

# Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava ja asemakaavan muutos

## Detaljplan och detaljplaneändring för Nickby gårds centrum

Asemakaavan selostus  
Detaljplanebeskrivning

### Liitteet 14–17

Liite 14a.	Kaavaluonnoksesta jätetty palaute: palautteen yhteenvetoraportti
Liite 14b.	Kaavaluonnoksesta jätetty palaute: mielipiteisiin laaditut vastineet
Liite 15.	Kaavaluonnoksesta jätetty palaute: lausunnot ja niihin laaditut vastineet
Liite 16.	Kaavaehdotuksesta jätetty palaute: lausunnot ja niihin laaditut vastineet
Liite 17.	Kaavaehdotuksesta jätetty palaute: muistutukset ja niihin laaditut vastineet

### Bilagor 14–17

Bilaga 14a.	Respons på planutkastet: sammandrag
Bilaga 14b.	Respons på planutkastet: bemötanden av åsikter
Bilaga 15.	Respons på planutkastet: utlåtanden och bemötanden av dem
Bilaga 16.	Respons på planförslaget: utlåtanden och bemötanden av dem
Bilaga 17.	Respons på planförslaget: anmärkningar och bemötanden av dem

5.6.2023

ASIA / ÄRENDE

95/2019





# Kaavapalautteen yhteenvedo

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

31.5.2021

# Sisällysluettelo

<b>1 Yleistä raportista.....</b>	<b>1</b>
<b>2 Karttakysely.....</b>	<b>1</b>
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 asemakaavaluonnos.....	9
2.8 NG8 Nikkilän kartanon asemakaavaluonnos: Virkistysreitit.....	10
2.9 Rakentamisen tyyli.....	11
2.10 Avoin palaute .....	11
<b>3 Ota kantaa -keskustelu sekä kirjalliset mielipiteet.....</b>	<b>12</b>
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 asemakaavaluonnos.....	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: Aukasmäärä.....	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 suojeleminen .....	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

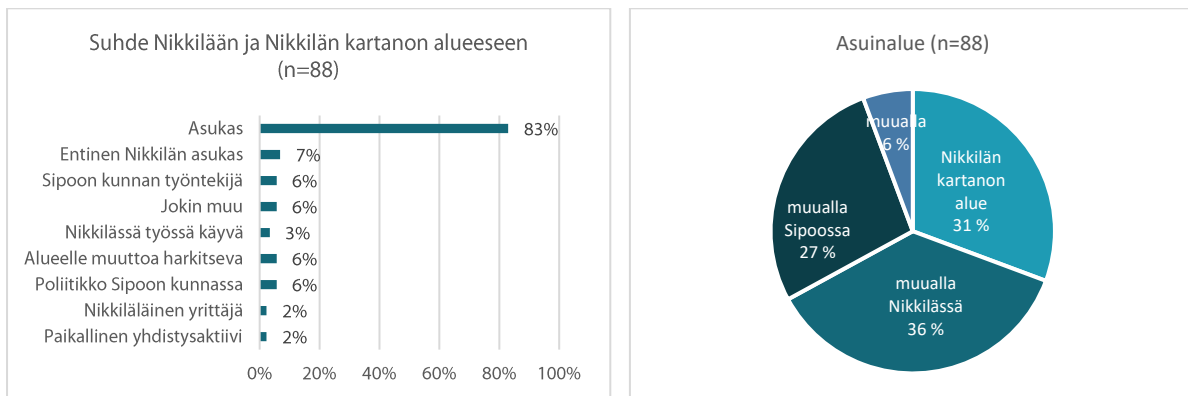
Karttakysely toteutettiin Maptionnaire-kyselytyökalun avulla. Kyselyyn vastasi yhteensä 88 vastaajaa, joista 78 vastasi kyselyyn suomeksi ja loput ruotsiksi tai muulla kielellä. Vastaajat paikansivat kartalle yhteensä 371 merkintää, joista 160 liittyi Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaan ja loput 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

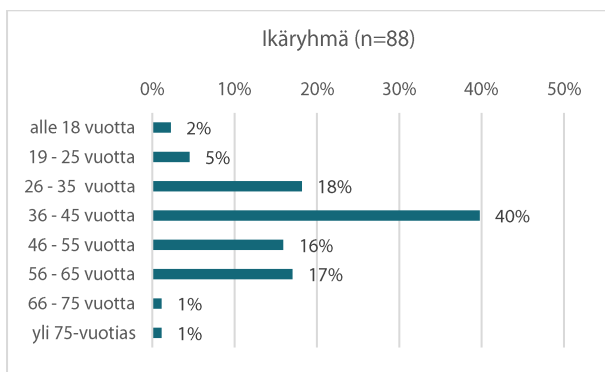
## 2.1 Karttakyselyn vastaajat

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.

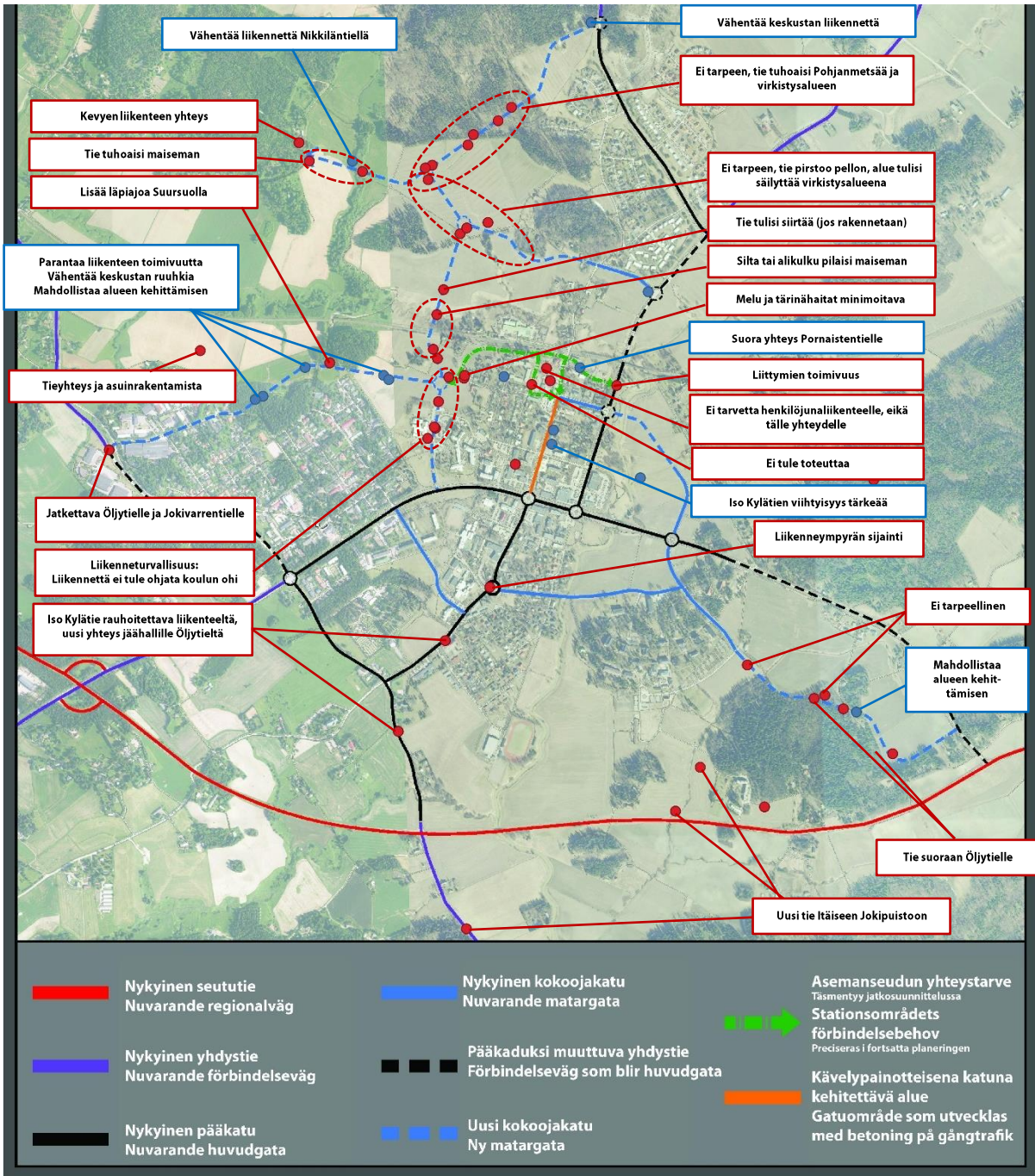
Ikäryhmistä kysely tavoitti parhaiten 36–45-vuotiaat. Yli 66-vuotiaita ja alle 19-vuotiaita vastaajissa oli erittäin vähän. Vastaajista 91 % oli yli 26 ja alle 66-vuotiaita.



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



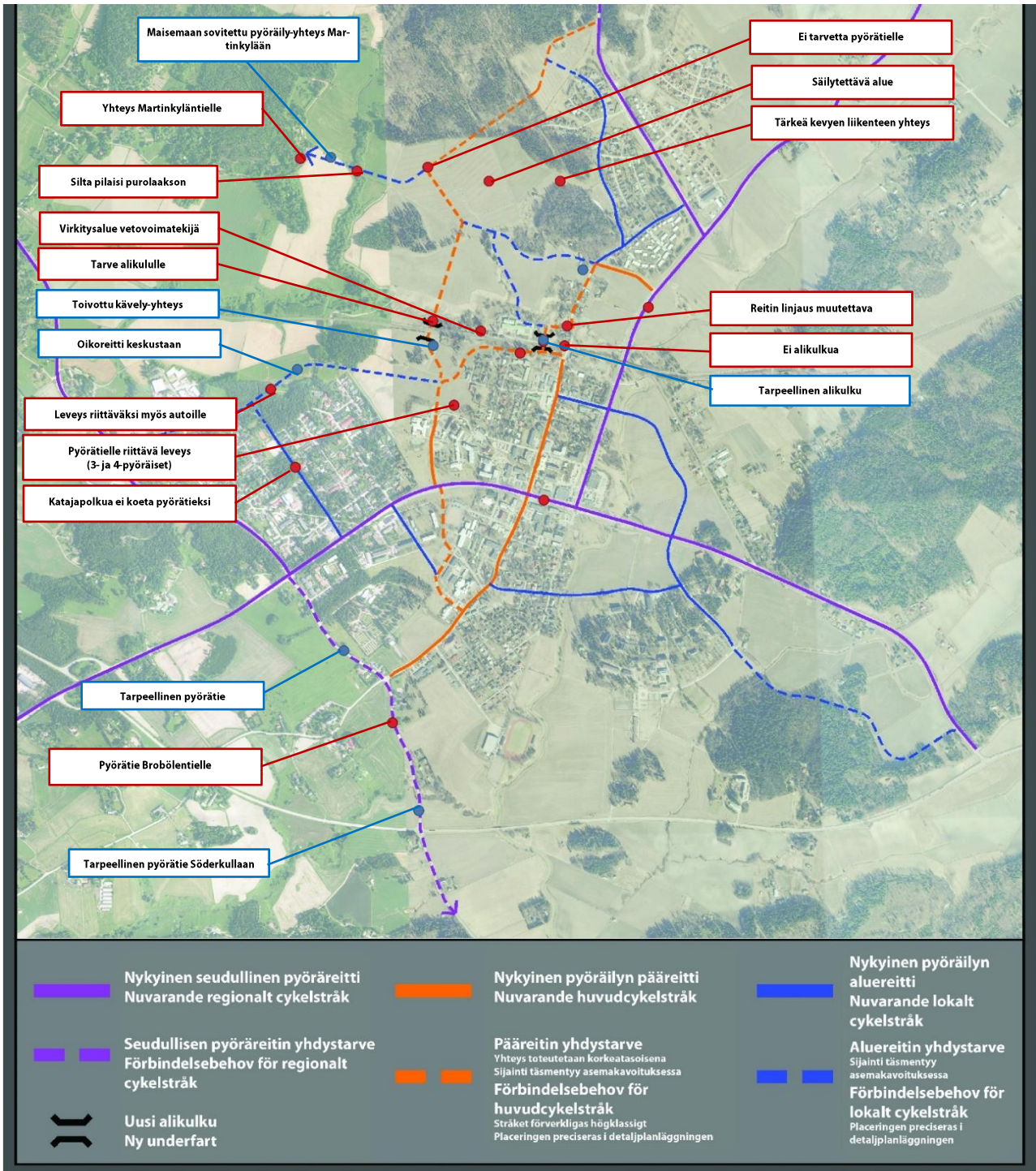
0 100 200 m

Sipoon kunta, 29.3.2021

KR3 Nikkilän kaavarunko  
KR3 Katuverkko  
● Katuverkko, onnistuneet ratkaisut  
● Katuverkko, kehitettävät ratkaisut

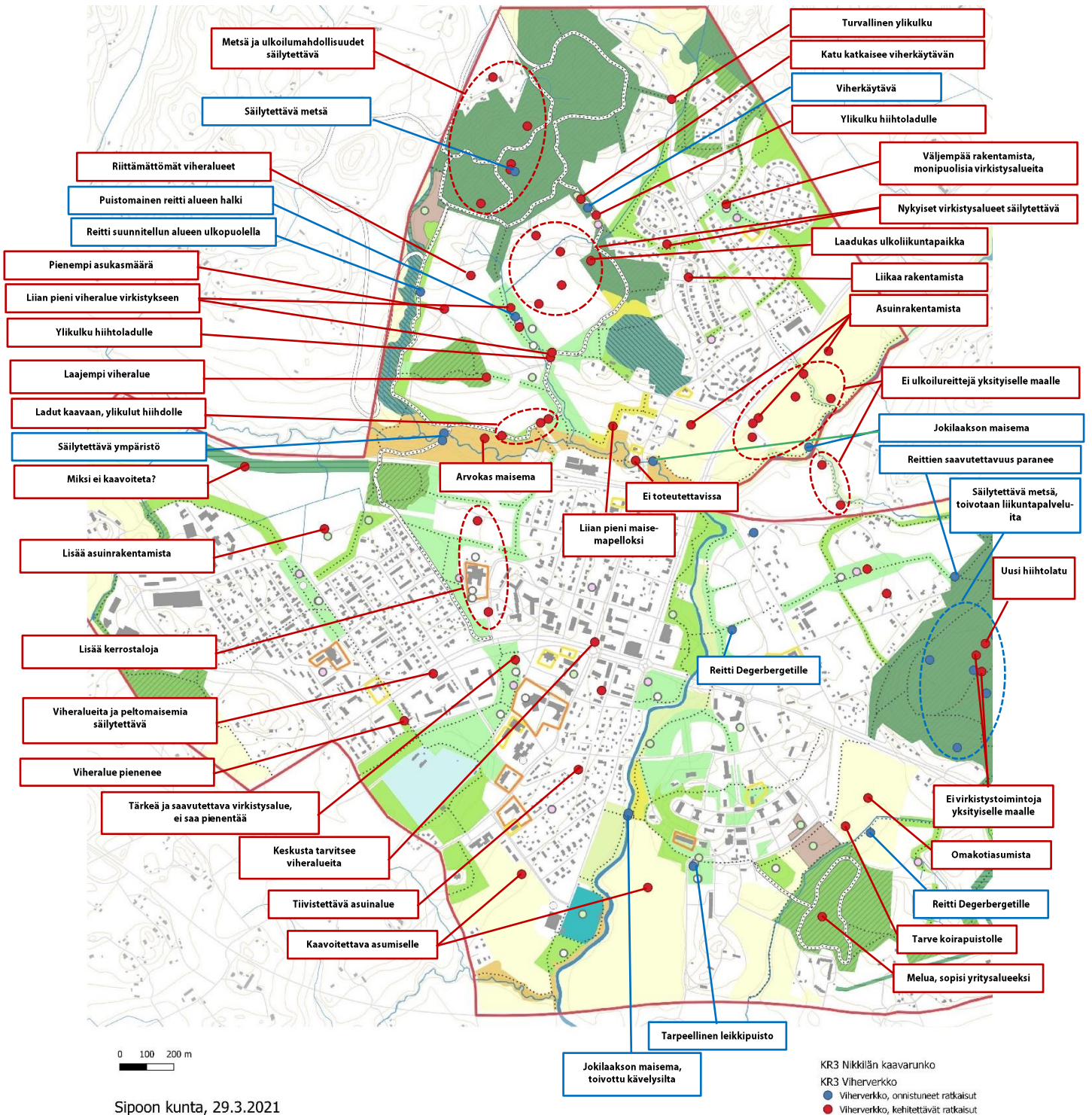


## 2.3 KR3 Nikkilän kaavarunko: Pyöräilyreitit





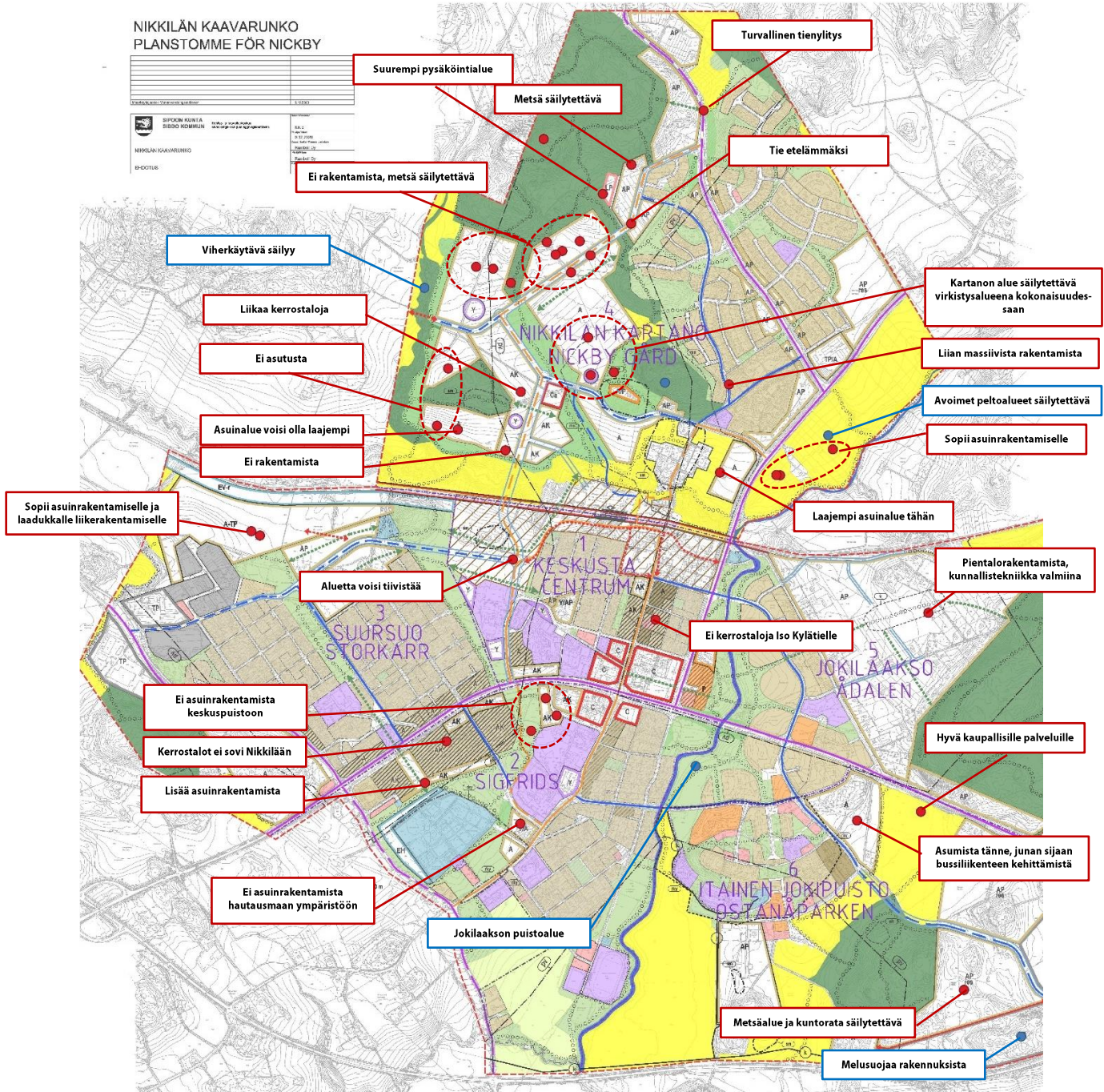
## 2.4 KR3 Nikkilän kaavarunko: Viherverkko



Sipoon kunta, 29.3.2021



## 2.5 KR3 Nikkilän kaavarunko



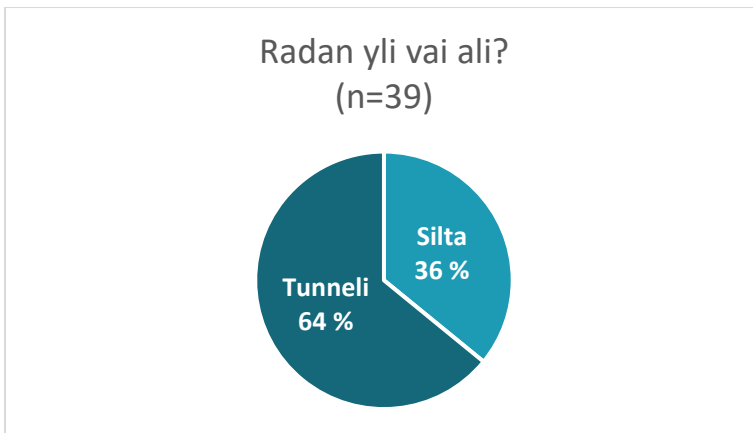
0 100 200 m

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 turvallisempina, 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

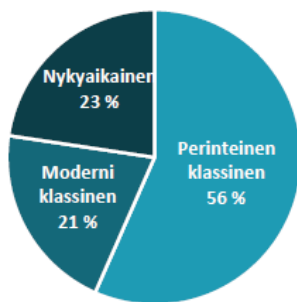
## 2.9 Rakentamisen tyyli



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. Molemmissa tapauksissa 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.

