilaiset korttelialueet luovat yhtenäisyyttä ja erilaisten asuinrakennusten huomioiminen aina minitaloja myöten on positiivista. Silti raskaat, jopa 5krk korkeat kerrostalot ja 4krk pysäköintilaitokset tiiviinä mattona maalaismaisemassa herättävät epäilyksiä miellyttävän asuinympäristön onnistumisesta, varsinkin kun me kaikki näemme Nikkilässä mihin ankeuteen kerrostalojen ulkomuodossa päädytään ja miten voimakkaasti ne suurella massallaan vaikuttavat ympäristöönsä. Yleensä kerrostalot vielä rakennetaan ensimmäisten

joukossa ja ne siten tulevat määrittelemään alueen vetovoimaa ja tunnuspiirteitä myös pienempien rakennusten osalta.

Liikenne luo ongelmia kortteleihin myös pysäköinnin muodossa. Liikkuminen tulee kuitenkin pääosin ainakin alkuun perustumaan henkilöautoihin. Lisäksi liikennemäärät kasvavat myös Pornaisten- ja Nikkiläntiellä ja siten laskevat viihtyvyyttä myös keskusta-alueella. Martinkylän tielle suunniteltu reitti helpottaisi keskustan kuormittumista, koska suurin osa työmatkaliikenteestä kohdistuu Lahden moottoritietä kohden. Ympäristön kuormittumisen kannalta turha mutka keskustan kautta on harmillinen.

VASTINE: Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa on lähdetty siitä, että suunnitellaan omaleimainen ja viihtyisä asuinalue Sipoon strategian tavoitteiden mukaisesti. Tätä ohjataan sekä suunnittelullisilla ratkaisuilla (asemakaava) että ohjeilla (rakennustapaohje). On haluttu välttää tyypillisen lähiön tunnelmaa suunnittelemalla asemakaava sillä tavalla, että alueen rakenteessa käytetään sellaisia suunnittelullisia ratkaisuja, jotka tiedetään viihtyisiksi (ammattikielellä rakennustypologia) kuten tyypillistä 1920-luvun puutarhakaupunkien korttelirakennetta ja 1800-luvun suomalaisten puutalokaupunkien tunnelmaa, joita luonnehtii pienimittakaavainen ympäristö ja vehreät pihat. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että tällaiset ratkaisut voidaan suoraan kopioida, vaan suunnitteluratkaisut on myös sovellettava nykyaikaan, kun muun muassa pysäköintiratkaisut on huomioitava ihan eri tavalla kuin 100 vuotta sitten. Rakennustapaohjeilla taas ohjataan muun muassa rakennusten ulkonäköön liittyviä asioita ja näissä ohjeissa on tarkoitus ohjata rakentaminen viihtyisään ja tunnelmalliseen suuntaan esimerkiksi määräämällä harjakattoja ja alueelle sopivia materiaaleja ja värejä. Lisäksi alueen laadukasta toteuttamista tullaan osaltaan huolehtimaan tonttien luovutuksen yhteydessä mm. edellyttämällä toteuttajilta tiettyjen kaavan laatutavoitteiden toteuttamista ehtona tontin myymiselle.

Nikkilän liikenneselvitysten perusteella tärkein autoliikenteen suunta Nikkilästä on Jokivarrentie, johon suuntautuu yli 5 kertaa enemmän automatkoja kuin Martinkylän suuntaan. Siksi asemakaavan liikenneverkkoratkaisu on perusteltu.

16. Sipoon kunnan vapaa-ajanjaosto

Kartanon alue on, ei ainoastaan nikkiläläisten vaan myös keski- ja pohjois-sipoolaisten tärkeä lähivirkistysalue. Alueen valaistut ulkoilureitit palvelevat lumisena aika hiihtolatuina ja polut ovat erittäin käytettyjä. Alueella sijaitseva frisbeegolf-rata on hyvin suosittu ja siellä harrastetaan lajia ympäri vuoden.

Yleisesti alueesta

Nikkilän alueella vähäisten metsäalueiden johdosta ei ole tarkoituksenmukaista menettää neliometriäkään metsäaluetta asuntotuotantoon tai katujen rakentamiseen. Jaosto ehdottaa alueelle korkeintaan 2000 asukkaan asuinalueetta.