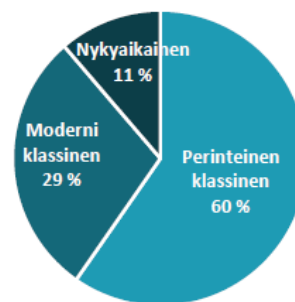
Minkä tyylistä rakentamista toivot Nikkilän kartanon keskuksen alueelle?

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 yhteenvedoraportti on osa kaava-aineistoa, ja välittyy päätöksentekijöiden saataville.

### 3 Ota kantaa -keskustelu sekä kirjalliset mielipiteet

Ota kantaa -palvelussa<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> [www.otakantaa.fi/fi/hankkeet/555/](http://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.

Eryyisesti 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 kommentteissa. 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 kommentteissa. 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. Eryyisesti 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 osallistujat 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 kommenteissa 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 osallistujat 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 välttämättä liian massiivista rakentamista, jotta uudisrakentaminen sopeutuisi arvokkaaseen kulttuurimaisemaan. Lisäksi yleiskaavan mukainen viheryhteys tulisi huomioida kaavarungossa.

Asuinrakentamisen tiiviyden 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 asukkaalle. 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 mielipiteissä 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 miljöön 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 maalaiskylänä, 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 soveltavana 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 monimuotoisuuteen 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 kestävyuden 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 kestävyteen 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 ongelmalähiö. 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 tulevana 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 asemanseudun asemakaavoitus tulisi yhdistää Nikkilän kartanon keskuksen suunnitteluun tai että asemanseudun 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 luonnonläheisyyttä 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 eräässä mielipiteessä esiin, että kaavaluonnoksen mahdollisen tieyhteyden toteuttaminen aiheuttaisi Albackantielle liikennemelua ja saastetta sekä ongelmia kiinteistöille. Tien leventäminen uhkasi alueen vanhaa puustoa. Eräässä mielipiteessä tuotiin esiin, että tämä yhteys on ongelmallinen myös Talman ja Ahjon asuinalueiden liikenteen lisääntymisen vuoksi.

Myös suunnittelualueen itäpuolella sijaitsevan Pohjanniityntien läpiajoliikennettä vastustetaan eräässä mielipiteessä.

### **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 eräässä 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. Eräässä mielipiteessä suunniteltujen kerrostalojen sijaintia pidettiin huonona suhteessa juna-asemaan ja palveluihin, ja toisessa puolestaan katsottiin, ettei kerrostaloja tule sijoittaa kumpuilevaan maastoon.

Eräässä mielipiteessä toivottiin, että asuinkorttelit sijoitettaisiin alueella siten, että vain peltoalue rakennettaisiin, ja rakentaminen olisi pienimittakaavaista (ei kerrostaloja) ja maisemaan sopivaa. Eräässä muissa kommenteissa puolestaan esitettiin, että nimenomaan peltoalue jätettäisiin rakentamatta ja rakentaminen sijoituisi Nikkilän kartanon pohjoispuolelle. Eräässä mielipiteessä 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 eräässä kommenteissa viitataan. Eräässä 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. Eräässä 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. Eräässä kommenteissa purolaakson suoja-alueet arvioitiin olevan liian kapeita. Purolaakson suojelun näkökulmasta tärkeää on myös alueen hulevesien hallinta. Eräässä mielipiteessä tuotiin esiin hulevesien käsittelyn merkitys sekä tasaisen vedensaannin kuin tulvien ja eroosion kannalta.

Eräässä mielipiteessä 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. Eräässä 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 ideoitii 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 saukon 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 kestäväan 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) metsäkumparetta.

### 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 liikkuaessa mieli 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 tunnistetaan 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. Kommentteissa 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 kommentteissa 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 paikallislehdissä 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 (KR<sub>3</sub>) och Detaljplan  
för Nickby gårds centrum (NG8)

31.5.2021

# Innehållsförteckning

<b>1 Allmänt om rapporten</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Kartenkät</b> .....	<b>1</b>
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: Grönnet.....	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
<b>3 Diskussionen på dinåsikt.fi och skriftliga åsikter</b> .....	<b>12</b>
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 Dalkärrsvägen.....	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 enkätmaterialiet.

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.

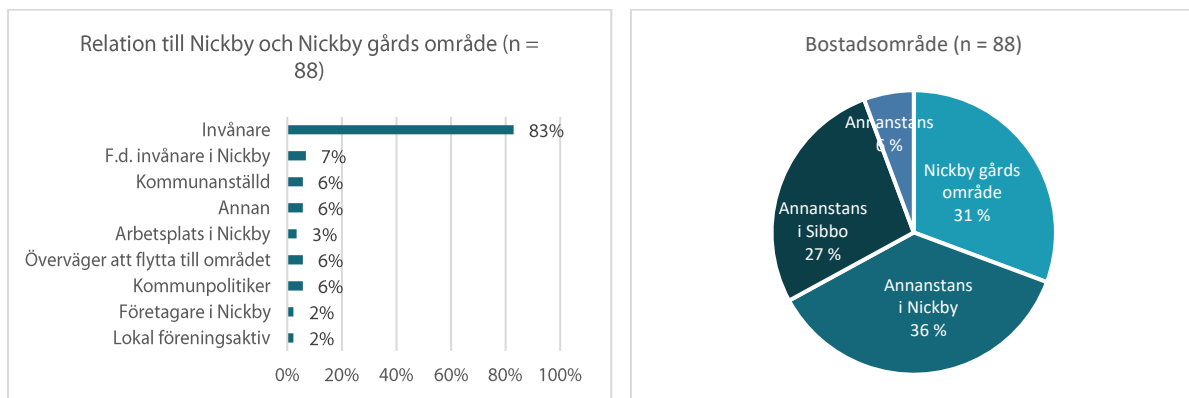


Diagram 1 och 2: Svararnas relation till Nickby och Nickby gårds område.

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.

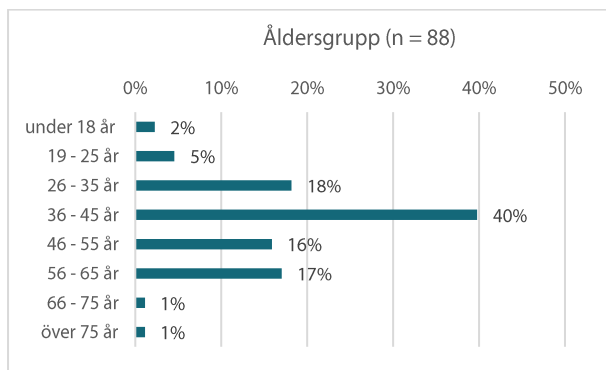
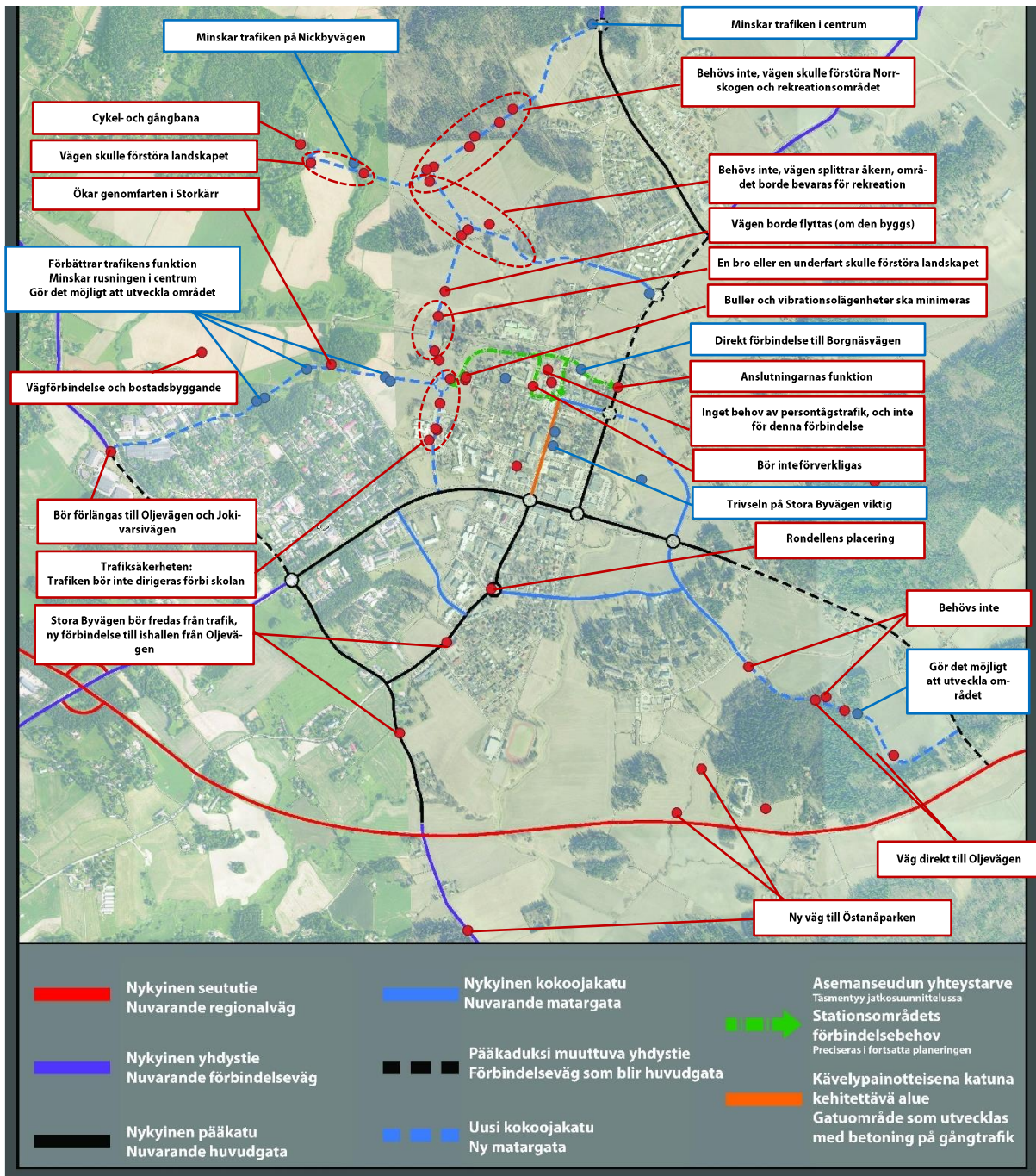


Diagram 3: Åldersfördelningen bland svararna.

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.

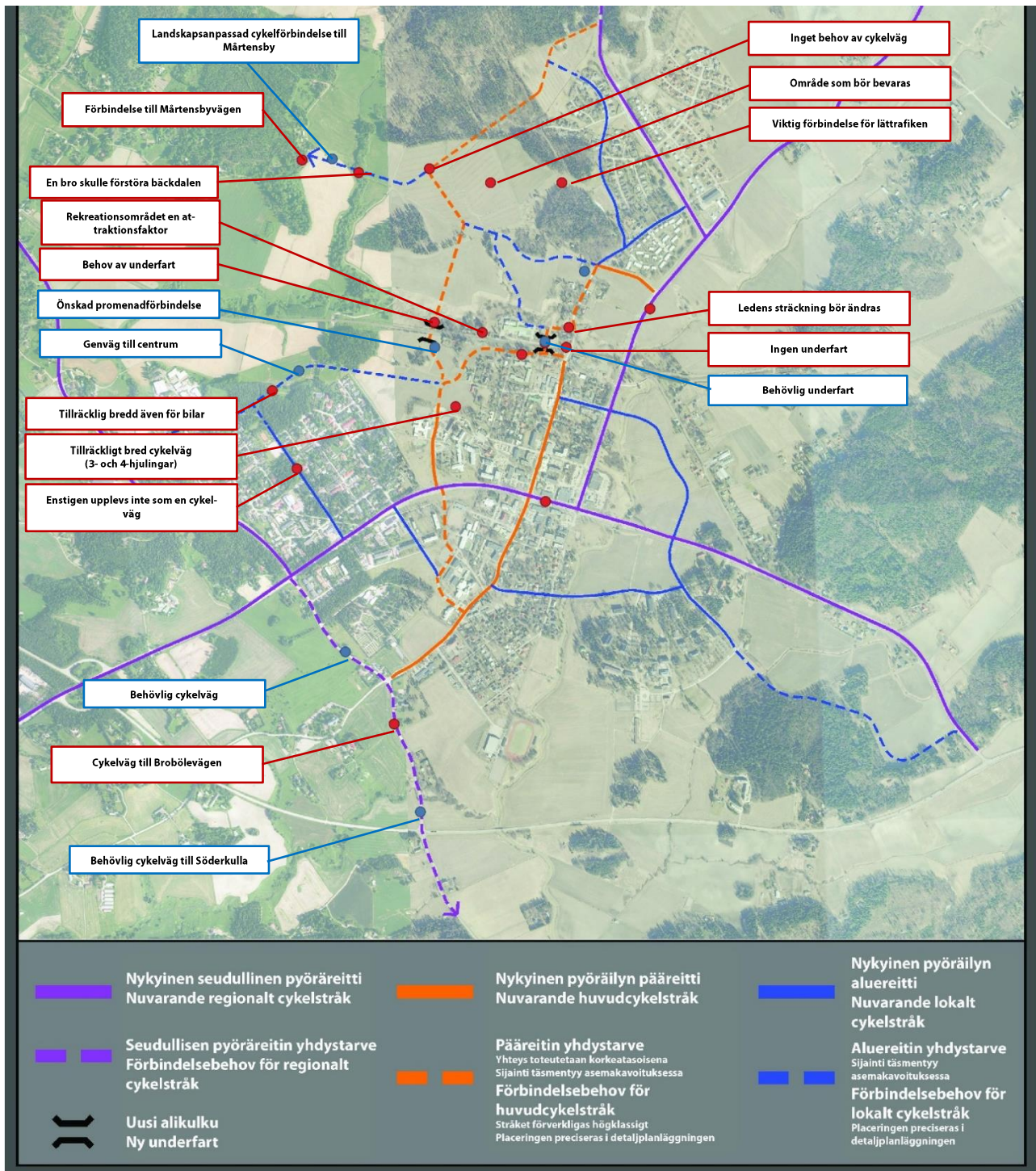


## 2.2 KR3 Planstomme för Nickby: Gatunätet





## 2.3 KR3 Planstomme för Nickby: Cykelstråk



0 100 200 m

Sipoon kunta, 29.3.2021

KR3 Nickby planstomme

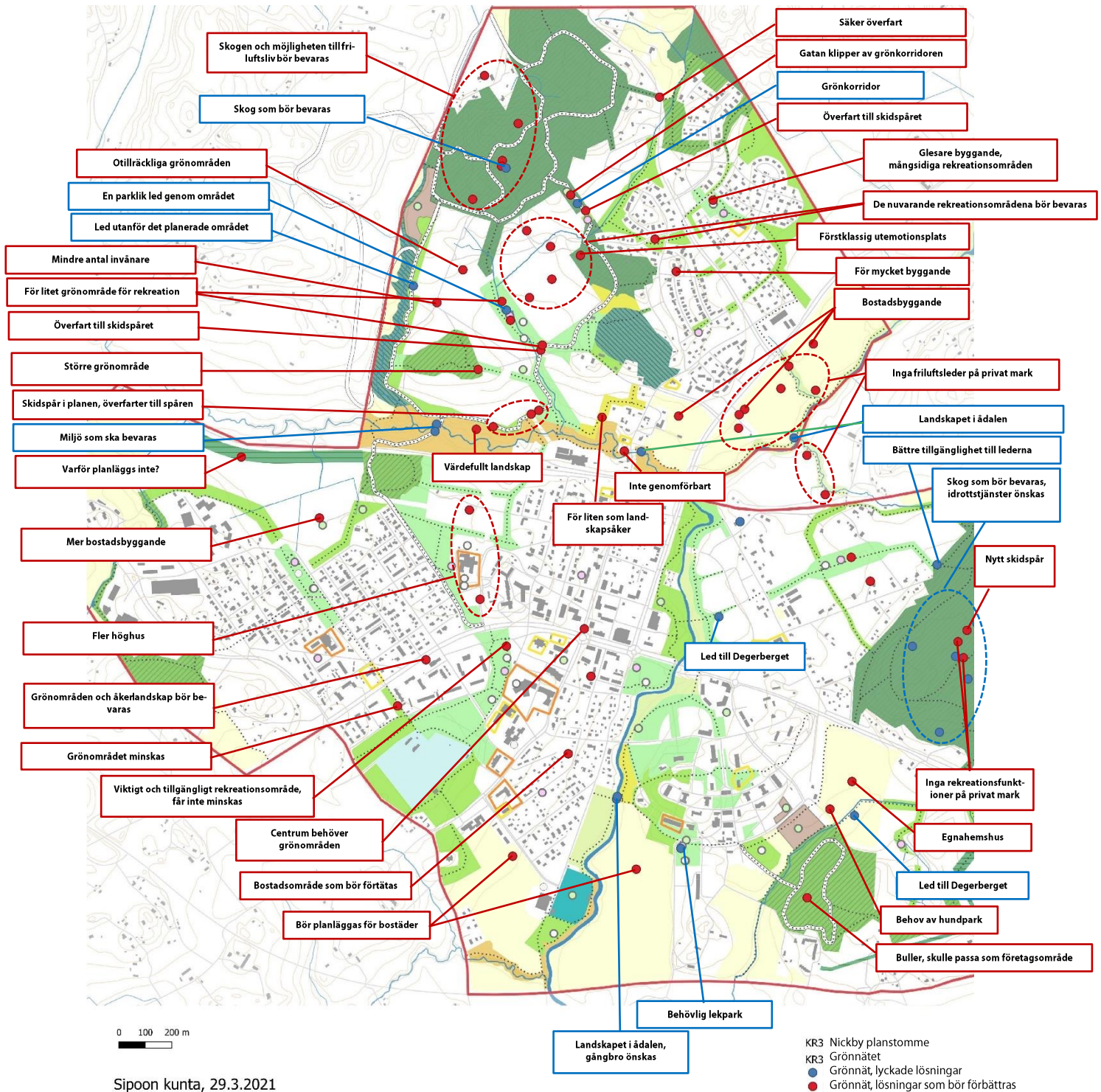
KR3 Cykelstråk

● Cykling, lyckade lösningar

● Cykling, lösningar som bör förbättras

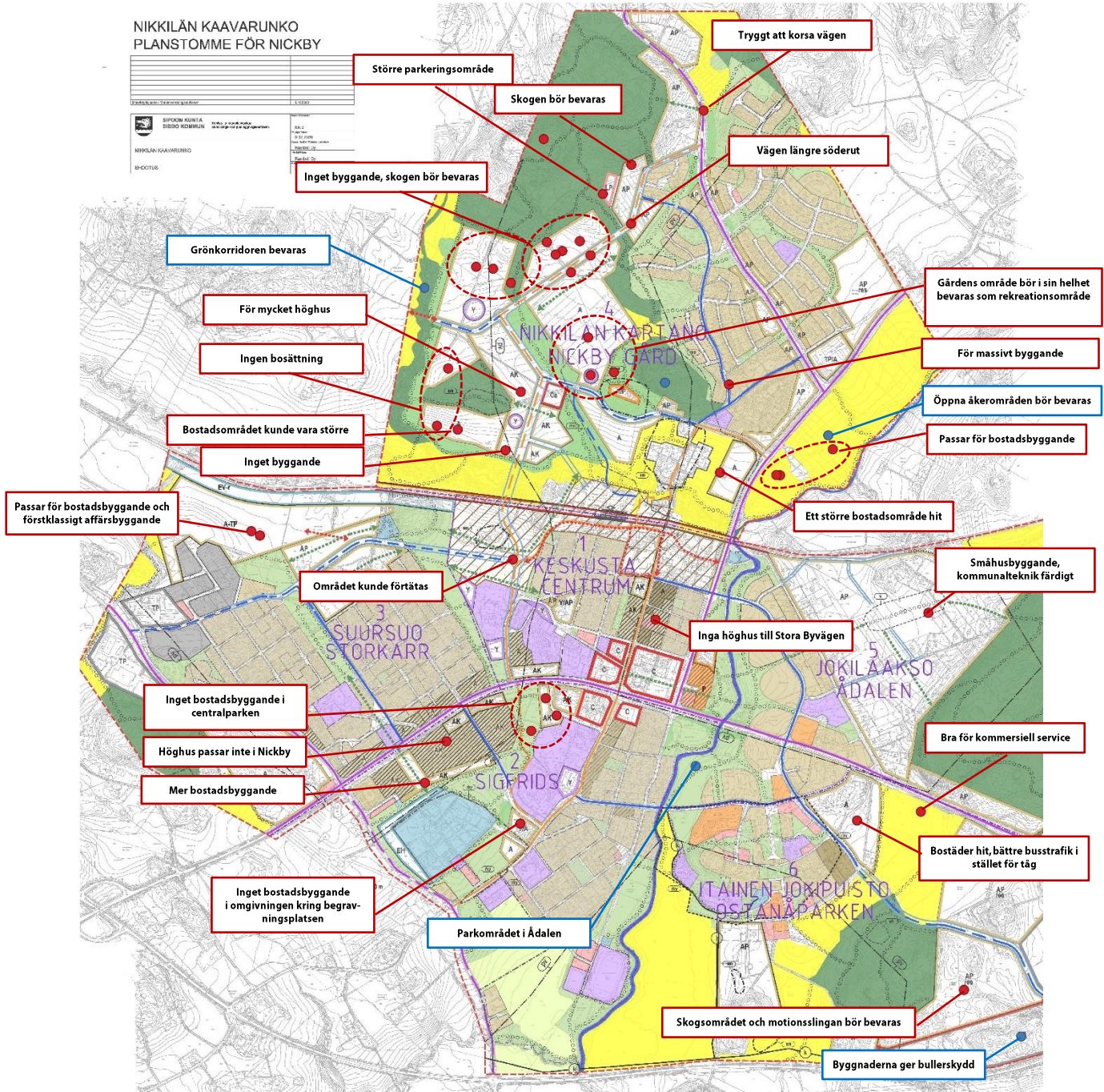


## 2.4 KR3 Planstomme för Nickby: Grönnetet





## 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?

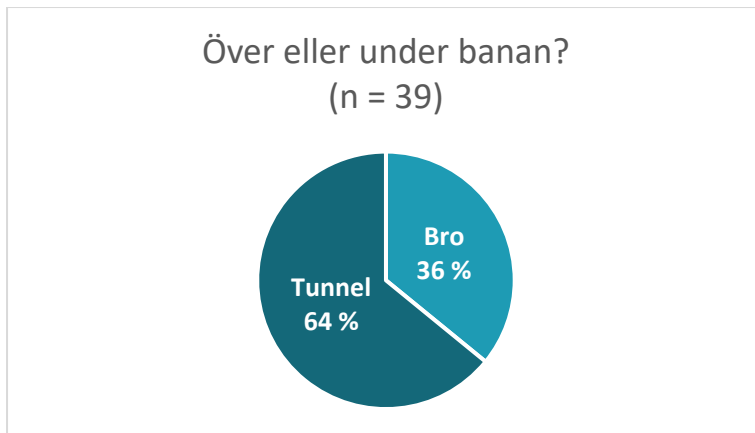


Diagram 4: 39 svarare tog ställning till den planerade trafikförbindelsen som ska korsa banan.

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 förmånligen 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

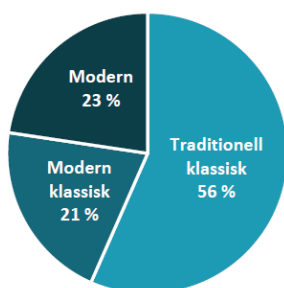


## 2.9 Stilen på byggandet

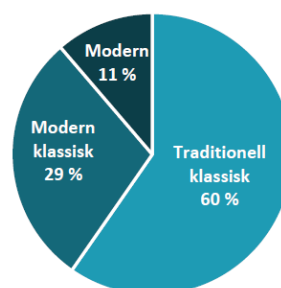


Önskemål i fråga om byggnadsstilen kartlades med en fråga som presenterade tre olika stilar med hjälp av bilder (1. Traditionell klassisk, 2. Modern klassisk och 3. Modern). 56 svarare tog ställning till stilen på höghus och 65 till stilen på småhus. I båda fallen ansåg mer än hälften av svararna att 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 [dinåsikt.fi](http://dinasikt.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 [dinåsikt.fi](http://dinasikt.fi) och skriftliga åsikter

I diskussionen i tjänsten [dinåsikt.fi](http://dinasikt.fi)<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> [www.otakantaa.fi/sv/hankkeet/555/](http://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 rekreatjonsbruket 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 målår (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 Mårbackavägen 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 grönska- 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 arbetstillfällen, 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 rekreationsmöjligheter 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 befarade 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**

Rekreativområdets 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 framhövdes 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 framhövdes 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 örting 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 framhövs 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 framhövs 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](http://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](http://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)

24.8.2022

## 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 .....	8
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.**

**Nikkilän kaavarunkoa (KR3) koskevat vastineet on hyväksytty kunnanhallituksessa 11.4.2022. Kaavarungon vastineet selostetaan kuitenkin myös tässä raportissa, koska sekä NG8-, että KR3-kaavalla oli yhteinen nähtävilläolomenettely.**

## 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 kommentteista 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 risteyksen 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 liikennetarkaisut 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 rajauksia 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

ennakoidaan 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 liikennemuuhkissa 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 unohtuiksi, 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 lähivuosille 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 täysinmittaisesti, 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 infrahankkeiden kehittämistukien myötä. Vuosittain valtio jakaa MAL-sopimuskunnille kymmeniä miljoonia euroja erilaisia kuntatekniikan ja liikennehakkeiden 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 keskusten 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. Laatomalla 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.

Julkisuudessa 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 suojele 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 liiteaineistona. 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 virkistyksen 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

kestävyyssnäkökohdasta ja suurempi vaikutus onkin järjestelmätasolla: KeNi-radnan 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 kestävyteen on mahdollista vaikuttaa myös kaavoituksen keinoin, mutta tämä tapahtuu useimmiten asemakaavatasolla, jossa hyvän asuin ympäristön 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 nykymuodossaan on alkanut jo vuonna 2008. Laaja-alaisena ja moneen asiaan vaikuttavana asemakaavana koko prosessi tehdään perusteellisesti ja kaava eteneekin vastaavankokoiselle kaavalle varsin tyyppillistä 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-radnan 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 on harkittu julkaistavan yhtenäisenä kaava-alueena: on joka tapauksessa oltava kokonaisuudesta suunnitelma, jotta osista voidaan myöhemmin muodostaa eheä ja toimiva kokonaisuus ja voidaan muun muassa arvioida suunnitelman vaikutuksia kokonaisuudessaan. Koska kokonaisuuden suunnitelma on tarpeen laatia, on se hyvä myös tuoda asukkaiden tietoon ja arvioitavaksi kerralla eikä pienissä osissa. Rakentaminen tulee etenemään vaiheittain osa-alue kerrallaan.

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 pellolle 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 vajaa 4 hehtaaria kaavaluonnokseen verrattuna pienentämällä luoteista omakotialuetta. Tästä syystä omakotitonttien lukumäärä vähenee alueella usealla kymmenellä kappaleella. Tätä on yritetty kompensoida muuttamalla muualla kaava-alueella mm. rivitalokortteleita omakotikortteleiksi niissä kohdissa missä se on omakotiasumisen viihtyvyyden kannalta mahdollista.

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 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.

### **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 väritään 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 kauempana visuaalinen vaikutus olisi massiivisempi. Lisäksi kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.

### **3.2.4 NG8: Asukasmäärä**

Nikkilä kasvaa ja kehittyy kestäväällä tavalla. 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. Yksi 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 kartanonkin asemakaavan laadintaa. Selvyyden vuoksi todetaan, että asemakaava ei voi olla ylempiasteisten yleis- ja maakuntakaavojen vastainen. 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 700 asukkaalla, kaavaluonnoksen 3 300 asukkaasta kaavaehdotuksen 2 600 asukkaaseen.

### **3.2.5 NG8: Taajamakuva ja arkkitehtuuri**

Rakentamisen korkeudesta tuli paljon palautetta ja joissakin palautteissa vastustettiin kerrostaloja ylipäättään. Palautteen johdosta kerrostalojen määrää on vähennetty voimakkaasti ja niiden tilalle on lisätty pientaloja ja rivitaloja. Kerrostalojen korkeutta on kevennetty määräämällä ylin kerros toteutettavaksi ullaakkerroksena. 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 ratkaisulla (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 kerrosneliömetriä 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 kymmeniä metriä: 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: vain alle viidesosa rakennusoikeudesta on 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 laajaa 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 vajaa 4 hehtaaria kaavaluonnokseen verrattuna pienentämällä luoteista omakotialuetta. Tästä syystä omakotitonttien lukumäärä vähenee alueella usealla kymmenellä kappaleella. Tätä on yritetty kompensoida muuttamalla muualla kaava-alueella mm. rivitalokortteleita omakotikortteleiksi niissä kohdissa missä se on omakotiasumisen viihtyvyyden kannalta mahdollista. Kaiken kaikkiaan tämän muutoksen jälkeen metsäisille alueille on osoitettu rakentamista noin 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 36 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 ja kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. 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.

Kaavaprosessissa ja sen eri vaiheissa on huomattavan paljon vuorovaikutusta asukkaiden kanssa. Eri vaiheissa annettua palautetta on laajasti kuultu ja tehty merkittäviä muutoksia kaavaan, 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-m<sup>2</sup>, 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 (KR<sub>3</sub>) och Detaljplan  
för Nickby gårds centrum (NG8)

24.8.2022

## 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: Grönnet.....	2
2.5 KR3 Planstomme för Nickby .....	3
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 Dinåsiht.fi och skriftliga åsikter.....	4
3.1 KR3 Planstomme för Nickby .....	4
3.1.1 KR3: Prioriteringen av persontågstrafiken ifrågasätts .....	4
3.1.2 KR3: Kollektivtrafiken uppfyller inte allas behov av att färdas.....	5
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.**

**Bemötandena som gäller planstommen för Nickby (KR3) har godkänts av kommunstyrelsen 11.4.2022. Planstommens bemötanden redovisas ändå också i denna rapport, eftersom NG8-planen och KR3-planen hade ett gemensamt påseendeförfarande.**

### **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 kartbilderna.

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 kapitlen. 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 mållåret 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. Kommentarer 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 detaljplaneringsskedet. Planstommen är mer översiktlig jämfört med detaljplanen och gränserna för olika områdesreserveringar kan justeras vid detaljplaneringen.

Kvarteret i anslutningen mellan Borgnäsvägen och Gårdsvägen har utvidgats något söderut och västerut på basis av responsen. Östra sidan av Borgnäsvägen anvisas inte för byggande eftersom området på grund av landskapsmässiga omständigheter och Borgnäsvägens 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 Dinåsi.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 tidtabellsperiod. 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 alternativt färd sätt 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 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 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 tilläggsbyggande 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 tomtutbud som består av såväl höghusomtomter som egnahemstomter och till och med minihusomtomter. 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 bygglöven 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 rekreativbehoven 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 motionslingor 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 småstadsliknande 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 boendialternativ 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 rekreativmöjligheter 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**

Efter övervägande publiceras detaljplanen för Nickby gårds centrum som ett sammanhängande planområde: det bör 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 en helhetsplan behöver utarbetas, är det bra att den kommer till invånarnas kännedom och kan bedömas på en gång i stället för i små delar. Byggandet kommer att fortskrida etappvis i ett delområde i taget.

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 rekreationsmöjligheterna och friluftslederna framöver. Att ett bostadsområde byggs innebär inte heller att rekreationsmöjligheterna 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 rekreationsbruket 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 rekreationslederna 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 lite under 4 hektar mera skog sparats jämfört med planutkastet genom att man minskat det nordvästra egnahemsområdet. Det är anledningen till att antalet tomter för egnahemshus minskar med flera tiotal. 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.

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

Nickby växer och utvecklas på ett hållbart sätt. 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 tillväxtriiktningen, om än det mest betydande enskilda området. En orsak 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. För att tydliggöra: en detaljplan kan inte vara oförenlig med planer av högre rang. Orsaken till att detta område 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.

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 700, från 3 300 i planutkastet till 2 600 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 responserna har mängden höghus minskats avsevärt och i deras ställe har man planerat småhus och radhus. 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: endast under en femtedel av byggrätten finns i höghus. För att höghuset 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 rekreativsområdet. Största delen av byggandet har planerats på åkrarna och de återstående rekreativsområdena utgör sammanhängande helheter: Norrskogens vidsträckt rekreativsområde, 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 rekreativleder 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 lite under 4 hektar mera skog sparats jämfört med planutkastet genom att man minskat det nordvästra egnahemsområdet. Det är anledningen till att antalet tomter för egnahemshus minskar med flera tiotal. 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. Efter denna ändring har byggande anvisats på ca 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 rekreativsområde. 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 rekreativsskogar i planområdet. Siffrorna kan jämföras med att byggande har anvisats på ca 36 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 rekreativleder. 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 och uppgörandet av en detaljplan handlar om att uppnå en sorts konsensus bland olika – till och med motstridiga – önskemål och behov. 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.

Under planprocessens olika skeden har det varit avsevärt mycket växelverkan med invånarna. Den respons som inlämnats har hörtsammats och betydande ändringar har gjorts i planen. 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-m<sup>2</sup> och därför behövs enligt kommunens anvisningar inget markanvändningsavtal.

Längs Borgnäs vägen 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 kaavaselostukseen.*

### 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.*

*Kaavaselostukseen on lisätty arviot kaava-alueen liikennemääristä. Kaavaa varten laadittiin pysäköintiselvitys, jonka tehtävänä oli etenkin kehittää sopiva pysäköintikonsepti kun pysäköintilaitoksilla oli suuri rooli kaavas suunnitelmassa. Kunnanhallituksen 11.4.2022 tekemään päätöksen perusteella kerrostaloja on vähennetty kaavassa ja näin ollen pysäköintilaitoksille ei ole enää tarvetta eikä*



*myöskään pysäköintiselvitykselle. 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) esitettyjä rajoituksia ja ohjeita. Turvallisen rakentamisen alueen rajausta (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 risteuksen 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 muutamisiin kymmeneen metriin: Idempi linjaus vaatisi arvokkaiden rakennusten purkamista ja lännempi linjaus pirstoisi Lukkarin koulun edustalla olevan puistoalueen ja olisi entistä lähempänä varavedenottamoita. 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 puroalaakson 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 puroalaaksoon, 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 m<sup>3</sup>/100 m<sup>2</sup>), jotta rakentamisen vaikutus alapuolisen vesistön virtaamien 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.*

#### 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. merkityt 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 värinämittauksia jo aikaisemmassa vaiheessa ja nämä on lisätty kaavaselostukseen. Kellarit on kielletty värinälle alttiilla alueilla toisen kaavamääräyksen yhteydessä (rakennettavuus).*

*Uusi selvitys ratamelusta on laadittu hankkeessa "Kerava-Sköldvik-radon aluevaraus selvitys välillä Kerava-Nikkilä". Selvityksen alustavat tulokset on selostettu kaavaselostuksessa.*

#### 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 huomioitava 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 vähähiilillä 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 sijainnilisesti 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. Asemakaavatason 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 henkilöautopainotteisuudesta 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 asemakaavatason 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 ilmastomuutokseen sopeutumista ja varautumista suunnittelualueella. Tämän vuoksi kaavatyössä kannattaa huomiota mm.

- miten asemakaavaratkaisuilla 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 toteutus aika, 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 käänösäteillä (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 %.

Suunnitellun 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. Kaavakartalle merkityt kohdat olisi hyvä vielä tarkistaa.*

---

## 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. Kartanosta on myös laadittu kulttuuriympäristöselvitys, joka on kaava-aineiston liitteenä.*

*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**

Suunnittelualan 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.

Suunnittelualan 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 mittausten 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 meluvyöhykeitä. 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 edellyttämillä 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-radnan 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-radnan 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 ratkaisuissa ja aluevarauksissa.*

#### Tasoristeykset

Suunnittelualueen kaakkoispuolelle sijoittuu nykyinen Pornaistentie / Nikkilä -niminen tasoristeys (Isolla Kyläntiellä, rata-km 0039+0485). Tasoristeys on varustettu puomillisella varoituskaitoksella. Nykytilanteessa 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 tasoristeysturvallisuuden todennäköisyyttä.

Asemakaavaluonnoksessa Nikkilän vanhan asema-alueen länsipuolelle on osoitettu uusi radnan 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 radnan kanssa eritasossa toteutettavaa jalankulku- ja pyöräily-yhteyttä. Mikäli tällaista sallittua kulkuyhteyttä ei Pornaistentien ja Lukkarintien väliselle alueelle toteuteta, on riskinä, että luvattoman radnan 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 radnan alitukseen liittyvä ajoitusmääräys, että Myllypuron länsipuolen korttelit ei saa ottaa käyttöön ennen radnan alituksen valmistumista.*

*Aseman alikulut ja muut yhteydet suunnitellaan Kerava–Nikkilä-radnan 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 tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista 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 ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinäntorjunta 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 rajaarvosta (Lprm) 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 luokituksesta (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 värinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja värinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja värinäntorjunnan kustannuksiin.

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

*VASTINE: Kaava-alueella on laadittu värinäselvityksiä 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". Selvityksen alustavat tulokset on selostettu kaavaselostuksessa.*

---

## 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, toteuttamisvastuu n 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 rakentamishojjeiden laatimiseen nimenomaan rakentamisen ohjauksen näkökulmasta. Rakentamishojjeet noussevat 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.*
- *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 luontotyyppejä. 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 puroalaaksoille.*

#### 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. 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 suojoitoimi.
- "Rakentaminen, ojitukset ja maankaivu on tehtävä siten, ettei aiheudu pohjaveden laatu muutoksia 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 koskevissa 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). Tarkastelttuamme 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 harmaaleppätuomilehtoa. 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 friluftsvksamhet 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 lite under 4 hektar mera skog sparats jämfört med planutkastet genom att man minskat det nordvästra egnahemsområdet. Det är anledningen till att antalet tomter för egnahemshus minskar med flera tiotal. 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. Efter denna ändring har byggande anvisats på ca 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 36 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 vajaa 4 hehtaaria kaavaluonnokseen verrattuna pienentämällä luoteista omakotialuetta. Tästä syystä omakotitonttien lukumäärä vähenee alueella usealla kymmenellä kappaleella. Tätä on yritetty kompensoida muuttamalla muualla kaava-alueella mm. rivitalokortteleita omakotikortteleiksi niissä kohdissa missä se on omakotiasumisen viihtyvyyden kannalta mahdollista. Kaiken kaikkiaan tämän muutoksen jälkeen metsäisille alueille on osoitettu rakentamista noin 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 36 hehtaarille (radan pohjoispuolella).*

---

#### 14. Sipoon puolesta ry

Lähtökohtaisesti Sipoon ja Nikkilän kehittymisen kannalta on hyvä, että raideliikenneyhteys saadaan kuntaan ja sen käyttöönotto mahdollistetaan lisärakentamisen avulla. Asemansuodun 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 kaavasuunnitelman pohjalta tuleva asuntotuotanto sijoittuu osin olemassa olevan virkistysalueen ja erityisesti suosittuun 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 reitistöä, 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 nyky muodossaan tulisi olla keskeinen osa kaavasuunnitelmaa. 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 kaavasunnitelmaa 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: Nikkilä kasvaa ja kehittyy kestäväällä tavalla. 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. Yksi 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 kartanonkin asemakaavan laadintaa. Selvyyden vuoksi todetaan, että asemakaava ei voi olla ylempiasteisten yleis- ja maakuntakaavojen vastainen. 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 700 asukkaalla, kaavaluonnoksen 3 300 asukkaasta kaavaehdotuksen 2 600 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 vajaa 4 hehtaaria kaavaluonnokseen verrattuna pienentämällä luoteista omakotialuetta. Tästä syystä omakotitonttien lukumäärä vähenee alueella usealla kymmenellä kappaleella. Tätä on yritetty kompensoida muuttamalla muualla kaava-alueella mm. rivitalokortteleita omakotikortteleiksi niissä kohdissa missä se on omakotiasumisen viihtyvyyden kannalta mahdollista. Kaiken kaikkiaan tämän muutoksen jälkeen metsäisille alueille on osoitettu rakentamista noin 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 36 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 houkutellaan 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: Nikkilä kasvaa ja kehittyy kestäväällä tavalla. 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. Yksi 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 kartanonkin asemakaavan laadintaa. Selvyyden vuoksi todetaan, että asemakaava ei voi olla ylempiasteisten yleis- ja maakuntakaavojen vastainen. 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 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*

## 3. Korttelialueet

Erilaiset korttelialueet luovat yhtenäisyyttä ja erilaisten asuinrakennusten huomioiminen aina minitaloja myöten on positiivista. Silti raskaat, jopa 5krskorkuiset kerrostalot ja 4krsk

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 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.*

*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 asuinalueita.