Kaavaehdotuksessa on metsäalaa säästetty noin 2 hehtaaria kaavaluonnokseen verrattuna pienentämällä luoteista omakotialuetta. Tästä syystä omakotitonttien lukumäärä vähenee alueella noin 27 kappaleella. Tätä on yritetty kompensoida muuttamalla muualla kaava-alueella mm. rivitalokortteleita omakotikortteleiksi niissä kohdissa missä se on omakotiasumisen viihtyvyyden kannalta mahdollista. Uusia omakotitonttia on näin ollen lisätty 17 kappaletta. Kaiken kaikkiaan tämän muutoksen jälkeen metsäisille alueille on osoitettu rakentamista noin 6,5 ha:n alueelle. On huomionarvoista, että tästä noin puolet on varsin nuorta metsänuudistusalaa. Edelleen jää noin 35 ha kunnan omistuksessa olevaa metsäalaa Pohjanmetsän virkistysalueella. Tähän lukuun pitää vielä lisätä Pohjanniitynmetsä (n. 5 ha), Kylävuori (n. 5 ha), Riihimäki (n. 3 ha), sekä puronvarren metsät (n. 5 ha), jotka nekin toimivat kaava-alueen virkistysmetsinä. Lukuja voi verrata siihen, että rakentamista on asemakaavassa osoitettu noin 38 hehtaarille (radan pohjoispuolella).

Ulkoilureitit ja hiihtoladut

Luonnoksessa esitetyt polut ja "ulkoilukäytävät" palvelevat kävelen ja pyörällä kulkevia. Niiden muuttaminen hiihtoladuiksi lumisina talvina ei ole turvallista ja tarkoituksenmukaista mm. useiden risteyskohtien vuoksi.

Nykyinen 2 km pituinen valaistu lenkki on ulkoilureitin keskeisin osa, joka palvelee kaikkein suurinta joukkoa maastossa liikkuja – myös hiihtäjiä. Reitti on suosituin, koska sen varrella on niin puro-, pelto, kuin metsämaisemaakin, se on valaistu ja profiililtaan helppokulkuinen.

Kaiken tasoiset ja kaikkia palvelevat valaistut ulkoilureitit tulee suunnitella kunnan omistamille maille siten, että ne mahdollistavat myös hiihtämisen lumisina talvina. Riittävät leveydet ja turvalliset risteyskohdat ovat suunnittelun lähtökohtia.

Alueen suunniteltua asukasmäärää pienentämällä alueita säästyy ulkoiluun ja virkistykseen, ja 2 km lenkki voidaan siirtää pellon reunaan.

Mikäli suunniteltua asukasmäärä pysyy ennallaan, voitaisiin korvaavaa, valaistua ja helppokulkuista maastoa kulkevaa ulkoilureitti sijoittaa suunnittelualueen länsipuolelle. Tällä turvattaisiin myös hiihdon harrastamismahdollisuudet tulevaisuudessa. Tämä edellyttää maa-alueiden lunastamista, sillä alue on yksityisessä omistuksessa.

Liikuntapalvelut osallistuu mielellään ulkoilureittien ja hiihtoladujen suunnitteluun.

VASTINE: Asukaspalautteessa esitettiin ylikulkusiltaja kohtiin, jossa latu menee kokoojakadun yli. Tätä on pohdittu suunnittelussa, mutta valitettavasti varsin tasainen maasto ei tue eritasoratkaisua: ylityksistä tulisi tosi korkeat moottoriajoneuvojen alituskorkeuden takia ja tunnelit tulisivat tavallista kalliimmiksi, kun jouduttaisiin rakentamaan pohjaveden pinnan alapuolella. Asiaan on kuitenkin löydetty ratkaisu siinä mielessä, että esitetään uusia latuyhteyksiä purolaaksojen kohdalle, joiden yli suunnitellaan kokoojakatujen

siltoja. Näissä kohdissa latu voidaan rakentaa sillan ali ilman suurempaa maaston muokkaamista.

Kaavan ehdotusvaiheessa on panostettu erityisesti siihen, että alueen virkistysreitistö on monipuolinen ja kattava. Kaava-alueita laajentamalla kunnan ostamalle maakaistaleelle Martinkylän puolella Gretasbäckenin purolaaksoa, on purolaakson ympäri mahdollista rakentaa n. 2 km:n hiihtolatu (kesäisin kävelyreitti) helpossa maastossa. Martinkylän puolella maisema on pitkälti samanlainen laaja avoin viljelymaisema kuin nykyisen 2 km:n lenkin alueella. Tällä tavoin tulee jatkossakin olemaan mahdollista liikkua keskustan ja Pohjanmetsän välillä avoimessa peltomaisemassa.

Uusissa virkistysreiteissä on huolehdittu siitä, että ne muodostavat lenkkejä, joka tekee niiden virkistyskäytöstä miellyttävämmän, kun ei tarvitse mennä samaa reittiä edestakaisin.