*Kaavaehdotuksessa on metsäalaa säästetty vajaa 4 hehtaaria kaavaluonnokseen verrattuna pienentämällä luoteista omakotialuetta. Tästä syystä omakotitonttien lukumäärä vähenee alueella usealla kymmenellä kappaleella. Tätä on yritetty kompensoida muuttamalla muualla kaava-alueella mm. rivitalokortteleita omakotikortteleiksi niissä kohdissa missä se on omakotiasumisen viihtyvyyden kannalta mahdollista. Kaiken kaikkiaan tämän muutoksen jälkeen metsäisille alueille on osoitettu rakentamista noin 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 36 hehtaarille (radan pohjoispuolella).*

### Ulkoilureitit ja hiihtoladut

Luonnoksessa esitetyt polut ja ”ulkoilukäytävät” palvelevat kävellen 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 liikkujia – 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-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.*

#### 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 ramppeihin, 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 kymmeneen 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 kulturuplevelser, 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 beaktar 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 rekreativ område, 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 rekreativ leder. 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 rekreativ områden 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.*

---

## NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava ja asemakaavan muutos

## NG8 Detaljplan och detaljplaneändring för Nickby gårds centrum

Kaavaehdotus nähtävillä 29.9.–31.10.2022  
Planförslaget framlagt 29.9–31.10.2022

Yhteenvedo saaduista lausunnoista  
Sammandrag av inkomna utlåtanden

*Seuraaville tahoille on lähetetty lausuntopyyntö, johon ei ole vastattu:  
Till följande organisationer har en utlåtandebegäran skickats, som inte besvarats:*

- Keski-Uudenmaan Vesi Kuntayhtymä
- Sibbo hembygdsförening r.f.
- Sibbo naturskyddare - Sipoon luonnonsuojelijat r.f.

### 1. Digita Oy

Digita Oy:n puolelta todetaan, että osana kaava-alueen infraa tulee asemakaava-alueelle varata paikkavaraus tukiasemalle (Telecom masto, korkeus n. 42m ja noin 9 m2 laitetila). Digita Oy haluaa varata kaava-alueelle edellä mainitun tukiasema paikan. Alueelle tulee uutta asutusta tulevina vuosina, jonka takia laadukkaan mobiiliverkon toiminta ja kapasiteetin riittävyys edellyttää em. uutta tukiasemaa.

Alla ehdotus maston ja laittilan sijoittamiseen.

*VASTINE: Digitan ehdottama paikka jää jonkun verran kaava-alueen rajauksen ulkopuolelle.*

---

### 2. Uudenmaan ELY-keskus

Uudenmaan ELY-keskus on antanut Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavasta lausunnon kaavan luonnosvaiheessa.

### Yhdyskuntarakenne

Kaavaehdotukseen tehtyjen muutosten myötä kaava-alueen arvioitu asukasmäärä pienenee luonnosvaiheen 3300 noin 2600 uuteen asukkaaseen.

Nikkilän kaavarungossa kaava-alueelle on osoitettu koko Nikkilän väestönkasvusta 2900 asukasta. Muilla Nikkilän alueilla potentiaali uusille asukkaille on huomattavasti pienempää. Kaava-aineistossa ei käy ilmi, miten asukasmäärän pienentäminen vaikuttaa kunnan tavoitteeseen Kerava-Nikkilä -radan matkustajaliikenteestä tai ylipäänsä kaavatalouteen. Kaava-aineistosta ei myöskään käy ilmi, onko tutkittu tarkemmin, mihin Nikkilän kaavarungon ja nyt kyseessä olevan asemakaavan väestöarvion erotus voidaan sijoittaa rataa liittyviä väestötavoitteita tukien. Kaavaselistusta tulee täydentää edellä mainituilta osin. HSL:n mukaan matkustajaliikenne edellyttää Kerava–Nikkilä-radalla vaikutusalueella 20 000 asukasta.

ELY-keskus katsoo, että on hyvä, että asemakaavaluonnoksessa Myllyojan länsipuolelle osoitettu rakentaminen on kytketty ajoitusmääräyksellä tasoristeyksen korvaavan uuden turvallisen katuyhteyden rakentamiseen Nikkilään. Kaavaselistuksen mukaan uusi katuyhteys on tarkoitus toteuttaa ensimmäisenä ennen korttelialueiden toteuttamista mm. alueen rakentamisen helpottamiseksi. Tämän perusteella ELY-keskus pitää tarkoituksenmukaisena laajentaa ajoitusmääräys koskemaan kaikkia myöhemmissä toteutusvaiheissa toteutettavia kortteleita.

**VASTINE:** Nikkilän kaavarungossa on varauduttu 12 500 asukkaaseen vuoteen 2040, josta melkein kaikki uusista asukkaista sijoittuu 1,5 km suunnitellusta asemasta. Karkeasti on arvioitu, että kannattavan junaliikenteen rajana Nikkilän osalta on noin 10 000 asukasta, joten kaava-alueen väestömäärän pienentäminen 300 asukkaalla kaavarungon mitoitukselta ei vielä vaaranna tavoitetta. Oletettavasti Nikkilässä on tietyn suuruinen kysyntä uusille asunnoille vuosittain ja NG8-asemakaavan toteutuksen on ajateltu kestävän 10–15 vuotta. Siten NG8-kaava-alueen asukastavoitteen pienentäminen vaikuttaa etenkin kaava-alueen valmistumisen aikoihin 2030-luvulla. Kunta voi sillä välin aikaistaa muita kaavahankkeita ja tutkia muita täydennysrakentamisen paikkoja, jotta asukastavoitteeseen päästään. Kaavaselistusta on täydennetty tältä osin.

Kaavaselistuksen vaikutusten arvioinnissa on arvioitu vain valitun kaavaratkaisun vaikutuksia. Kaava-alueen väestömitoituksen pienentämisen vaikutukset kuntatalouteen on arvioitu seikkaperäisesti kaavan poliittisessa käsittelyssä kunnanhallituksen palauttaessa kaavaehdotuksen valmisteluun. Tammikuussa 2022 poliittiseen käsittelyyn viedyn kaavaehdotuksen tontinmyyntitulot arvioitiin olevan 36,5 milj. €. Kunnanhallituksen päättämän asukasmäärätavoitteen pienentämisen jälkeen tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. €. Vaikka katuja tarvitaan jonkun verran vähemmän, kustannusten väheneminen on suhteessa pienempää. Uusimman kaavaehdotuksen kustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla.

*Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA) on tehnyt ehdollisen ennakkopäätöksen MAL-alueiden infran toteuttamisen avustuksesta Nikkilän kartanon hankkeelle. Avustusta on saatu alueen kokoojakadun ja radan alituksen rakentamiselle. ARA-rahoitus ohjaa toteutusjärjestystä ja aikataulua alikulun toteuttamiseksi heti kaava-alueen rakentamisen alkuvaiheessa. Kaavan ajoitusmääräys rajaa yhtiömuotiset tontit radan alikulun valmistumiseen, mutta mahdollistaa, että ensimmäinen erä omakotitontteja Myllyojan itäpuolella voidaan tarvittaessa myydä hiukan etupainotteisesti, jolloin ne voisi valmistua samaan aikaan alikulun kanssa.*

#### Luonnonsuojelu

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan kaavassa on asianmukaisesti tunnistettu kaava-alueella sijaitsevat keskeiset luonnon arvokohteet ja esitetty niiden turvaamiseksi asianmukaiset kaavamerkinnot ja -määräykset. Kaavaselostuksessa ja kaavaa varten toteutetussa luontoselvityksessä esitetty Ollbäckenin purolaakson maisemaniittyjen aitaaminen ja laidunnuksen uudestaan aloittaminen on erittäin kannatettavaa. Myös luonnonsuojelun näkökulmasta hulevesien ohjaamisessa Ollbäckeniin sekä uusien virkistyskäyttöä palvelevien rakenteiden ja Lukkarinsillan suunnittelussa ja toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota Ollbäckenin vedenlaatuun, kiintoainekuormituksen minimointiin sekä maaston eroosioherkkyyteen ja eroosiosuojauksiin.

ELY-keskus yhtyy kaavaselostuksen liitteenä toimitetun Natura-arvioinnin tarveharkinnan johtopäätökseen, että kaavahankkeella ei ole merkittäviä heikentäviä vaikutuksia Sipoonjoen Natura-alueen suojeluperusteisiin luontoarvoihin. ELY-keskus kuitenkin huomauttaa Natura-tarveharkinnan tarkastelutavassa olevasta virheestä. ELY-keskus ei ole huomionnut tarveharkinnassa esitettyjä lieventävien toimenpiteiden käsittelyä, vaan arvioinut asiaa ainoastaan nykyisen kaavakartan ja -selostuksen sisältöjen pohjalta. Toisin kuin tarveharkinnassa on esitetty, Natura-arvioinnin tarpeellisuutta arvioitaessa ei oteta huomioon lieventäviä toimenpiteitä tai vaihtoehtotarkasteluja. Luontoselvitysten ja luontovaikutusten arviointien sisältövaatimuksia ei Suomessa ohjaa enää Södermanin (2003) julkaisu vaan vuonna 2021 julkaistu Mäkelän ja Salon päivitetty opas luontoselvitysten tekijöille, tilaajille ja viranomaisille (Suomen ympäristökeskuksen raportteja 47/2021).

**VASTINE:** *Natura-arvioinnin tarvehankintaan on tehty mainitut korjaukset.*

#### Pintavedet

Kaavamääräys hulevesisuunnitelman esittämisestä rakennuslupavaiheessa, ja myös rakentamisen aikaisten työmaavesien sisällyttäminen suunnitelmaan, on hyvä. ELY-keskus painottaa, että rakentamisen aikaisten työmaavesien viivyttämiseen ja käsittelyyn on jatkosuunnittelussa kiinnitettävä erityistä huomiota kaava-alueen purojen vedenlaadun turvaamiseksi, ja perustasoiset toimet tässä eivät välttämättä ole riittäviä. Purolaaksojen rinteiden kasvillisuus tulee säilyttää rakentamisen aikana yhtenäisenä siten, että työmaavedet eivät pääse kaivettuja uomia tai ojia pitkin suoraan puroihin vaan kiintoaines pädätty viimeistään kasvipeitteiseen vyöhykkeeseen.

Edellisen kohdan vuoksi hulevesiä koskevaa kaavamääräysehdotusta "Hulevesien laskeutusrakenteiden on oltava valmiina jo maanrakentamisen alkaessa siten, ettei savisamenteisia hulevesiä missään tilanteessa johdeta suoraan Sipoonjoen laskuosiin" on syytä tarkentaa esimerkiksi muotoon "Rakentamisen aikaisten vesien laskeutusrakenteiden on oltava valmiina jo maanrakentamisen alkaessa siten, että...".

***VASTINE:** Hulevesimääräykseen on tehty ehdotettu tarkennus ja lisäksi hulevesimääräykseen on lisätty maininta suodattavan menetelmän käytöstä rakentamisen aikana. Purolaaksot ovat kokonaan kunnan omistuksessa, jolloin kasvillisuuden säilymisestä huolehditaan kunnan hulevesi- ja puistosuunnittelussa, eikä pitäisi olla riski, että yksittäiset rakentajat kaivavat omia uomia purolaaksoissa. Asian terästämiseksi määräykseen on tarkennettu, että työmaavedet on ohjattava kunnan hulevesijärjestelmän kautta.*

#### Pohjavedet

ELY-keskus haluaa huomauttaa, että Ollbäckenin yli suunnitellun sillan rakentamisessa sekä radan alikulun rakentamisessa tulee huomioida alueen haastavat olosuhteet rakennettavuuden sekä pohjaveden osalta. ELY-keskuksen valmisteluvaiheessa antamaan lausuntoon on annettu varsin seikkaperäinen selostus pohjavesiolosuhteista suunnitellun radan alikulun kohdalla. Nämä asiat olisi hyvä esittää myös kaavaselostuksessa.

ELY-keskus pyytää, että alueella tehtyjen tutkimusten yhteydessä asennettujen havaintoputkien putkikortit ja pohjavedenpinnan mittaustiedot toimitetaan Uudenmaan ELY-keskuksen kirjaamoon, kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi.

ELY-keskus haluaa edelleen huomauttaa, että alueella mahdollisesti esiintyvä paineellinen pohjavesi tulee huomioida erityisesti radan alikulun rakentamisen osalta. Pohjaveden paineellisuus vaihtelee eikä pohjaveden painetaso aina välttämättä ulotu maanpinnan tasoon tai sen yläpuolelle. Erityisesti savikerrokseen rakennettaessa tulee varmistua siitä, että kaivannon alapuolelle jää riittävän paksu savikerros, jotta veden paine ei aiheuta pohjan murtumista kaivun yhteydessä.

Pysäköintialueita koskevaa hulevesimääräystä tulee muuttaa seuraavasti: 'Pysäköintialueiden hulevedet tulee johtaa öljynerotuskaivojen tai biosuodattimien kautta hulevesiviemäroidyillä alueilla hulevesiviemäriin ja edelleen pois pohjavesialueelta.' Lähtökohtaisesti em. alueiden hulevesiä ei tule johtaa avo-ojiin paitsi, jos voidaan varmistua ojan pohjan tiiveydestä. Pohjavesialueilla maaperään saa imeyttää ainoastaan puhtaita hulevesiä.

***VASTINE:** Kaavaselostuksen tiedot pohjavesiolosuhteista on täydennetty sekä nykytilanteen kuvaukseen, että kaavan vaikutusten arviointiin. Pohjavesiputkien mittaustiedot on toimitettu ELY-keskukselle. Pohjaveden taso tullaan seuraamaan säännöllisesti kaava-alueella kaavaprosessin jälkeenkin ja tulokset huomioidaan katujen ja alueen rakentamisen suunnittelussa.*

*Pysäköintialueiden hulevesimääräykseen on lisätty maininta biosuodatuksesta. Käytyjen viranomaiskeskustelujen perusteella öljynerotus ja biosuodatus on riittävä menetelmä pohjavesialueen paksulla savimaaperällä.*

#### Melu ja tärinä

Tärinästä laadittu selvitys ei ota kantaa puurakentamiseen. ELY-keskus tuo esiin, että puurunkoisessa rakennuksessa lattia voi resonanssitilanteessa vahvistaa värähtelyä merkittävästi suuremmaksi kuin muissa rakennuksissa.

ELY-keskus katsoo, että kortteleiden 4059-4064 ja 4002-4006 osalta tulee joko määrätä, ettei alueelle voi rakentaa puurunkoisia rakennuksia ja että tärinä on huomioitava suunnittelussa, tai selvityksillä varmistaa, onko alueelle mahdollista rakentaa puurunkoisia ja kaksikerroksia asuinrakennuksia, ja antaa tarvittavat määräykset.

Selvityksessä ei ole myöskään arvioitu tilannetta, että tavarajunien painot lisääntyvät tai nopeudet kasvavat, mikä on voi tapahtua nopeastikin, kun Sköldvik/Kilpilahden toiminnot laajenevat. Myös tämä mahdollisuus tulee ottaa selvityksissä huomioon.

Kaavamääräykseen tulee laittaa tärinän tavoitearvo, joka tulee alittaa. Tämä on yleensä 0,3 mm/s. Tieto on tärkeä rakentajan kannalta, jotta osaa huomioida mahdolliset rakentamiseen liittyvät lisäkustannukset.

Meluselvitysluonnoksen perusteella ELY-keskus arvioi, että nykytilanteessa (ennustetta ei esitetty) yöajan 45 dB melutaso ylittyy ainakin kortteleissa 4059-4064 ja 4005 sekä 4003. Todennäköisesti tontille syntyy alle 45 dB alue, etenkin kortteleissa 4003 ja 4005. Muiden kortteleiden osalta ei ole varmuutta, ainakaan kaavan toteutumisen kaikissa vaiheissa. Tämä tulee vielä varmistaa.

***VASTINE:*** *Tärinämääräystä on täsmennetty ja laajennettu; tärinän enimmäistasot on määritetty ja velvollisuus rakennuslupavaiheessa selvittää ja ratkaista rautatiestä aiheutuva mahdollinen tärinä on varmuuden vuoksi ulotettu n. 300 metrin päähän rautatiestä. Tällöin puurunkoiset rakennukset ovat kiellettyjä, ellei toisin voida osoittaa. On mahdollista, että radalla tehtävät parannustoimet vähentävät tärinän tulevaisuudessa, ja tällä tavalla kaavamääräys huomioi myös tämän tulevan tilan ja toisaalta mahdolliset muutokset junien painossa.*

*Melun ennustekartat on esitetty kaavaselostuksen kappaleessa 5 (nykytilanne kappaleessa 3). Kaavamääräykseen on lisätty ajoitusmääräys, että korttelit missä on riski meluarvon ylityksestä ei saa ottaa käyttöön ennen kuin rautatielle on toteutettu melukaide tai voidaan muuten osoittaa, että melun ohjearvot eivät ylity.*

#### Ilmasto

Tässä kaavassa ilmastovaikutuksia on tarkasteltu yleispiirteisesti. Kaavaselostuksessa on tunnistettu keskeisiä ilmastovaikutuksia rakentamisen osalta sekä käytön ajalta liikkumisen suhteen. On hyvä, että rakentaminen sijoitetaan olemassa olevan rakenteen yhteyteen ja

kestävän liikkumisen yhteydet ovat lyhyempiä kuin vastaavat yhteydet autoja käyttäen. Ilmastovaikutusten arviointi on kuitenkin syytä tukeutua vähäisemmissä määrin odotuksiin tulevaisuuden vähäpäästöisemmästä yhteiskunnasta ja materiaaleista. Tämän sijaan kaavan vaikutusten arvioinnissa on tarpeen tutkia ilmastovaikutusten pienentämisen keinoja, jotka on kaavaselostuksessa esitetty vajavaisesti.

Kaavan viimeistelyssä ja toteutusvaiheessa ilmastovaikutuksia onkin tarpeen käsitellä tarkemmin ja arvioida samalla, miten kaavan kielteisiä ilmastovaikutuksia voitaisiin vähentää ja myönteisiä vaikutuksia puolestaan vahvistaa. Esimerkiksi pysäköintilaitoksesta luopumista ja virkistysmetsän laajennusta voidaan tarkastella ilmastovaikutusten pienentämisen näkökulmasta. Kaavan vaikutusten arvioinnissa tulisi myös tarkastella ratkaisuja energiahuoltoon liittyen (mm. rakennusten suuntautuminen sekä kaavamääräykset) sekä maankäytön muutosten ilmastovaikutuksia ja niiden lieventämistä.

Lisäksi kaavan viimeistelyssä on syytä tunnistaa kaava-alueen ilmatoriskit ja ilmastomuutoksen sopeutumisen tarpeet siltä osin kuin ne eivät tule esiin hule- ja pohjavesiin liittyvissä tarkasteluissa. Ilmastovaikutusten tarkastelut tulee sisällyttää kaava-aineistoon.

Asemakaavan yleismääräyksenä voidaan suositella puurakentamisen ja muiden vähähiilisten rakentamiskäytöjen selvittämistä. Kaavamääräyksiin on mahdollista sisällyttää tarkempaa ilmastovaikutusten pienentämiseen ja vähähiilisiin rakentamiskäytöihin kuten esimerkiksi puurakentamiseen ja -rakenteisiin liittyvää ohjausta. Aurinkoenergian roolia voi vahvistaa yleismääräyksellä, joka ohjeistaa huomioimaan rakentamisessa aurinkoenergian aktiivisen ja passiivisen hyödyntämisen sekä passiivisen ylijäämältä suojautumisen. Määräyksissä on mahdollista myös edellyttää, että kaavan toteutusvaiheessa on selvitettävä uusiutuvan energian tuotannon ja ylijäämäenergian hyödyntämisen mahdollisuudet alueella.

***VASTINE:** Kaavaselostuksen ilmastovaikutusten arviointia on täydennetty laajalti ja siinä on tarkemmin selostettu kaavassa käytetyt ohjauskeinot. Kaavaselostuksen vaikutusten arvioinnissa on keskitytty kaavan toteutuksen vaikutuksiin, jolloin vaikutusten arviointi on tehty vain lopullisesta kaavaratkaisusta. Kaavaprosessin aikana tehdyt muutokset on arvioitu ylimalkaisesti selostuksen muissa kappaleissa.*

#### Muuta

Vastineesta ei käy ilmi onko rakennettavuusselvityksessä otettu huomioon ilmastomuutoksen myötä lisääntyvät sademäärät, ja niiden mahdollinen vaikutus maaperän vesipitoisuuteen ja kantavuuteen.

Kaavaselostuksessa käytetty termi saastunut maa-alue tulee korjata muotoon pilaantunut maa-alue.

***VASTINE:** Rakennettavuusselvitys on täydennetty mallinnoilla, jossa on tutkittu lisääntyvän sateen vaikutus alueelliseen stabiliteettiin ja annettu tulosten perusteella suositukset tilanteen huomioimiseksi.*



*Termi on korjattu kaavaselostukseen.*

#### Lopuksi

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaavasta on hyvä järjestää ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu.

*VASTINE: Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 15.12.2022.*

---

### **3. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)**

Parhaillaan laadittavan MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmaan vuosille 2024–2035 sisältyy henkilöjunaliikenteen käynnistäminen Kerava–Nikkilä-radalla. Kerava–Nikkilä-radan henkilöjunaliikenteen käynnistyminen on ajoitettu vuosille 2028–2031. Henkilöjunaliikenteen käynnistyminen edellyttää riittävää väestöpohjaa ratavyöhykkeellä (yhteensä 20 000 asukasta). Sipoon ja Keravan kuntien ylimääräisistä rahoitusosuuksista liikenteen operointikustannuksiin tulee sopia seudullisesti. Näistä rahoitusosuuksista Sipoo on ilmoittanut ottavansa vastuun MAL 2019 -suunnitelman mukaisesti.

Alueelle suunniteltua asukaslukua on pienennetty muuttamalla alue pientalovaltaisemmaksi alkuperäisen kaavaluonnoksen 3 300 asukkaasta ensin kaavaluonnoksen 2 900 asukkaaseen ja tässä kaavaehdotuksessa 2 600 asukkaaseen. Kaava-alueen asukasmäärän vähennys on merkittävä. Nikkilän keskustaan ja tulevaan asemanseutuun kytkeytyvällä, hyvin saavutettavalla alueella tulee varmistaa tehokas maankäyttö. Asemanseudun ympäristön mahdollisimman suurella asukasmäärällä luodaan edellytykset henkilöjunaliikenteen toteutumiselle. HSL näkee, että asukasmäärän kasvattamista alkuperäisen kaavaluonnoksen mukaiseksi on syytä harkita, jotta varmistetaan henkilöjunaliikenteen toteutuminen MAL 2023 - suunnitelmaluonnoksen mukaisesti. Junaliikenteen edellytysten täyttymisen kannalta tulee Sipoon kunnan varmistaa, että Kerava–Nikkilä-radan vaikutusalueella täyttyy 20 000 asukkaan määrä.

Yhteenvedossa saaduista lausunnoista mainittiin HSL:n vastineessa (NG8- Liite15- Yhteenveto-saaduista-lausunnoista.pdf (sipoo.fi)): 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.

Kevyenliikenteen reitteihin tulee kiinnittää huomiota junaliikenteen asemalle. Tulee myös varmistaa, että aluetta pysytään palvelemaan bussiliikenteellä tehokkaalla tavalla. Lisäksi tulee ratkaista, onko busseille tulossa sujuva yhteys suoraan aseman yhteyteen vai onko tarkoitus esimerkiksi sijoittaa vaihtopysäkit johonkin junaradan kohdalle, josta on lyhyt kävelymatka asemalle.

Nikkilän aseman yhteydessä tulee huomioida tarve liityntäpysäköintialueelle tulevaisuutta varten.

Haluamme olla jatkossa mukana tarkemmassa katusuunnittelussa.

***VASTINE:** Nikkilän kaavarungossa on varauduttu 12 500 asukkaaseen vuoteen 2040, josta melkein kaikki uusista asukkaista sijoittuu 1,5 km suunnitellusta asemasta. Karkeasti on arvioitu, että kannattavan junaliikenteen rajana on Nikkilän osalta noin 10 000 asukasta, joten kaava-alueen väestömäärän pienentäminen 2600 asukkaaseen ei vielä vaaranna tavoitetta. Oletettavasti Nikkilässä on tietyn suuruinen kysyntä uusille asunnoille vuosittain ja NG8- asemakaavan toteutuksen on ajateltu kestävän 10–15 vuotta. Siten NG8-kaava-alueen asukastavoitteen pienentäminen vaikuttaa etenkin kaava-alueen valmistumisen aikoihin 2030-luvulla. Kunta voi sillä välin aikaistaa muita kaavahankkeita ja tutkia muita täydennysrakentamisen paikkoja, jotta asukastavoitteeseen päästään.*

*Kävelyn ja pyöräilyn reitit on suunniteltu kaavassa sillä tavalla, että etenkin keskustan ja tulevan aseman suuntaan nämä reitit ovat mahdollisimman suorat ja lyhyemmät kuin autoliikenteen vastaavat reitit. Bussiliikenteen reittejä Nikkilän asemalle on alustavasti suunniteltu Nikkilän kaavarungon yhteydessä laaditussa Nikkilän liikenneselvityksessä (Ramboll 2022): Nikkilän bussilinjat kiertäisivät uuden asematerminaalin kautta radan eteläpuolella. Nämä reitit tarkentuvat laadittavana olevassa KeNi-radon aluevaraussuunnitelmassa ja tulevassa asemanseudun asemakaavatyössä, kuten myös aseman liityntäpysäköintijärjestelyt. Osana Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaa on varauduttu liityntäpysäköinnin tulotiehen, joskin tutkitaan myös muita vaihtoehtoja tämän kaava-alueen ulkopuolella.*

---

#### 4. IF Sibbo-Vargarna r.f.

Perehdyttyämme asemakaavatyötä koskevaan aineistoon osoitteessa [www.sipoo.fi/ng8](http://www.sipoo.fi/ng8) toivomme kunnan ottavan huomioon seuraavat seikat:

##### SV-halli (Lival Sport Center)

Asemakaavassa suunniteltu uusi tieyhteys kulkee SV-hallin (Lival Sport Center) ohitse hallin kulkuoven puolelta Lukkarintietä pitkin. Uusi tieyhteys poistaa hallin edustan paikoitustilat lähes kokonaan. Tätä paikoitustilaa käyttää nyt arki-iltaisin yli sadan alle 13-vuotiaan lapsen vanhemmat tuodessaan lapsiaan hallille harjoituksiin ja hakiessaan heitä kotiin. Viikonloppuisin taas Sibbo-Vargarnan järjestämiin turnaustapahtumiin osallistuu satoja lapsia. Esimerkiksi talven 2022–2023 turnauksiin osallistuu lähes 200 joukkuetta pääkaupunkiseudun lisäksi Turku-Tampere-Lahti-Kotka-alueelta. Tämän lisäksi alueella liikkuvat pelaaja-lasten vanhemmat, sisarukset, tukijoukot ja turnauskatselijat. Hallin parkkipaikan sijainnilla on siis hallin käyttäjien turvallisuuden kannalta keskeinen merkitys.

Jalkapallohallin, monitoimihallin ja koulun yhteinen paikoitusalue on osoitettu uuden suunnitellun tieyhteyden hallin vastakkaiselle puolelle, ja uuden asutusalueen NG8:n pääasiallinen syöttöliikenne on suunniteltu tapahtuvan paikoitusalueen ja hallin välistä. Tämä aiheuttaa vaaratilanteita hallille saapuville. Jalkapallohallin käyttäjille tämä on ylimääräinen turvallisuusriski, erityisesti halliharjoituksiin tai turnauksiin osallistuville lapsille. Paikoitustilojen osalta esitämme asemakaavaan muutosta siten, että siinä taataan turvallinen paikoitustila kaikille hallitoimintaan osallistuville.

***VASTINE:** SV-hallin pysäköintijärjestelyt tulevat vielä tarkentumaan. Asemakaavassa ei ole osoitettu kaikki pysäköintipaikat, vaan osa pysäköintipaikoista on mahdollista sijoittaa YU-korttelin sisälle kun rakennuslupavaiheessa on tiedossa minkämuotoinen rakennus tontille on tulossa. Tontilta on varattu suurin osa rakentamiseen, jotta ei sidota liikaa tulevan (urheilu)rakennuksen muotoa kun sitä ei ole vielä tässä vaiheessa tarkemmin suunniteltu. Kun rakennuksen muoto on selvillä on mahdollista suunnitella tontin muu käyttö, mukaan lukien pysäköintijärjestelyt. Lisäksi on mahdollista osoittaa SV-hallin pysäköinti väliaikaisesti YU-tontille niin kauan kun rakennushanketta ei ole aloitettu.*

*Lukkarintien jatkeelle on alustavasti ajateltu sijoittuvan automatkustajien jättöpaikkoja YU-tontin kohdalla. Lukkarintien toiselle puolelle suunniteltu pysäköintialue on suunniteltu etenkin niitä hetkiä varten kun SV-hallissa ja sen ympäristössä on suuria tapahtumia. Silloin on myös mahdollista tapahtumien ajaksi siirtää pysäköinti kokonaan pois hallin sisäänkäynnin kohdalta erilliselle alueelle, koska pysäköinti itsessään voi aiheuttaa vaaratilanteita kun paikalla on paljon ihmisiä. Katusuunnitelmavaiheessa suunnitellaan turvallisten kadunylitysten yksityiskohdat.*

#### Hiihtoladut

Nikkilän kartanon nykyiset hiihtoladut ovat olleet ahkerassa käytössä, hiihtomahdollisuuksien Nikkilän alueella ollessa suppeammat kuin esimerkiksi Söderkullassa. Jos olemme tulkinneet suunnitelmat oikein, tulevat NG8-kaavan korvaavat hiihtolenkit olemaan täysin tasaisella maalla asuinalueen tai puron tuntumassa. Hiihtäjien näkökulmasta tämä olisi merkittävä huononnuks nykyisiin 2 km ja 4 km hiihtolatuihin verrattuna. Luontoarvojen näkökulmasta taas olisi todella sääli, jos puroa ja sen monimuotoisuutta ei pystyttäisi säilyttämään.

Uusien suunniteltujen hiihtoladujen korkeusprofiili olisi selkeästi nykyistä kehnompimpi, ja suurin osa hiihtäjistä tulee kokemaan sen epäkiinnostavana. Ratojen tulisi olla monipuolisia, jotta hiihtäjän taidot kehittyvät ja kiinnostus hiihtoon säilyy. Tavoitteelliselle hiihtäjälle on myös tärkeää, että ladut muodostavat kokonaisuuden, joka mahdollistaa pidemmät hiihtolenkit.

Suunnitelmista ei selviä, minkälaiselle alustalle hiihtoladut tullaan vetämään ja mikäli ne lumettomana aikana ovat kuntoratoja. Hiihtoladujen vetäminen mahdolliselle peltomaalle vaatii huomattavasti paksunnan lumipeitteen kuin, jos ladut vedettäisiin tasaiselle

alustalle (kuten nykyiselle kuntoladulle), joka taas itsessään lyhentää hiihtokautta Nikkilässä. Jos hiihtolatuja ei lumettomana aikana käytetä kuntoratoina, voidaanko latujen valaistus taata? Ilman valaistusta hiihtolatuja (ja myös vastaavasti kuntoratojen) käyttö vähenee huomattavasti.

Uudet ladut tulevat kulkemaan suunnitellun asuinalueen läheisyydessä, mikä todennäköisesti tulee aiheuttamaan eturistiriitatilanteita eri käyttäjäryhmien välillä (hiihtäjät, kuntoilijat, pyöräilijät), etenkin jos kaikille ei taata riittävästi ja vaihtelevia kuntoreittejä. Koiran kanssa hiihtäminen on myös suosittua, eikä sellaisia latuja näytä olevan mukana suunnitelmissa ollenkaan.

Hiihtoladuille päästy tulee olla helppoa myös heille, jotka eivät asu hiihtolatuja läheisyydessä ja jotka saapuvat paikalle autolla. Siksi pysäköintipaikkojen riittävyys hiihtolatuja läheisyydessä tulee varmistaa. Lisäksi hiihtoladut täytyy suunnitella niin, että ne eivät vaadi turvallisuussyistä teiden ylittämistä.

***VASTINE:** Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen.*

*Ulkoilureittien suunnittelun lähtökohtana on ollut, että alueelle muodostuu ympyrälenkkejä, latujen osalta käytännössä 2 km ja 4 km lenkit (nykyinen 6 km latu jää suuremmalta osalta kaava-alueen ulkopuolelle). Lisäksi on pyritty suunnittelemaan talvikäyttö mahdollisuuksien mukaan sillä tavalla, että kävelyllä ja hiihtämisellä on eri reitit ja että talvikävelyreitit muodostavat myös lenkkejä.*

*Ulkoilureittien laatutasoa ei päätetä asemakaavassa, vaan vasta seuraavassa suunnitteluvaiheessa. Käytännössä voidaan kuitenkin nyt pitää melko varmana, että esim. uudelle 2 km lenkille tehdään kunnan perustus, reitti on valaistu ja se toimii sulana aikana kuntoratana.*

*Alustavasti on suunniteltu, että keskustassa asuville tehtäisiin uusi yhdyslatu nykyisen matonpesupaikan kohdalta. Lisäksi ulkoilualuetta palvelee vastikään avattu Pohjanniityn laaja parkkipaikka, jonka lisäksi myös kaava-alueen länsiosaan on suunniteltu toinen parkkipaikka ulkoilualuetta varten. Purojen luontoarvot on tarkoitus vaalia eikä purolaaksoihin ole osoitettu muuta rakentamista kuin niiden poikki menevät muutamat kadut. Purolaaksojen yli menevien katujen sillat taas tulevat mahdollistamaan hiihtolatuja risteämisen katujen kanssa sujuvasti eri tasossa.*

### Suunnistus

Sibbo-Vargarna suunnistusjaosto on useiden vuosien ajan käyttänyt Nikkilän kartanon ulkoilureittien varrella olevaa metsäaluetta harjoitusmaastona suunnistuskoulussamme sekä erilaisissa kilpailutapahtumissa, kuten nuorisosarjasuunnistuskilpailut 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, 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 tehty suunnitelma leikkaa pois edelleen merkittävän osan siitä metsäalueesta, jota olemme käyttäneet suunnistuksessa. Se tekee alueen nuorisosuunnistustoimintaan kelvottomaksi sekä vaikeuttaa oleellisesti mainitun alueen saavutettavuutta.

***VASTINE:** Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa mm. kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu.*

### Yhteenveto seuran kannasta NG8-asemakaavaan

Nikkilän kartanon alueen ulkoilualueet muodostavat tänä päivänä tärkeän, yhtenäisen alueen ulkoilua varten ja mahdollistavat sekä omatoimisen kuntoilun että harjoitusten ja kilpailujen järjestämisen, erityisesti nuorille. Meidän mielestämme onkin tärkeää, että nykyisen laajuiset ja tasoiset ulkoilu- ja liikuntamahdollisuudet Nikkilän kartanon alueella säilyvät myös jatkossa. Lisäksi suunnitelmissa on tärkeää ottaa huomioon se, että koko alueella on riittävät pysäköintimahdollisuudet ja että liikkuminen on kaikille turvallista.

---

## **5. Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojelu ry**

### 1) Kaava-alueen purot ja Sipoonjoki

Sipoonjoen vesistö-/valuma-alue on saatu osaksi ympäristöministeriön HELMI-monimuotoisuusohjelmaa. HELMI-ohjelman periaatteiden mukaisesti tarkoituksena on lisätä Sipoonjoen vesistön luonnon monimuotoisuutta ja parantaa valuma-alueen vesienhallintaa ja ravinteiden sekä kiintoaineksen pidätystä. Pääpaino Sipoonjoella on "pienvedet ja rantaluonto" -teemaan pohjautuen erityisesti vesistöalueen pienempien purojen ja purovarsien monimuotoisuutta lisäävissä toimenpiteissä, mikä tukee myös Sipoonjoen Natura-arvoja.

Kaava-alueen eteläosassa virtaa Ollbäcken -puro, johon laskee lisäksi kolme pienempää sivupuroa (itäisin pienin purohaara, Kvarnrännan -puro/Myllyoja -puro ja Gretasbäcken). HELMI-ohjelman puitteissa Sipoonjoen sivupuroilla on aloitettu vuoden 2022 aikana uoma- ja valuma-alueinventoinnit ja perustilan kartoituksia on tehty erilaisin biologisin seurannoin syksyn 2022 aikana. Ollbäckenillä on tehty sähkökoekalastuksia kalaston rakenteen ja lajiston selvittämiseksi ja lisäksi on haettu pohjaeläin- ja piilevänäytteet, joiden tulokset valmistuvat vuoden 2023 kevääseen mennessä.

Vaikka tarkempaa tietoa purojen lajistosta ja monimuotoisuudesta ei ole vielä saatavilla, voidaan Ollbäckenin, Gretasbäckenin ja Kvarnrännan-puron eteläosan katsoa olevan luonnontilaisen kaltaisia ja täyttävän uhanalaisten savimaan purojen kriteerit. Kyseisiin puroihin kohdistuu voimakasta pohjavesivaikutusta ja ne saa vetensä osittain lähteistä, mikä riittää turvaamaan riittävän vesimäärän puroissa myös kuivaan aikaan. Ollbäcken ja Gretasbäcken kulkevat syvässä purouomassa melko luonnontilaisen kaltaisina.

Sipoonjoen vesistöissä elää uhanalainen alkuperäinen meritaimenkanta, jonka tilaa on parannettu pitkäjänteisellä yhteistyöllä erityisesti elin- ja lisääntymisalueita kunnostamalla. Vuonna 2020 taimenkantaa päästiin ensimmäistä kertaa levittämään siirtoistutusten avulla uusille alueille kannan ja elinalueiden vahvistamiseksi. Siirtoistutuksia tullaan jatkamaan uusille elinalueille syksyisin poikastilanteen sen salliessa. Ollbäckenin on todettu voivan soveltua taimenen elinympäristölle pienimuotoisten elinympäristökunnostusten jälkeen (Lähde: Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistys ry (2008). *Sipoonjoki - Sipoonjoen ja sen sivupurojen kalataloudellinen kartoitus ja kunnostustarvehdotukset*). Vuoden 2022 Helmi-hankkeen kartoitusten perusteella Ollbäckenin virtaama oli kuivana kautena muita sivupuroja suurempi pohjavesivaikutuksen ansiosta. Merkittävää pohjavesien purkautumista tapahtuu jo puron latvoilla Talmanseudulla. Riittävä virtaama ja kesäaikainen viileä vesi antavat hyvät mahdollisuudet levittää Sipoonjoen uhanalaista taimenkantaa Ollbäckeniin.

Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistys katsoo, että kaava-alueen luontoselvityksen arvokkaille puroille tulisi antaa suojelumerkintä SL tai S, koska näiden alueellisesti harvinaislaatuisten vesistöjen suojelu on erittäin tärkeää Sipoonjoen Natura-alueesta huolimatta. Nykyinen VL-merkintä (lähivirkistysalue), vaikkakin tehostettuna (luo) -merkinnällä, antaa harhaanjohtavan kuvan alueen käyttömahdollisuuksista, eikä suojaa puroja riittävästi eroosiolta, roskaantumiselta ja veden laadun heikkenemiseltä.

Näiden syvässä uomissa virtaavien luonnontilaisen kaltaisten purojen vesitase on turvattava (ks. kohta 2) ja niiden on annettava tulvia luontaisesti, mikä on edellytys monimuotoiselle ja luontaisen kaltaiselle uomastolle eliölajeineen. Savialueen purojen penkereet ovat eroosioherkkiä ja niissä on turvattava jatkuva riittävä luontainen kasvipeitteisyys riittävin suojavyöhykkein (30-50m). Puro-uomien ranta-alueiden suojavyöhykkeille ei voida ohjata virkistyskäyttöä niiden herkän luonteen vuoksi ilman eroosiota hillitseviä rakenteita, joten virkistyskäyttöreitistöt on nostettava riittävän etäälle puro-uomien pengeralueista. Virkistyskäytön myötä myös riski purojen roskaantumiselle ja eläinten jätöksistä aiheutuvalle kuormitukselle lisääntyvät. Puron ylityksissä kasvillisuus tulee pitää mahdollisimman ehjänä ja kulkureitit suojata puurakennelmin eroosioriskin vähentämiseksi. Ollbäckenin ylittävien siltojen rakentaminen aiheuttaa riskin alueen

pohjavesille ja erityisesti pumppaamon lähelle suunniteltu silta on riskialtis vaelluskalojen kutualueeksi sopivan koskiosuuden läheisyyden vuoksi.

Sipoonjoen ekologinen tila on pääuoman osalta välttävä, joten toimenpiteitä on tehtävä sekä valuma-alueella (sivupuroissa) että pääuomassa hyvän ekologisen tilan saavuttamiseksi. Sivupurojen tilan parantaminen ja suojeleminen on oleellista hyvälaatuisen veden kulkeutumisesta myös Sipoonjoen pääuomaan.