Frisbeegolf

Nikkilän 12-väyläistä frisbeegolf-rataa on suunniteltu laajennettavaksi täysimittaiseksi (18-väyläiseksi) radaksi. Nyt asemakaavaluonnoksen perusteella mahdollisuuksia radan laajentamiselle ei ole, vaan nykyisiä väyliä joudutaan siirtämään ja kenties jopa lyhentämään rataa nykyisestä. Täysimittaiselle radalle on tarvetta sekä lajin suuren suosion vuoksi että myös kilpailujen mahdollistamiseksi. Lajin harrastusolosuhteiden turvaamiseksi tulisi pikaisesti päättää sijainti Sipoossa sijaitsevalle, korvaavalle ja kilpailutoimintaan sopivalle täysimittaiselle radalle.

VASTINE: On edelleen tarkoitus, että frisbeegolf-rata jää alueelle. Vielä ei kuitenkaan ole tarkempia suunnitelmia siitä, miten ratoja on tarkoitus vetää.

Autoliikenne

Kaavaluonnoksessa on ehdotettu autoliikenne ohjattavaksi alueelta suoraan kohti Nikkilän Sydäntä. Jaosto on sitä mieltä, että liikenne alueelta ohjataan Paippisten ja Pornaistentielle. Maisemallisesti tärkeän purolaakson yli ei tule rakentaa kuin pyörätiesilta ja sekin juna-aseman kautta.

VASTINE: Lukkarintien jatke radan ali on katsottu tarpeelliseksi koko taajaman liikenteen toimivuuden kannalta. Liikenneverkon laajennuksen lisäksi tämän katuyhteyden tarpeen taustalla on myös Ison Kylätien tasoristeys, jonka sulkeminen on ajankohtaista Nikkilän kartanon suunnitelmista huolimatta. Jos tasoristeys suljetaan moottoriajoneuvoilta, tarvitaan varayhteys mm. pelastusturvallisuuden takia, mutta myös esim. bussiliikennettä varten tapauksessa, jossa Sipoonjoki tulvii Pornaistentielle ja estää tien käytön. Varayhteydelle on esitetty erilaisia paikkoja vuosien varrella, milloin enemmän Martinkylän suunnalla, milloin Nikkilän keskustan tuntumassa. Ison Kylätien kohdalle ei voida toteuttaa moottoriajoneuvoliikenteen tunnelia radan ali, koska vaadittava alituskorkeus johtaisi pitkiin rampeihin, joita olisi hankala toteuttaa vanhojen rakennusten sekaan. Lisäksi tämä olisi turhan lähellä Pornaistentien alikulkua eikä tälle reitille haluta ohjata lisää autoliikennettä –

läpiajohan on jo nyt kielletty. Ison Kylätien tasoristeys ei yhteytenä häviä täysin, vaan on suunniteltu jalankulun ja pyöräilyn alikulkua, ehkä hiukan eri kohtaan. Tämä onnistuu paljon matalammalla alituskorkeudella. Samasta syystä nykyistä "hiihtotunnelia" Lukkarinmäenpolun päässä ei voida sellaisenaan käyttää moottoriajoneuvoliikenteelle, koska alituskorkeus ei riitä. Lisäksi tälle kohdalle toteutettuna katu olisi maastollisesti vielä haasteellisempi ja maisemavaikutus jopa suurempi, kun kadusta tulisi laaksoon nähden enemmän sivuttainen kuin poikittainen. Näistä syistä on päädytty esittää asemakaavassa ja kaavarungossa kyseisen katuyhteystarpeen ratkaisuksi Lukkarintien jatketta. Siihen on vaikuttanut myös se, että tässä kohtaa (suunnilleen) yhteydellä on arvioitu olevan eniten käyttöä ja taajaman kokonaisliikenneverkko hyötyy parhaiten uudesta yhteydestä. Lukkarintien jatkeen paikkaa on tutkittu, ja loppujen lopuksi mahdollinen sijainti on rajattu muutamisiin kymmeniin metriin: Idempi linjaus vaatisi arvokkaiden rakennusten purkamista ja lännempi linjaus pirstoisi Lukkarin koulun edustalla olevan puistoalueen. Seuraava mahdollinen sijainti lännempänä olisi taas liian kaukana, jotta katuyhteys tukisi taajaman liikenneverkkoa.