**VASTINE:** Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Siksi purolaaksojen yli suunnitellut kadut on suunniteltu pitkille silloille tierumpujen sijaan, jotta puroumat säilyvät. Purolaaksojen kasvillisuus ja maasto tekevät niistä jo nykytilanteessa varsin vaikeakulkuiset ja kulkeminen tapahtuu lähinnä rakennettuja reittejä pitkin. Jo nykyisin ulkoilureitit kulkevat puronpenkkojen reunoja pitkin. Myös jatkossa on tarkoitus, että kulkeminen purolaaksoissa tapahtuu perustettuja reittejä pitkin. Jos maasto tästä huolimatta kuluu on mahdollista tehostaa reittien käyttö aitaamalla kevyesti tiettyjä alueita. Tätä ei suunnitella asemakaavassa vaan myöhemmässä suunnitteluvaiheessa. Savilaaksojen puroissa tapahtuu eroosiota luonnollisestikin, mutta tavoitteena on, että eroosio ei lisäänty.

Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Puroomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.

## 2) Pohjavedet

Kaava-alueella on kaksi 1. luokan pohjavesialuetta, jotka osaltaan vaikuttavat purojen veden lähteisyyteen ja jatkuvaan virtaukseen kuivina kesinä. Pohjavesialueilla on näin ollen vaikutuksia myös ympärillä olevien purojen monimuotoisuuteen. Pohjavesialueita ja niistä riippuvaisia pienvesiä ajatellen on varmistettava vesien riittävä imeytyminen ja pohjavesien muodostuminen alueella, mikä tarvitsee tarkempaa selvitystä. Pohjavedet tarjoavat puroihin viileää vettä myös lämpimämpään kesäaikaan ja mahdollistavat siellä elinolosuhteita monille eliölajeille. Esimerkiksi taimenen kannalta on oleellista, ettei veden lämpötila pääse kesän kuumimpaan aikaan nousemaan liian korkeaksi.

**VASTINE:** Kaava-alueen pohjavesi muodostuu pääasiassa laaksoa ympäröivillä kallioalueilla, missä veden imeytymistä tapahtuu savenalaisiin kerroksiin lajittuneiden rantakerrostumien kautta. Suurin osa rakentamisesta tässä asemakaavassa on kuitenkin tulossa savimaalle, mikä ei vaikuta pohjaveden muodostumiseen, koska savimaalla ei muodostu pohjavettä. Nikkilän pohjavesialueen pinta-ala on 3,01 km<sup>2</sup> ja tässä asemakaavassa pohjavesialueelle on osoitettu korttelialueita tai kutualueita 13 ha:lle, eli 4,5 % pohjavesialueen pinta-alasta. Nordanån pohjavesialueelle ei ole tässä asemakaavassa osoitettu



*rakentamista. Kaavaselostuksen tiedot pohjavesiolosuhteista on täydennetty sekä nykytilanteen kuvaukseen, että kaavan vaikutusten arviointiin.*

### 3) Rakentamisen aikaiset vaikutukset ja hulevedet

Kaava-alue sijaitsee pääosin savisella maaperällä ja sekä alueen länsi- että pohjoispuolella on Geologisen tutkimuskeskuksen kartoituksissa löydetty sulfidisavea.

Vesiensuojeluyhdistyksellä ei ollut mahdollisuutta tutustua kaava-alueelta vuonna 2019 tehtyyn sulfidisavikartoitukseen, joten varovaisuusperiaatetta noudattaen selvityksen sisältöä ja kattavuutta koko kaava-alueella tulee tarkastella peilaten lähialueen sulfidisaviesiintymiin.

Hienojakoinen saviaines on vaikea saada kiinni joutuessaan veden kuljettamaksi. Savimaaperästä johtuen rakentamisen aikaisia vesistövaikutuksia on hillittävä myös erilaisin suodatusratkaisuin, pelkät laskeutusaltat eivät ole riittäviä maaperän laadusta ja savihuukkasten hitaasta laskeutumisesta johtuen. Rakennusaikaisia valumavesiä varten vesiensuojelurakenteiden tulee olla valmiina riittävän aikaisin, jotta niihin ehtii kehittyä myös tarvittava kasvipeitteisyys. Rakentamisen kannalta keskeisillä paaluksilla voi olla merkittäviä kielteisiä vaikutuksia alueen pohjavesien tilaan ja purkautumiseen, joten tarkemmat selvitykset näillä alueilla ovat tarpeellisia.

Hulevesien pidättämiseen ja imeyttämiseen alueella on kaavassa esitetty erilaisia ratkaisuja, mikä on oleellista myös pohjavesivarantojen kannalta. Natura -selvityksessä on tuotu myös näitä asioita hyvin ja korostetusti esille. Hulevesialtaiden osalta varjostuksella on oleellinen merkitys puorihin johdettavan vesien lämpötilan kannalta. Hyvään suunnitteluun pohjautuen riittävien ja monipuolisten hulevesiratkaisujen kautta hulevesillä voi olla vain pieniä kielteisiä vaikutuksia alueen pinta- ja pohjavesien tilaan, tai niillä voidaan saada aikaan myös myönteisiä vaikutuksia.

**VASTINE:** *Vuoden 2019 selvityksen lisäksi kaava-alueelta on otettu maaperänäyte myös koko kunnan sulfaattimaiden kartoituksen yhteydessä (2016) eikä silloinkaan löytynyt hapanta sulfaattimaata. Kaava-alueella happamien sulfaattimaiden esiintymistodennäköisyys on kyseisessä selvityksessä luokiteltu "pieneksi" tai "hyvin pieneksi".*

*Kaavan hulevesimääräystä on vielä tarkennettu: "Rakentamisen aikaisten vesien laskeutusrakenteiden on oltava valmiina jo maanrakentamisen alkaessa siten, että..." ja lisäksi hulevesimääräyksiin on lisätty maininta suodattavan menetelmän käytöstä rakentamisen aikana. Lasketutusrakenteiden tekniset ominaisuudet määritellään tarkemmassa suunnittelussa.*

*Pohjaveden taso tullaan seuraamaan säännöllisesti kaava-alueella kaavaprosessin jälkeenkin ja tulokset huomioidaan katujen ja alueen rakentamisen suunnittelussa. Kaavassa on annettu määräyksiä pohjaveden huomioimiseksi, joita noudattamalla pohjaveden tila pysyy vakaana.*

## 6. Itä-Uudenmaan pelastuslaitos

Itä-Uudenmaan pelastuslaitos on antanut hankkeeseen lausunnon 15.2.2021 eikä tässä yhteydessä ole lisättävää tai muutettavaa kyseiseen lausuntoon.

*VASTINE: Merkitään tiedoksi.*

---

## 7. Porvoon museo

Porvoon museo huomautti lausunnossaan rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman liittyvistä asioista asemakaavan luonnosvaiheessa Sr-2 suojelumääräyksen sanamuodosta, kartanon ympärille jätettävästä riittävän suuresta maisema-alueesta näkymineen ja Ison Kylätien linjauksen säilyttämisestä.

Suojelumääräyksen sanamuoto on korjattu asemakaavan ehdotukseen. Kartanon ympäristö on kaavassa merkitty P eli palvelurakennusten alueeksi ja rakennuksien kohdalla as -merkintä (asuinrakennuksen rakennusala) sallii asumisen. As -merkintä tulee lisätä myös kartanon sivurakennuksen kohdalle tai muuttaa P-merkintä muotoon, joka sallii asumisen asuinkäyttöön rakennetuissa rakennuksissa. Nikkilän kartanon ympärille jäävä suoja-alue on kaavaehdotuksessa samankokoinen kuin luonnoksessa. Kaavaehdotukseen on lisätty näkymälinja kartanolta keskuspuistoakselille, kaavavastineen mukaan ”muistumana laajasta peltonäkymästä”. Lisäksi vastineessa kerrotaan, että lähelle tuodut rakennukset peittävät asuinalueen laajuuden, jolloin visuaalinen vaikutus on pienempi. Porvoon museo katsoo, että näkymäalueen kylän suuntaan tulisi olla nykyistä ehdotusta laajempi ja maisemaa tulisi palauttaa avoimemmaksi pusikoituneella alueilla. Ongelmallisia ovat korttelien 4016, 4017 ja 4020 sijainti Nikkilän rakennusperintöselvityksen ja Nikkilän maisema-analyysin ja maisemahistoriallisen selvityksen perusteella arvokkaalla maisema-alueella sekä tärkeällä maisemalinjalla. Korttelialueita tulisi edelleen pienentää tai vielä harkita niiden jättämistä kokonaan pois. Kaavoittajan vastineen mukaan Iso-Kylätien linjaus käsitellään myöhemmin asemakaavalla.

Kaava-alueella on toteutettu ensin arkeologinen täsmäinventointi ja tämän jälkeen osaa muinaisjäännöskohteista on vielä tutkittu tarkemmin.

Yhden muinaisjäännöksen (Svärdfelt 2, 1000040456; kellarinjäännös ja hiilihauta) päälle on kaavassa merkitty rakentamista ja selostuksessa lukee, että kaupunki tutkii tämän pois. Muinaisjäännökseen kajoaminen se tutkimalla ei kuitenkaan ole automaattisesti mahdollista, vaan kajoamisesta tulee ensin järjestää muinaismuistolain 13§:n mukaiset neuvottelut, jossa päätetään, onko kajoaminen mahdollista ja jos on, niin millä ehdoin. Neuvotteluissa tehty muistio tulee lisätä kaava-aineistoon.

***VASTINE:** Kartanorakennuksen pihapiirin käsittävä kortteli muutetaan kartanon omistajan pyynnöstä P-korttelista A-kortteliksi: palvelut mahdollistava asuinrakennusten korttelialue.*

*Kartanon pihapiirin näkökulmasta kaavan suurin maisemallinen vaikutus tapahtuu sen länsipuolella ja sen puolen vaikutukset on siksi analysoitu tarkemmin kuin muiden ilmansuuntien. Etelän suuntaan metsä peittää uudisrakentamisen, eikä kartanon rakennettu ympäristö näy myöskään keskustan suunnasta metsäsaarekkeen takia. Maisemallisesti näkymä keskustan suunnasta kartanon suuntaan hallitsee Bybergetin metsäinen mäki ja kartanon pihapiirin eteläpuolen pellot ja sen metsänreuna, sekä vanhan Nikkilän kylän rakennuskanta. Vaikka olisi aseman läheisyyden takia perusteltua rakentaa kerrostaloja tälle alueelle, on päädytty rajaamaan rakennusten korkeus 2 kerrokseen ja rivitalotyyppiseen rakennuskantaan maisemallisten ja rakennushistoriallisten seikkojen takia, jolloin mm. maisemallisesti tärkeä Byberget tulee edelleen näkymään. Kolme näkymälinjaa on suunniteltu näihin kortteleihin: Myllypuron laaksoon, Isotalontien linjan jatkeelle radan toisella puolella (Saunamäentie) ja Kylänhakaan. Asukaspalautteessa eteläpuolen korttelit 14016, 14017 ja 14020 on nähty vähiten ongelmallisina. Kartanon välitön pihapiiri säilyy omana kokonaisuutena ja sen talouspiha osittain palautetaan uudisrakentamisen ansiosta. Sama säilyttämisen tavoite on myös kaava-alueen ulkopuolelle jäävälle vanhalle Nikkilän kylälle. Porvoon museon pyynnöstä on laadittu uusia katutason havainnekuvia kyseisistä näkymälinjoista radan eteläpuolelta katsottuna, sekä kartanon pihapiiristä. Kuvat on lisätty kaavaselostukseen. Havainnekuvasta näkee, että Byberget ja kartanon metsänreuna erottuu edelleen selvästi maisemasta ja että purolaaksot jäävät avoimeksi niityksi.*

*Asemakaavaan tehtyjen muutosten jälkeen Svärdfelt 2 -muinaisjäännöksen kohdalle ei suunnitella enää rakentamista.*

---

## **8. Porvoon kaupunki, Ympäristöterveysjaosto**

Ympäristöterveysjaosto päättää antaa asiasta seuraavan lausunnon:

Ympäristöterveysjaosto haluaa esittää huolestumisensa lisäasutuksen kaavoittamisesta entisen Svärdfeltin ampumarata-alueen läheisyyteen, mikäli pahiten saastunutta ampumarata-aluetta ei ole tarkoitus kunnostaa vaarattomaksi. Vuonna 2013 laaditun riskinarvioinnin mukaan aluetta virkistykseen käyttävillä ihmisillä voi aiheutua hyväksyttävää tasoa korkeampi terveysriski maaperän korkeiden lyijy-, arseeni- ja antimoni- pitoisuuksien vuoksi. Asuinalueen lähimetsät ovat houkuttelevia leikkipaikkoja lapsille ja altistumista haitta-aineille voi lisätä marjastus ja sienestys alueella.

Ympäristöterveysjaosto kiinnittää huomiota NG8-kaava-alueen merkitykseen ulkoilu- ja virkistysalueena. Nikkilän kartanon alue on Pohjois-Sipoon tärkein ulkoilu- ja virkistysalue. Suunnitelmassa osittain rakennettavaksi esitetty Pohjanmetsä (Norrskog) on erityisen suosittu osa ulkoilu- ja virkistysaluetta. Tutkimusten mukaan luonnossa ja metsässä liikkumisella on monia positiivisia vaikutuksia terveyteen ja hyvinvointiin. Alueen liikuntapalveluiden kehittäminen ei korvaisi menetettyä luontoa ja ulkoilualuetta.

Ympäristöterveysjaostolla ei ole asiasta huomautettavaa.

***VASTINE:** Svärdfeltin entinen ampumarata-alue on tarkoitus kunnostaa vaarattomaksi. Vuosien varrella on selvitetty erilaisia kunnostamismenetelmiä ja alueella on tehty kokeita. Kunnostamisen aikataulusta ja valittavasta menetelmästä ei ole vielä tietoa.*

*Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä.*

---

## 9. Sipoon Energia Oy

### Verkkoliiketoiminta:

Ei uutta lausuttavaa.

### Tuotantoliiketoiminta:

Kaukolämpö tuodaan suunnittelualueella saataville AKR-, AL-5-, Y- ja P-kortteleissa. Muilla alueilla saatavuus ratkeaa kysynnän mukaan.

***VASTINE:** Kaukolämpöverkon laajentaminen huomioidaan asemakaavan kunnallisteknisessä suunnittelussa.*

---

## 10. Sipoon nuorisovaltuusto / Sibbos ungdomsfullmäktige

Sipoon nuorisovaltuusto on kokouksessaan 15.9.2022 käsitellyt NG8 Nikkilän kartanon keskus-kaavaehdotusta, koska mielestämme kaavalla on toteutuessaan suuri vaikutus

nuoriin. Vaikka kritisoimme kaavaa, niin kannatamme Nikkilän kehittämistä siten, että nykyiset asukkaat ja nuoret otetaan huomioon.

Sipoossa toimii useita nuorten suosiossa olevia urheiluseuroja, jotka käyttävät hyväkseen Nikkilän nykyisiä ulkoilumahdollisuuksia ja reittejä. Tärkeimmät ulkoilureitit Nikkilässä ovat juurikin Nikkilän kartanon alueella, jonne NG8-kaava sijoittuisi tulevaisuudessa. Ulkoilureittien varrella on myös erityisesti nuorten suosiossa oleva frisbeegolf-rata. Jos NG8-kaava toteutuu ehdotetulla tavalla, eli siten, että suuri osa ulkoilureiteistä, pelloista ja metsistä jää talojen alle, niin heikkenevät Nikkilän ulkoilumahdollisuudet hyvin huomattavasti. Nikkilästä tulee siis kaikille ulkoilualueita hyödyntäville asukkaille huonompi paikka asua ja Nikkilän vetovoima kärsii.

Tämän takia nuorisovaltuusto ehdottaa, että menetettyjen ulkoilureittien tilalle tehtäisiin uusia, jonnekin muualle luonnonläheiseen paikkaan Nikkilässä. Tällöin ulkoliikuntamahdollisuudet säilyisivät samana tai jopa paranisivat. Toisena vaihtoehtona olisi NG8-kaavan muuttaminen siten, että alueesta tulisi omakotivaltaisempi ja reittejä/luontoa enemmän säästävä. Eli alueen asukasmääriä vähennettäisiin ja kaavoituskeskus ottaisi asiakseen kaavoittaa uusia alueita Nikkilään, jolloin asukkaat jakautuisivat tasaisemmin.

Ulkoreittien tuhoutumisen lisäksi nuorisovaltuusto nostaa esille alueen markkinoinnin/esittelyn kuntalaisille. Nuorisovaltuuston mielestä erilaiset havainnekuvat johtavat kuntalaisia harhaan alueen tulevaisuuden suhteen, sillä kunta ei voi määrittää rakennettavien talojen ulkonäköä pilkuntarkasti. Hyvänä esimerkkinä toimii N44 SR-Raudan kortteli. Havainnekuvat eroavat toteutuneista rakennuksista täysin. Nuorisovaltuusto voi vain toivoa, ettei alue valmistuessaan ole Nikkilän harmaan betonilähiö, joka haittaa koko Nikkilän imagoa.

\*\*\*

Sibbos ungdomsfullmäktige har behandlat NG8 Nickby gårds centrum-planförslaget i mötet 15.9.2022. Vi diskuterade om planförslaget i mötet därför att vi anser att om planet NG8 förverkligas, påverkar den också unga. Ungdomsfullmäktige stöder sådan utveckling i Nickby som tar hänsyn till nuvarande invånare och unga.

Många idrottsföreningar i Sibbo som är populära bland unga använder Nickbys konditionsbana och andra friluftsplatser. De viktigaste friluftslederna i Nickby ligger precis i det området som Nickby gårds-plan kommer att ändras. Inom området finns det också en frisbeegolf-bana som är särskilt populärt bland unga. Om det nuvarande NG8-planförslaget, som förstör nästan alla nuvarande friluftsleder, åkrar och skogar, träder till kraft så kommer Nickbys friluftsmöjligheter försämrats kraftigt. Nickby kommer att vara en sämre plats att bo för alla som nuförtiden brukar utnyttja friluftsområdet samtidigt försvagas Nickbys drivkraft.

På grund av dessa saker föreslår Sibbo ungdomsfullmäktige att man borde göra nya konditionsbanor och friluftsområden, som skulle ersätta de områdena som kommer att tappas, till en plats i Nickby som är nära natur. Då skulle motion möjligheterna hålla samma

kvalitet eller till och med vara bättre. Ett annat alternativ skulle vara att göra området mera egnahemshus dominerad och bevara mera naturstigar samt naturområden. Med andra ord skulle antalet invånare i området minska och områdescentralen skulle ta på sig uppdraget att planlägga nya bostadsområden i Nickby. I så fall skulle de boende fördelas jämnare.

Utöver naturstigar lyfter ungdomsfullmäktigen marknadsföringen/presentationen av området för sibbobor. Ungdomsfullmäktigen tycker att de illustrativa bilderna vilseleder kommuninvånarna angående områdets framtid, eftersom kommunen inte kan fastställa det exakta utseendet på de hus som ska byggas. Ett bra exempel av detta är N44 SR-Rautas kvarter. De illustrativa bilderna av området skiljer sig mycket av det slutliga resultatet. Ungdomsfullmäktigen kan bara önska att NG8 inte blir Nickbys grå betongförort som skulle skada hela Nickbys image.

***VASTINE:** 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. 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.*

*Kaavan muuttaminen omakotivaltaisemmaksi ei laajentaisi virkistysmahdollisuudet, vaan rakentaminen leviäisi siinä tapauksessa entistä laajemmalle alueelle. 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei myöskään tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain*

*noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Tavoitteena on, että ratojen määrä on sama kuin nykyään tai jopa enemmän. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nuorisovaltuuston ehdotus uusien ulkoilualueiden perustamisesta Nikkilään on kannatettava. Tämä vaatii kuitenkin kunnalta maan hankintaa. Kunta neuvottelee jatkuvasti eri maanomistajien kanssa maa-alueiden ostamisesta taajamissa ja niiden läheisyydessä. Tällaiset neuvottelut etenevät usein hitaasti ja pieniä paloja kerralla. Nikkilän kaavarungossa Degerbergetillä oli varaus uudelle ulkoilualueelle Nikkilän itäosassa, mutta kunnanhallitus poisti sen.*

*Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa on lähdetty siitä, että suunnitellaan omaleimainen ja viihtyisä asuinalue Sipoon strategian tavoitteiden mukaisesti. Tätä ohjataan sekä suunnittelullisilla ratkaisulla (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. Esim. asemakaavaan N44 ei laadittu rakentajaa ohjaavaa rakennustapaohjetta. Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.*

**BEMÖTANDE:** 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 nya bostadsområdet vid Nickby gårds centrum kommer att ge nya nickbybor möjlighet att bo intill fina rekreativområden samtidigt som rekreativområdena 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 rekreativområdena och friluftslederna framöver.*

*Att ändra planen till ett mera egnahemshusdominerat område skulle inte öka rekreativområdena utan tvärtom skulle byggandet breda ut sig på ett ännu större område. I planstommen för Nickby 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 tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte heller att rekreativområdena försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreativbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Också frisbeegolfbanan blir kvar på området, men några korgar kommer att flyttas. I detaljplanen bestäms inte var frisbeegolfbanans banor placeras utan hur banan ändras klarnar i ett senare planeringsskede. Planeringen av banan kommer att göras i samarbete med frisbeegolfarna.*

*Ungdomsfullmäktiges förslag om att grunda nya friluftsområden i Nickby är värt att understödjas. Detta kräver ändå markanskaffning av kommunen. Kommunen förhandlar kontinuerligt med olika markägare om att köpa markområden i tätorterna och i dessas närhet. Sådana förhandlingar*

*framskrider långsamt och en liten bit i taget. I Nickby planstomme fanns en reservation på Degerberget för ett nytt friluftsområde i östra Nickby, men kommunstyrelsen avlägsnade reserveringen.*

*Vid planeringen av Nickby gårds centrum har man utgått från strävan att planera ett särpräglad 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 detaljpanelösningar (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. T.ex. uppgjordes inga byggsättsanvisningar för detaljplan N44 som skulle ha styrt byggandet. Av planområdets byggnadsbestånd är fyra femtedelar i småhus.*

---

## 11. Sipoon puolesta ry

Sipoon puolesta ry kiittää mahdollisuudesta lausua Kartanon alueen maankäytön suunnitelmasta (NG8). Nikkilän kartanon alue on Sipoon tärkeimpiä lähivuosien kehittämishankkeita. Kaavan avulla luodaan edellytykset Nikkilän taajaman laajentumiselle nykyisen radan pohjoispuolelle. Nikkilästä lähtisi henkilöjunaliikenteen toteutuessa kehittymään raideliikenteeseen tukeutuva, kestävä ja monimuotoinen asumisen ja palveluiden alue. Sipoon puolesta ry näkee Nikkilän ja koko Sipoon kehittymisen kannalta hyvänä sen, että raideliikenneyhteys ja asema saadaan kuntaan ja hyödynnetään siinä juurikin olemassa olevaa pohjoista ratayhteyttä kuntakeskukseen. Se vastaa ratkaisuna osaltaan kunnan ilmastotavoitteeseen.

Toteutusjärjestyksessä tulee huolehtia, että raideliikenne ja asema ovat toteutettuna siinä vaiheessa, kun asuinalue valmistuu. Näin asukkaat lähtökohtaisesti ottavat kestävät liikkumistavat käyttöön. Liikenteen sujuvuudessa tulee korostaa kävelyn ja pyöräilyn suoria reittejä. Huolta aiheuttaa Lukkarin koulun ohi kulkeva uusi katuyhteys, joka toisi merkittäviä

ajoneuvomääriä koulun läheisyyteen. Lähtökohtaisesti autoliikenne tulisi ohjata pääkatuja myöten, vaikkakin reitit olisivat kiertäviä.

Tällä hetkellä koronan ja Ukrainan sodan heikentämä taloustilanne ja soteuudistuksen vaikutukset kuntatalouteen, aiheuttavat merkittävää painetta kuntien budjettiin. Väestöpohjan kasvu mahdollistaa henkilöjuna liikenteen avaamisen Kerava–Nikkilä-rataosuudella, mutta henkilöjuna liikenteen avautuminen tulee olla varmaa. Tulee varmistaa, että kunnan budjetti kestää ratayhteyden ja aseman kustannukset ja velvoittaa valtiota osallistumaan mahdollisimman suurella panoksella radan toteuttamiseen osana ilmastopoliittisia toimenpiteitä. Juna-aseman alue suunnitellaan erillisessä asemakaavassa. Tältä osin on kunnalle kohdistuvat kustannukset tuotava esiin jo tässä vaiheessa, kokonaiskustannusten hahmottamiseksi. Mikäli aseman alue toteutetaan Väyläviraston vastuulla ja kustannuksella, se olisi toivottavaa.

Kaavan mitoitus on noin 2600 uutta asukasta, aiempaa kaavaversiota on pienennetty vain hieman. Käytännössä tämä pienennys ei poista aiemmassa kaavassa esiintyneitä ongelmia esim. virkistyskäyttöalueen tai kulttuurimaiseman osalta. Viittaamme niiltä osin aiempaan lausuntoon. On hyvä, että metsää yritetään säästää kaavalla mahdollisimman paljon ja se tuleekin olla kaavan peruseriaatteena. Virkistysmetsä on yksi Nikkilän tärkeimpiä ja se tarjoaa perustan luonnonläheiselle elämälle ja asukkaiden terveydelle.

Kaavassa esitettyä yhdyskuntarakennetta voisi miettiä tyyliltään sopuisuhtaiseksi Nikkilän kokonaisuuden kannalta. Uudet tavoitteet luonnon monimuotoisuuden suhteen painottavat maankäytön tiivistämistä. Olisi suotavaa tuottaa rakenne, jossa luontoarvot säilyvät ja joka olisi asuinympäristönä sekä luontoa ja maa-alaa säästävä, luonnonläheinen ja houkutteleva. Britannian mallin mukaiset tiiviit ja matalat kohteet, joita on testattu esim. Espoon Säterinmetsässä tai Vantaan Kartanonkoskella voisivat tuoda ja niiden pitäisikin tuoda laadukkaasti toteutettuna Nikkilään uutta vetovoimaa ja houkuttelevuutta, mikä toisi myös kaava- ja kuntatalouden näkökulmasta positiivista tulosta euromääräisesti. Viihtyisiä, esteettinen ja toimiva ympäristö tuottaa tyytyväisiä asukkaita. Nikkilän pieni mittakaava ja kylämäisyys tulisi huomioida ja muuttaa se hallitusti kyläkaupunkimaiseksi, viihtyisän pikkukaupungin tunnelmaksi. Tässä tosiaan lähimetsät ja virkistysalueverkosto näyttölee merkittävää roolia ja siitä ei tule tinkiä. Kartanon metsä on tarjonnut eri vaatavuustasoisen reitistön, myös liikuntarajoitteisille ja vanhemmille asukkaille. Kuten aiemmin lausuiimme, 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.

Peltoalueiden ottaminen kaavoitukseen tässä tapauksessa voi olla perusteltua, mutta tulee huomioida alueen rakennettavuus, vesitasapaino, hulevesien hallinta ja lähiojat, joissa on maanliukumariskejä.

Jatkosuunnittelussa tai MAL-yhteistyössä raideliikenteen jatkoyhteyttä Porvooseen tulisi painottaa, jolloin ratayhteydelle saataisiin mahdollisesti lisää kannattavuutta pienemmällä väestömäärällä. Porvoon seudulla on pitkään toivottu junayhteyttä alueen kestävämmän liikkumisen järjestämiseksi. Tämä raideyhteys voisi toimia väliaikaisena ratkaisuna, ennen

kuin lentorata ja uusi itärata tulevat ajankohtaisiksi investoinneiksi valtakunnan tasolla. Siihen voi mennä kymmeniä vuosia.

***VASTINE:** Asemakaavan alustavassa toteutusjärjestyksessä on lähdetty siitä, että viimeisimmissä vaiheissa toteutetaan ne alueet, jotka ovat lähimpänä asemaa, jolloin radan liikennöinti on mahdollisesti jo alkanut.*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

*Kerava–Nikkilä-radasta on käynnissä aluevaraussuunnittelu, jossa selviää hankkeen vaatimat investoinnit ja niiden alustavat kustannukset. Liikennehankkeiden kustannuksiin osallistuu myös valtio myöhemmin sovittavalla osuudella. Ratahankkeen kustannuksiin kuuluu muun muassa raiteet, asemalaiturit, terminaalit, sekä ali- ja yläkulut. Kunta taas vastaa asemaakaavojen muista toteutuskustannuksista, kuten katujen rakentamisesta. Koska kustannusjaosta ei ole vielä sovittu, kunnan maksuosuus ratahankkeesta ei ole tässä vaiheessa tiedossa.*

*Kaavasuunnitelman lähtökohdana on ollut Nikkilän ympäristöön sopiva rakennuskanta, joka on korkeintaan noin neljäkerroksista. Siksi alueen suunnittelussa niin sanottu tiivismatala suunnitteluperiaate onkin ollut yksi lähtökohdista, jolla on luotu alueelle viihtyisää pienimittakaavaista ympäristöä. Muun muassa mainitut Säterinmetsä ja Kartanonkoski ovat olleet yksi alueen monista esikuvista.*

*Alueen rakennettavuutta on tutkittu ja kaavasuunnitelmassa on huomiota mm. alueellinen vakavuus purolaaksojen kohdalla.*

*Sipoo tekee naapurikuntien kanssa jatkuvasti yhteistyötä. Ainakin tässä vaiheessa Porvoon mielenkiinto on kuitenkin kohdistunut Itärataan.*

## 12. Sipoon rakennusperinne ry / Sibbo byggnadstradition rf.

Haluamme jättää kannanoton asemakaavaehdotukseenne koskien NG8-aluetta. Suhtaudumme tehtyyn kaavaehdotukseen positiivisesti, mikäli seuraavat asiat huomioidaan alueen suunnittelussa/toteutuksessa:

1. Alueen luontoarvot huomioitava paremmin, suojavyöhykkeiden etäisyydet vähintään tuplattava nykyisestä suunnitelmasta siten, että alueen läpi virtaavien vesistöjen (purot/ojat yms.) elinolosuhteet eivät muutu nykyisestä. Asuinrakentamisen ja infran rakentamisen siirryttävä kauemmas esim. vesistöistä, luonto ei siirry. On ainutlaatuista, että kävelymatkan päässä keskustasta voidaan seurata eläimiä ja lintuja avoimessa maisemassa vuodenaikojen vaihtuessa loukkaamatta kenenkään elinympäristöä tai yksityistä maata.
2. Uutta, nyt suunniteltua asuin aluetta ympäröivät metsä- ja peltoalueet on rauhoitettava ja liitettävä erillisenä osana Sipoonkorven kansallispuistoon.
3. Sipooseen tavoiteltavaa asukasmäärää tarkasteltava uudestaan, koska junayhteyden rakentaminen on jo mennyt maailmaa. Pystyykö Sipoo kantamaan uusien asukkaiden myötä syntyvät velvoitteet palvelujen osalta? Viittaamme Kauniaisten päätökseen rajoittaa vuotuisen väestönkasvun määrän 0,75 prosenttiin ja esitämme, että Sipoo seuraa Kauniaisten esimerkkiä. NG8 asemakaavaehdotus muokattava vastaamaan uutta, päivitettyä vuotuista väestönkasvun tavoitetta.
4. Nikkilän kartanon pihapiiri suojeltava tehokkaammin; uusi asutus on sijoitettava alkamaan kauempaa kartanon pihapiiristä siten, että arvokas kulttuurimaisema ei tuhoudu rakentamisen myötä niin paljon, kuin mitä nykyisen suunnitelman mukaan näyttää tapahtuvan.

### **VASTINE:**

1. *Tulevan asuinalueen vaikutukset purolaaksoihin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi aidata kevyesti tiettyjä alueita.*
2. *Tässä asemakaavassa ei päätetä alueiden liittämistä Sipoonkorven kansallispuistoon. Nykyinen yleiskaavaan ei tätä tue.*
3. *Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava tullaan toteuttamaan alue kerralla asuntojen kysynnän mukaan. Jos muutto Sipooseen ja Nikkilään hidastuu, myös asemakaavan toteuttaminen hidastuu. Siksi ei ole tarkoituksenmukaista ottaa koko alue kerralla rakennettavaksi ja työmaaksi, vaan edetään osa kerralla.*
4. *Perinteinen satojen metrien päähän Nikkilän kartanon pihapiiristä ulottuva peltonäkymä häviää väistämättä, kun peltoalueelle suunnitellaan asuinalue ja 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 kauempaa visuaalinen vaikutus olisi massiivisempi. Lisäksi asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy. Kartanorakennuksen eteen on tulossa puistovyöhyke, joka osaltaan pehmentää uuden rakennuskannan näkymistä. Tästä on laadittu uusi havainnekuva, joka on lisätty kaavaselostukseen.*

---

### 13. Sipoon kunnan rakennusvalvontaviranomainen

#### Kaavaehdotuksen rakenne

Kaavasuunnittelun tavoitteena ollut klassinen, viihtyisä ja puutarhamainen pikkukaupunki on kaavarakenteessa toteutunut. Erilaiset korttelikokonaisuudet erilaisine rakennustyypeineen synnyttävät omaleimaista ja vaihtelevaa ympäristöä. Rakentamisen sijoittumisen tiivis ohjaaminen korttelin sisällä ja erityisesti katualueen reunassa auttaa tavoitellun ympäristökuvan muodostumista ja lisäksi selkeyttää tontin omistajille oman tontin lisäksi myös vieressä olevien tonttien mahdollisuudet rakennusten sijoitusten osalta; tällöin eri aikainenkin suunnittelu on ennakoitavissa omassa suunnittelussa.

Kaavoitettu alue saattaa olla rakennusvalvonnan näkökulmasta haasteellinen alueellisen yhtenäisyyden muodostamisen näkökulmasta pitkällä aikajaksolla ja näin laajalla alueella – kuitenkin elävä ympäristö ja monimuotoisuus voi olla myös tavoiteltava asia.

Alueen kaavaluonnos oli yleispiirteinen; tällöin lausunrossamme keskityimme lähinnä mahdollisiin huolenaiheisiin ja lisätoiveisiin rakentamisen ohjauksen osalta kaavan siirtyessä yksityiskohtaisempaan sisältöön. Lausuntoomme laaditussa vastineessa on vastattu huoleemme ja kuunneltu toiveitamme. Kaavaehdotusta on käyty yhdessä läpi kaavoituksen ja rakennusvalvonnan lupakäsittelijöiden kesken, mikä on mahdollistanut yksityiskohtien hiomisen. Rakennusvalvonta arvostaa laadittua asemakaavaa myös sen sisältämien merkintöjen ja määräysten selkeyden osalta.

Hulevesien hallinta tulee olemaan haasteellista osalla aluetta kuin myös riittävän lumitilan löytyminen runsaslumisina talvina etenkin korttelialueilla, joissa rakentaminen rajaa vahvasti tonttia katualueen suuntaan.

Muut merkinnät

#### Yleiset määräykset

Autopaikoituksen riittävä määrä on ollut paljon esillä keskusteluissa rakennus- ja ympäristövaliokunnan kokouksissa liittyen erityisesti kerros- ja rivitalorakentamisen lupapäätöksiin. Kaavoituksen mukaan tämän kaava-alueen paikoitukseen liittyvät aluevaraukset ovat riittävät toteuttamaan kunnanhallituksen 23.11.2020 hyväksymiä pysäköintilinjauksia. Kaavamääräyksissä näkyvä kerrosalasidonnainen vähimmäismäärä autopaikkojen osalta on sidottu nyt myös asuntojen lukumäärään – tämä on ollut odotettu lisäys.

#### Rakennustapaohjeet

Alueelle on laadittu sitovat rakennustapaohjeet; osana kaava-aineistoa rakennustapaohjeet muodostavat sitovan osan ja työkalun rakennusvalvonnalle alueen rakentamisen laadun varmistamisessa. Rakennusvalvonta on osallistunut kaavoituksen toiveesta

rakennustapaohjeiden laatimiseen; yhteistyö on ollut hedelmällistä ja auttaa näin varmemmin kaavassa tavoitellun lopputuloksen syntymiseen.

*VASTINE: Hulevesien hallintajärjestelmää on tarkennettu kunnallisteknisen yleissuunnitelman laadinnassa ja tarkennetaan vielä katusuunnittelussa. Toimiva lumilogistiikka alueen tonteilla on mahdollinen, mutta vaatii tavallista tarkempaa suunnittelua.*

---

#### 14. Sipoon vammaisneuvosto

Sipoon vammaisneuvosto on tehnyt muistutuksen 28.04.2021 Nikkilän kartanon edellisestä kaavaehdotuksesta ja viittaa alla olevaan liitteeseen.

Sipoon Vammaisneuvosto ei puolla NG8 kaavamuutosehdotusta ja lausuu siitä seuraavaa.

- Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavamuutoksessa ei ole kuvattu riittävästi millä tavoin varmistetaan ulkoilureittien saavutettavuus vammaisille.
- Sipoon vammaisneuvosto toivoo, että Nikkilän kartanon ulkoilualue säilyy ehjänä mm. seuraavista syistä:

##### Yhdenvertaisuus, saavutettavuus ja lähiluonto?

- Virkistysalueet ovat oleellinen osa viehätysvoimaa kuntien välisessä kilpailussa asukkaista. NG8:n metsäalue vetää puoleensa esim. frisbeegolfin harrastajia kaukaakin.
- Lähiluonnossa sijaitsevat ulkoilureitit ovat mahdollistaneet reippaat ja tavoitteelliset liikunta harrastukset, mutta myös kiireettömän liikkumisen niille, joiden askel ei ole vauhdikas.
- Kuntiin jää 01.01.2023 alkaen merkityksellinen velvoite asukkaiden hyvinvoinnista huolehtimisesta. Velvoite ei koske vain niiden urheilullisten kuntalaisten hyvinvointia, jotka pääsevät näppärästi autollaan kipaisemaan lähikuntien maastoihin.
- Lähiluonto mahdollistaa arjen keskellä päivittäisen ulkoilun, liikunnan ja virkistyksen kaikille, myös ikäihmisille, lapsille, jopa apuvälineitä käyttäville. Jokainen tarvitsee yhdenvertaisen mahdollisuuden päästä halutessaan metsään ja luontoon.
- Selvityksen sivun 116 karttakuvasta selviää, että se osa metsänreunaa, jossa sijaitsee valmiiksi tasainen, toimintarajoitteisillekin liikkujille hyvä reitti on nyt jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Samaisesta karttakuvasta näkyy, että rakentamista suunnitellaan yhä molemmin puolin hyvin lähelle tätä nyt pelastunutta keidasta. Linnut tarvitsevat pesäpuunsa, pienet eläimet piilopaikkansa, hyönteiset kasvinsa. Jotta metsäkaistale säilyisi elävänä ja kiinnostavana, metsänreunaa tulee säästää laajemmin.



Pienillä muutostöillä, kaatamalla ainoatakaan puuta, on mahdollista tehdä alueella kulkevasta polusta pitempi tasainen kulkureitti toimintarajoitteisillekin. Tämä olisi välttämätöntä, jos peltoalue täyttyy rakennuksista. Huomattava on, että pirstotut metsäalueet, joilta kaadettu puustoa, ja istutetut puupellot eivät toimi virkistävinä elementteinä.

- Alueelle on suunniteltu asettuvan paljon lapsiperheitä. Science Advance -lehdessä julkaistu suomalaistutkimus on osoittanut, että 3–5-vuotiaitten päiväkotilasten immuunijärjestelmän säätely parani, kun päiväkotien pihalle lisättiin metsäpohjaista kasvustoa. Toistuvan metsämaakosketuksen havaittiin monipuolistavan päiväkotilasten sairauksilta suojaavan elimistön mikrobistoa. Tämän seurauksena atopian, diabeteksen, keliakian ja allergioiden riskin arvioidaan vähentyvän. Yksipuolisen mikrobiston tiedetään lisäävän immuunijärjestelmän häiriöiden riskiä. (Vie 10/2020) On selvää, että kyseinen metsämaakosketus on tervehdyttävää myös terveille aikuisille sekä vammaisille lapsille ja aikuisille. Tässä oleellista on ennaltaehkäisevä vaikutus.
- Kun jo kaupunkiympäristöön tuotu metsäpohjainen kasvusta parantaa lasten immuunijärjestelmän säätelyä, ei ole mielekästä hakata metsää NG8-suunnitelman mukaisesti. Lapset mielellään puuhailevat majoja rakentaen ja leikkien metsäalueilla, ja pääsevät näin osallisiksi metsän mikrobiston tuomasta hyvinvoinnista. Peltoalueen pohjoisreunaan rajautuva metsäalue on viisasta säästää kokonaan rakentamiselta, koska se on turvallinen alue lasten leikeille. Tämän metsäkaistaleen takana maastossa on epämääräinen vesialue, jyrkän teitä ja ampumaradan lyijyjäämiä. Leikki paikkana etäämpi osa metsää on turvaton.
- Vammaisneuvosto painottaa kuntien hyvinvointivelvoitteen edellyttävän kaikkien eri ikäisten ja eri tavoin toimintakykyisten virkistys-, liikunta- ja ulkoilumahdollisuuksien säilyttämistä lähellä asukkaita. Terveysyötyjä antavan lähimetsän ja lähialueen säilyttäminen toimii sairauksien ehkäisynä ja rajoittuneenkin toimintakyvyn ylläpitäjänä, sekä arkisen kiireen keskellä hyvinvoinnin lisääjänä. Vammaisneuvosto pitää tärkeänä lähiluonnon ja liikuntamahdollisuuksien säilyttämistä, ja alueen säästämistä rakentamiselta.
- Kun alueen kaavatyö jatkuu, vammaisneuvosto toivoo, että neuvostoa osallistetaan jatkosuunnitteluun.