Uimahallin sijainti

Kaavaluonnokseen ei ole sijoitettu sijaintia tulevalle uimahallille. Uimahallin sijainnista vapaa-ajanjaosto on vahvasti sitä mieltä, että sen tulee sijaita "välituntietäisyydellä" keskeisimmistä koulukiinteistöistä. Lukkarin alue olisi sijainniltaan ihanteellinen, sillä se on ulkoilureitin yhteydessä, asemanseudun vaikutuspiirissä, sekä lähempänä useita kouluja.

VASTINE: Palautteen perusteella uimahallia ei enää suunnitella asemakaavassa radan pohjoispuolelle.

17. Rådet för funktionsnedsättning – Vammaisneuvosto

Tillgänglighet, delaktighet och inkludering

Rekreatiomsområden är viktiga för livskvaliteten hos de boende och för besökande. Fina satsningar har gjorts för att utveckla Sibbo till en modern och lätt tillgänglig kommun. För Sibbo kommun är naturen och allt vad det erbjuder, en viktig del av dess image.

Sibbo Handikappråd uttrycker en stor oro för det nu planerade byggområdet vid Nickby gård, och den förlust av de utmärkta och naturnära spånbanorna som därmed går förlorade.

I Nickby har naturen varit nära tillgänglig genom spånbanorna vid Nickby gård. De har erbjudit avkoppling och nöje för alla, deras lättillgänglighet och närhet har varit en stor fördel för dem med funktionshinder av något slag, som har svårt att ta sig ut i naturen. Med funktionshinder kan avses medicinska tillstånd, fysiska, mentala -, intellektuella skador eller sjukdomar och kan för en människa innebära ett funktionshinder. Med funktionshinder menas det således inte enbart rullstolsburna utan även människor med t.ex. nedsatt kognitiv, syn eller hörsel förmåga.

Icke funktionshindrade har idag stora möjligheter till natur- och kulturopplevelser, medan människor som är t.ex. rullstolsburna och synskadade stöter på stora problem om de vill ta del av natur och kultur. Principen ska vara att alla ska kunna ta del av naturen, och målet måste alltså vara att skapa "naturupplevelser för alla" och att ge alla människor möjlighet att på lika villkor komma ut i skog och mark. Med "alla" menas alla människor, oavsett om de är funktionshindrade eller icke funktionshindrade, unga eller gamla, kvinnor eller män. Människor med funktionshinder är medborgare som alla andra, och ska självklart erbjudas lika möjligheter som andra att ta del olika naturanläggningar och arrangemang.

Sibbo Handikappråd önskar därför Sibbo kommun beakta det behov som uppstår, när naturområdet kring Nickby gård byggs ut, och önskar det planeras in ett nytt för alla nära och lättillgängligt område för rekreation och naturupplevelser, en miljö som bjuder till avkoppling och motion för alla.

Den smala skogskant som ligger i bredd med åkerområdet och har karaktären av jämnmark, har för äldre och personer med handikapp erbjudit en omtyckt och äkta närmiljönaturupplevelse. Den övriga skogen lämpar sig inte för alla på grund av höjdskillnaderna och de branta backarna. Skogen som ligger bredvid åkerområdet borde sparas som rekreativområde, för att garantera naturupplevelsorna för dem som har svårt att ta sig ut i naturen.

BEMÖTANDE: I planens förslagsskede har satsningar gjorts särskilt på ett mångsidigt och heltäckande nätverk av rekreationsleder. Genom utvidgningen av planområdet till mark som kommunen köpt på Mårtensbysidan av dalen längs Gretasbäcken har det blivit möjligt att anlägga ett ca 2 km långt skidspår (promenadstråk sommartid) i lättframkomlig terräng. På Mårtensbysidan är landskapet i hög utsträckning samma öppna odlingslandskap som vid den nuvarande tvåkilometersrundan. Därmed kommer det även i fortsättningen att vara möjligt att färdas i ett öppet åkerlandskap mellan centrum och Norrskogen.

I fråga om de nya friluftslederna har man sett till att de bildar slingor som gör det intressantare att motionera då man inte behöver gå samma sträcka fram och tillbaka.

Att boende planeras tätt intill rekreationsområden skapar förutsättningar för en frekventare och mer tillgänglig naturupplevelse även för dem som inte har så lätt att röra sig, eftersom naturupplevelsen väntar nästan bakom ytterdörren.

Saavutettavuus, osallisuus ja osallistaminen

Virkistysalueet ovat tärkeitä asukkaiden ja vierailijoiden elämänlaadun kannalta. Sipoossa on tehty hienoja panostuksia kunnan kehittämiseksi nykyaikaiseksi ja helposti saavutettavaksi. Luonto kaikkine mahdollisuuksineen on tärkeä Sipoon kunnan imagolle.

Sipoon kunnan vammaisneuvosto ilmaisee suuren huolensa nyt suunnitellusta Nikkilän kartanon asuinalueesta ja siitä, että alueen erinomaiset, luonnonläheiset pururadat katoavat rakentamisen myötä.

Nikkilän kartanon pururadat ovat tuoneet luonnon lähelle Nikkilää. Niiden ansiosta kaikilla on ollut mahdollisuus luonnosta nauttimiseen ja rentoutumiseen. Pururatojen helppo saavutettavuus ja läheisyys on ollut suuri etu niille, joilla on jonkinasteinen toimintaeste, sillä näiden henkilöiden on muuten vaikea päästä ulos luontoon. Toimintaesteellä voidaan tarkoittaa mitä tahansa lääketieteellistä tilaa tai fyysistä, psyykkistä tai henkistä vammaa tai tautitilaa, joka aiheuttaa henkilölle toimintaesteen. Toimintaesteisyys ei siis toisin sanoen ole rajoittunut vain pyörätuolin käyttöön, vaan käsite kattaa myös henkilöt, joilla on esim. alentuneet kognitiiviset taidot, näkö tai kuulo.

Mahdollisuudet nauttia luonto- ja kulttuurielämyksistä ovat lähes rajattomat niille, joilla ei ole toimintaestettä. Luonnosta ja kulttuurista nauttiminen voi kuitenkin olla hyvin vaikeaa pyörätuolia käyttäville ja näkövammaisille. Periaatteena tulisi olla, että kaikki voivat nauttia luonnosta, ja tavoitteena tulee täten olla luoda "luontoelämyksiä kaikille" ja antaa jokaiselle yhtäläinen mahdollisuus päästä metsään ja luontoon. Sanomalla "kaikki" tarkoitamme kaikkia ihmisiä riippumatta siitä onko heillä toimintaeste vai ei, niin nuoria kuin vanhoja, naisia kuin miehiäkin. Toimintaesteiset ovat kansalaisia siinä missä muutkin, ja tulisi olla itsestään selvää, että heille tarjotaan samanlaiset mahdollisuudet päästä luontokohteisiin ja esityksiin kuin muullekin väestölle.

Sipoon vammaisneuvosto toivookin, että Sipoon kunta tiedostaa tämän olemassa olevan tarpeen kun Nikkilän kartanon viereistä luontoaluetta rakennetaan. Toivomme, että suunnitelmiin lisätään uusi, kaikille tarkoitettu ja helposti saavutettava virkistysalue, jossa kaikkien on mahdollista nauttia luontoelämyksistä, rentoutua ja liikkua ulkona.

Peltoalueeseen rajautuu kapea metsävyöhyke, joka on tasamaata. Alue on ikääntyneiden ja toimintakyvyltään rajoitteisten suosiossa, koska se tarjoaa aidon lähiluontoelämyksen. Muu metsämaasto ei korkeuserojensa takia sovellu kaikkien käyttöön. Peltoon rajautuva metsäalue tulisi säilyttää virkistyskäytössä, koska näin lähiluontoelämys on niidenkin asukkaiden saavutettavissa, jotka eivät pysty liikkumaan kauas.

VASTINE: Kaavan ehdotusvaiheessa on panostettu erityisesti siihen, että alueen virkistysreitistö on monipuolinen ja kattava. Kaava-aluetta laajentamalla kunnan ostamalle maakaistaleelle Martinkylän puolella Gretasbäckenin purolaaksoa, on purolaakson ympäri mahdollista rakentaa n. 2 km:n hiihtolatu (kesäisin kävelyreitti) helpossa maastossa. Martinkylän puolella maisema on pitkälti samanlainen laaja avoin viljelymaisema kuin nykyisen 2 km:n lenkin alueella. Tällä tavoin tulee jatkossakin olemaan mahdollista liikkua keskustan ja Pohjanmetsän välillä avoimessa peltomaisemassa.

Uusissa virkistysreiteissä on huolehdittu siitä, että ne muodostavat lenkkejä, joka tekee niiden virkistyskäytöstä miellyttävämmän, kun ei tarvitse mennä samaa reittiä edestakaisin.

Asumisen tuominen virkistysalueeseen kiinni toisaalta mahdollistaa laajemman ja entistä saavutettavamman luontokokemuksen myös niille, jotka liikkuvat huonommin, kun luontokokemus alkaa melkein kotiovelta.