Liite: Sipoon Vammaisneuvoston huomautus NG8 kaavaan 28.04.2021

***VASTINE:** Suunnittelu on lähtenyt siitä, että asuinalue suunnitellaan keskitetyksi ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja tästä syystä eniten muuttuu avoin peltomaisema. 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. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Ulkoilureittien suunnittelun lähtökohtana on ollut, että alueelle muodostuu ympyrälenkkejä, latujen osalta käytännössä 2 km ja 4 km lenkit (nykyinen 6 km latu jää suuremmalta osalta kaava-alueen ulkopuolelle). Lisäksi on pyritty suunnittelemaan talvikäyttö mahdollisuuksien mukaan sillä tavalla, että kävelyllä ja hiihtämisellä on eri reitit ja että talvikävelyreitit muodostavat myös lenkkejä.*

*Ulkoilureittien laatutasoa ei päätetä asemakaavassa, vaan vasta seuraavassa suunnitteluvaiheessa. Käytännössä voidaan kuitenkin nyt pitää melko varmana, että esim. uudelle 2 km lenkille tehdään kunnan perustus, reitti on valaistu ja se toimii sulana aikana kuntoratana.*

*Päiväkotien pihat ja leikkipuistot on mahdollista suunnitella sillä tavalla, että niillä on suotuinen vaikutus lasten immuunipuolustukseen. Lisäksi kaava-alueella on kaikkialla lyhyt matka lähimpään metsään, ja tämän seikan esimerkiksi alueen päiväkodit voivat hyödyntää. Tästä ei kuitenkaan päätetä asemakaavassa vaan seuraavissa suunnitteluvaiheissa, muun muassa puistosuunnitelmissa.*

*Kaavasunnittelu on lähtenyt siitä, että alueella on enemmän kuin riittävät ulkoilumahdollisuudet ja että ulkoilualueet ovat kaikkien ihmisryhmien käytettävissä ja saavutettavissa.*

---

## 15. Sipoon kunnan ympäristönsuojeluviranomainen

Kunnan ympäristönsuojeluviranomaisena rakennus- ja ympäristövaliokunta toteaa Nikkilän kartanon keskuksen NG 8 asemakaavan ehdotusvaiheesta seuraavaa:

Asemakaavan ehdotuksessa on hyvin huomioitu rakennus- ja ympäristövaliokunnan 3.3.2021 §22 antamassa lausunnossa nostamat asiat. Erityisesti Ollbäckenin, Gretasbäckenin ja Myllyojan alueille lisätyt luo-3-merkinnät ovat merkittävä parannus. Kunnan tulisi selvittää tulisiko purojen (Ollbäcken, Kvarnrännan och Gretasbäcken) olla merkinnällä S (suojelualue). Kvarnrännanin osalta, joka sijaitsee sekä pellolla, että metsässä, tulisi tutkia kuuluisiko olla merkinnällä W (vesialue), eikä oja. Lisäksi olisi vielä syytä tutkia, onko kartanon ympärille jätetty alue riittävän suuri suojaamaan kartanoalueen maisemaa.

Asemakaavaehdotuksessa on säästetty Pohjanmetsästä laajempi kaistale kuin asemakaavaaluonnoksessa oli suunniteltu, mitä pidetään positiivisena muutoksena. Alueen luontovirkistysmahdollisuuksiin on kiinnitetty enemmän huomiota kaavaehdotuksessa luonnosvaiheeseen verrattuna. Rakennus- ja ympäristövaliokunta haluaa kuitenkin kiinnittää huomiota NG8-kaava-alueen vaikutukseen metsäalueisiin. Lisäksi tulisi huomioida kaava-alueen merkityksen ulkoilu- ja virkistysalueena. Suunnitelmassa osittain rakennettavaksi esitetty Pohjanmetsä (Norrskogen) on erityisen suosittu osa ulkoilu- ja virkistysaluetta. Yhtenäisen metsäalueen säilyttäminen olisi myös ympäristöystävällinen teko. Valiokunta kehottaa kuntaa säilyttämään Pohjanmetsän aluetta (Norrskogen) ja siirtämään rakennukset muualle kaava-alueelle.

Pohjavesialueisiin liittyviä kaavamääräyksiä on myös tarkennettu. Kaavaan yhteyteen laadituissa hulevesimääräyksissä on otettu hyvin huomioon alueen ominaispiirteet.

Kaavaehdotuksen selostuksessa käsiteltyihin ympäristö- ja ilmastovaikutuksiin liittyen todetaan, että kaavaa toteutettaessa tulee kiinnittää huomiota kiertotalouteen ja ympäristöhaittojen ehkäisemiseen. Kaavoituksen yhteydessä laaditussa Natura-tarveharkinnassa on käsitelty haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoja ja niitä tulee käyttää rakentamisen yhteydessä. Tulevaisuuden tavoitteena tulee olla alueen pienvesien tilan parantaminen. Lisäksi rakennus- ja ympäristövaliokunta toteaa, että

asemakaavoituksen yhteydessä tehty Kerava-Sköldvik-rataosan suuronnettomuusriskiarviointi on oleellinen osa alueen suunnittelua, sillä rata kulkee kaava-alueella osittain sijaitsevien Nikkilän ja Nordanån 1-luokan pohjavesialueiden läpi. Tasoristeysten poistamisen pohtiminen on siis tässä yhteydessä perusteltua ja rakennus- ja ympäristövaliokunnan näkemyksen mukaan kannattavaa.

***VASTINE:** Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Purouomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.*

*Kartanon pihapiirin näkökulmasta kaavan suurin maisemallinen vaikutus tapahtuu sen länsipuolella ja sen puolen vaikutukset on siksi analysoitu tarkemmin kuin muiden ilmansuuntien. Perinteinen satojen metrien päähän Nikkilän kartanon pihapiiristä ulottuva peltonäkymä häviää väistämättä, kun peltoalueelle suunnitellaan asuinalue ja 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. Kartanorakennuksen eteen on tulossa puistovyöhyke, joka osaltaan pehmentää uuden rakennuskannan näkymistä. Tästä on laadittu uusi havainnekuva, joka on lisätty kaavaselostukseen.*

*Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Syy tähän on toimivan liikennejärjestelmän aikaansaaminen uuden kaava-alueen ja nykyisten Nikkilän kartanon ja Kartanonrinteen omakotialueiden välille mm. joukkoliikennettä ajatellen, sekä riittävän asukaspuhjan mahdolluttaminen alueelle mm. ylempitasoisten kaavojen ja seudullisten tavoitteiden mukaisesti. Uuden kokoojakadun rakentaminen vaatii myös jonkun verran rakentamista ympärilleen toimivan, kestävä ja taloudellisen yhdyskuntarakenteen aikaansaamiseksi. Tielinjaus ja uudet korttelit on sijoitettu sillä tavalla, että ne sijoittuvat suurimmalta osin hiljattain hakatulle metsänuudistusalueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä.*

## 16. Uudenmaan liitto

Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa koskien Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaa ja asemakaavamuutosta (NG8, ehdotusvaihe).

*VASTINE: Merkitään tiedoksi.*

---

## 17. Väylävirasto

Väylävirasto on tutustunut asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Väylävirasto on antanut 29.1.2021 lausunnon asemakaavaluonnoksesta, joka on huomioitu kaavatyössä. Väylävirastolla ei ole lisättävää aiempaan lausuntoon. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

*VASTINE: Merkitään tiedoksi.*

---

## NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava ja asemakaavan muutos

## NG8 Detaljplan och detaljplaneändring för Nickby gårds centrum

Kaavaehdotus nähtävillä 29.9.–31.10.2022  
Planförslaget framlagt 29.9–31.10.2022

### Kooste saaduista muistutuksista Sammanställning av inkomna anmärkningar

*Muistutuksista on poistettu henkilötiedot. Poistetut kohdat on merkitty[...] ja anonymisoidut kohdat [korvaavat sanat]. Jos muistutukset ovat olleet sisällöltään ja lauseiltaan yhteneväiset, ne on yhdistetty ja annettu yhteinen vastine, vaikka yhdistettyjen muistutusten sanamuodoissa on voinut olla pieniä eroavaisuuksia. Täysin eroavat kappaleet on merkitty[XX], XX=muistutuksen tunnus.*

*Personuppgifter har avlägsnats från anmärkningarna. Borttagna uppgifter har markerats [...] och anonymiserade uppgifter [ersättande ord]. Ifall anmärkningarna till sitt innehåll och sina meningar varit snarlika har de sammanfogats och getts ett gemensamt genmäle, också om det funnits små variationer i ordval. Stycken som helt skiljer sig har markerats [XX], XX=anmärkningens beteckning.*

#### 1 Muistutus AA, 1 allekirjoittaja

Mielestäni olisi syytä ottaa pidempi aikalisä NG8:n suhteen, miettiä kaavoituspolitiikkaa uusiksi siltä kantilta, minkälaista Sipoota tässä nyt ollaan tekemässä. Varsinkin viime vuosina lähiluonto on saanut aivan uuden merkityksen ihmisten päivittäisessä elämässä, sitä osataan arvostaa ja se auttaa huomattavasti palautumaan arjen keskellä. Tässä ollaan nyt väkisin viemässä maaliin jättimäistä kaavoitushanketta, joka tuhoaisi täydellisesti koko kylän arvokkaan, ainoan kunnollisen ja helppokulkuisen ulkoilualueen mahtavine maisemineen. Tuollainen alue pitäisi ennemminkin suojella kokonaan, eikä pyöritellä paperilla kaavoitussuunnitelmia. On naurettavaa katsoa ja kuunnella näitä puheita "virkistysalueista" kyseiselle kaava-alueelle, sitä ainoaa virkistysaluettahan tässä nyt ollaan viemässä kuntalaisilta pois! Ulkoilu täydellisessä luonnonrauhassa on täysin eri asia kuin ahtaasti rakennetussa, asfaltin ympäröimässä asutuskeskuksessa. Kun kaavassa puhutaan "virkistysalueista", niin kyllähän se nyt kuntalaisten silmiin näyttäytyy siltä, ettei tästä asiasta päätöksiä tekevät tahot ole edes katsoneet niitä havainnekuvia näistä alueella olevista

”virkistysalueista”. Samantien Sipoo voisi sitten vaihtaa sloganiksi ”avaa aamusi asfalttiteillä ja nauti lähielämästä”.

En ymmärrä miksi Sipoolla on niin kova kiire matkia lähikaupunkien kaavoitustyyliä, Sipoo on huomattavasti viihtyisämpi paikka ilman asemalähiöitä lieveilmiöineen. Sipoo on kunta ja Nikkilä on kylä osana kuntaa, puheet jostain ”puutarhamaisesta pikkukaupungista” sopii ennemminkin sinne kaupunkiin, ei Sipooseen. Tästä ei pidä yrittää väkisin tehdä kaupunkikeskittymää keskelle maaseutua. Tällaista näin typerää kaavahanketta tuskin edes suunniteltaisiin ja kaavoituksissa olisi mahdollisesti jopa jonkinlainen järki mukana, ellei junarata menisi siitä suht läheltä. Kaavoituspaikkoja uskon kunnan löytävän mistä tahansa muualtakin, tuollaisella massatuotannolla ei sitä paitsi enää edes ole mitään tekemistä hallitun kasvun kanssa. Jos paikalliset halusivat nauttia tiiviistä asemanseudun lähiörakentamisesta ja asfaltinäkymistä, niin eivätköhän he olisi osanneet jo kauan aikaa sitten hakeutua asumaan sellaiselle paikkakunnalle, josta ne jo löytyvät. Siihen on syitä, miksi Sipoossa viihdytään, tällainen kaavoituspolitiikka vain ei kuulu niihin syihin. Eräille tahoille tästä kaavamallista ja junayhteydestä on tullut jopa jonkinlainen pakkomielle ja kaavoitusta ollaan tekemässä putkinäköisenä vain ratayhteyttä ajatellen, välittämättä kuntalaisten mielipiteistä ja suorista palautteista, joissa nousee esiin huolina niin kasvavat lieveilmiöt, ulkoilualueiden tuhoaminen ja pakkokaupungistuminen. Kokonaiskuvan muodostaminen puuttuu tätä hanketta ajavilta kokonaan tai sitten kyse on vain puhtaasta välinpitämättömyydestä.

Julkisen liikenteen käyttäjämääristä ei ole tulevaisuudessa mitään takeita lisääntyneen etätyömahdollisuuden jälkeen, eikä kyseinen junayhteys ole käytännöllinen kovinkaan monelle kuntalaiselle, sitä paitsi Sipoossakin suuri osa kulkee muutenkin ihan mielellään sillä omalla autollaan, joten siinäkin mielessä tällaisen kaavahankkeen ja ratayhteyden keinolla millä hyvänsä edistäminen ei tässä kohtaa tunnu lainkaan järkevältä.

Aikaisemmin esitettiin epämääräisiä kasvulukuja ja laskelmia junayhteyden avaamisen tueksi, yhä enemmän ne näyttävät täysin hatusta temmatuilta ja vahvasti olettamusperusteisilta.

Kyseisen kaavan tyyli, koko ja ennen kaikkea sijainti on niin väärä kuin vain voi olla, joten nyt olisi aika malttaa mielensä, katsoa uudestaan tätä kaavoituspuolta ja miettiä Sipookuvaa tulevaisuuden näkökulmasta paremmin, eikä väkisin ajaa kaupungistumisen mallia kuntalaisia kuuntelematta.

**VASTINE:** *Kaavatermistössä saattavat mennä sekaisin virkistysalue ja lähivirkistysalue. Kaavakartalla käytetään termiä lähivirkistysalue, joka on yleisesti käytetty kaavamääräys rakentamattomalle yleisessä käytössä olevalle alueelle. Tällöin kyseessä on kuitenkin hallinnollinen määritelmä, joka kattaa niin pienet viherkaistaleet kuin varsinaiset laajat virkistysalueet, koska hallinnollisesti ei ole syytä erotella näitä. Sen sijaan suunnitelmallisesti, esim. hiihtolatujen ja polkuverkoston suunnittelussa, viherkaistaleiden ja laajojen virkistysalueiden erilainen luonne huomioidaan. Varsinaisia virkistysalueita jää nykyiseen asuunsa ja virkistyskäyttöön edelleen kymmeniä hehtaareja kaavan toteuduttuakin.*



*Kaava tullaan toteuttamaan osa kerralla, kysynnän mukaan. Kunta ei rakenna asuntoja alueelle, vaan ne rakennetaan siihen tahtiin kuin on halukkaita muuttajia Sipooseen. Kaavan toteutus kestääkin yli 10 vuotta. Kaava olisi voinut suunnitella pienissä osissa, mutta suunnittelemalla koko alue kerralla pysyy kokonaisuus hallussa ja on myös kuntalaisten tiedossa.*

*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 liikenneneruuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikennetarkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

*Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioidun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: alle viidesosa rakennusoikeudesta on 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. 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.*

---

## 2 Muistutus AB, AI, 1+1 allekirjoittajaa

Haluan lähettää virallisen NG8-kaavaa vastustavan mielipiteeni.

On todella kurjaa, että Nikkilän suurin, helposti kaikkien saavutettavissa oleva ulkoilualue jyrätään sen vuoksi, että tänne halutaan väkisin juna, joka loppujen lopuksi palvelee hyvin harvoja kuntalaisia. Itse asun tälläkin hetkellä kävelymatkan päässä kaavaillusta juna-asemasta, enkä siltikään koe, että junayhteys Keravalle tulisi hyödyttämään minua mitenkään, *[AB:] vaikka käyn töissä Helsingissä*. Junanvaihto Keravalla ei nopeuta nykyisiä yhteyksiä vaan päinvastoin hidastaa ja hankaloittaa niitä, koska junan alta bussivuoroja melko varmasti myös vähennetään, mikä vaikeuttaa muualla Sipoossa asuvien kulkemista entisestään.

Olisi hienoa, jos kuuntelisitte nykyisiä nikkiläläisiä, näin suurta vastustusta ei mikään suunniteltu kaava ole saanut aikaiseksi. Nikkilässä on muitakin alueita, joihin voidaan tehdä vastaavanlaisia asuinalueita, kyseistä aluetta ei ole pakko tuhota lyhytnäköisen ratasuunnitelman takia. Jättäisitte tämän alueen koskematta kuntalaisten iloksi ja hyvinvoinnin tueksi ja suunnitelkaa vastaava alue esimerkiksi urheilukentän alueen pelloille.

**VASTINE:** *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 liikennenuhkihissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

*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 (urheilukentän) alue sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.*

---

### **3 Muistutus AC, 1 allekirjoittaja**

Olen 15 vuotias ja minun mielestäni on aivan typerää tuhoa meidän ainut ulkoinen kuntorata. Nikkilä on aina ollut pieni keskus ja toivon että pysyy sellaisena, en haluaisi että tänne muuttaa koko ajan lisää ja lisää ihmisiä enkä haluaisi junarataa tänne koska se olisi aivan turhaa, busseilla pääsee liikkumaan enemmän kuin hyvin ja jos tänne tulisi junarata niin uskoisin että bussit ei liikkuisi enään niin usein kuin nytten.

**VASTINE:** *Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. 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 ympäröimät keskukset ja laajat viheralueet keskustun 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2*

*km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*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 ylityessä runkoväylillä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että bussi- ja autoliikenne seisoo liikenneuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

---

#### **4 Muistutus AD, 1 allekirjoittaja**

Olen vahvasti ng8 vastaan, pururata ja sen läheisyys on hyvin tärkeitä melkein kaikille nikkiläläisille, tuhoatte enemmän mitä ymmärrätekään. Järki päähän ja lopettakaa uuden korson tekemistä.

***VASTINE:** Muistutus kirjataan tiedoksi.*

---

#### **5 Muistutus AE, 1 allekirjoittaja**

Vastustan ng8:ia ja teidän rakennusta, te tuhoatte vain sipoota.

*VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.*

---

## 6 Muistutus AF, 1 allekirjoittaja

Ei mitään hemmetin järkeä tällaisessa. Luontoa tuhotaan säälimättä vain sen takia että saadaan väkisin rakentaa lisää taloja ja ongittua lisää veronmaksajia, lapsiperheitä ts. kasvattaa kiireellä kunnan väkimäärää vain koska talous on päin persettä ja halutaan väkisin uusia palveluita jotta saadaan rahavirtaa kunnalle. Miksi? Mitä vikaa nykyisessä Nikkilässä? Ei mitään. Rahanahneutta vaan josta seuraa tarpeen ja kysynnän loputon kierre ja talousmittari käy punaisella.

Plus juna-asema... täysin turha hanke. Nykyiset bussiyhteydet ovat täysin riittäviä ja päteviä jopa kuskien mielestä. Juna ei korvaa eikä lisää yhtään mitään... paitsi menoja ja kuluja. Puhumattakaan siitä että "hämäräväkeä" valuu keravan kautta nikkilään, radanvarsikaupungit ovat yleensä pahimpia. Onpa hienoa että Nikkilä haluaa ajaa itsensä alamäkeen...

NG8 = pikkukylän loppu ja tärkeimmän virkistysalueen tuho. Luulin että täällä on asiat hyvin ja hommat osataan, mutta ei näköjään. Älyvapain projekti mitä koskaan missään kunnassa nähnyt. Kiitos ei kiitos. Itse kyllä muutan pois ja uskon että moni tekee saman.

uusi Nikkilä = korso 2.0.

*VASTINE: Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 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-radon (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 ennakoidaan 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. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.*

*Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. 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 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*KeNi-radan 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 liikennenuuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

## 7 Muistutus AG, 1 allekirjoittaja

Olen asunut pitkään Nikkilässä ja ulkoilen paljon erityisesti Kartanon alueella. Olen huolissani NG8-kaavasta, joka toteutuessaan tulee tuhoamaan Nikkilän ainutlaatuiset ulkoilupaikat. Myös kouluikäiset lapseni toivovat, että mainiot ulkoilualueet säilytetään ennallaan.

Toivon, että Sipoon kunta pysäyttää tämän kuntalaisten kannalta vahingollisen rakennushankkeen.

Mielestäni Sipoon kunta on nyt tekemässä suuren virheen. Sipoon luonto ja ulkoilumahdollisuudet ovat meille kuntalaisille tärkeitä ja niitä kannattaa vaalia kaikin keinoin.

Siksi toivon, ettei NG8-kaavaa toteuteta.

***VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä*



*tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valttina 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 olla 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.*

---

## **8 Muistutus AH, 1 allekirjoittaja**

Mielestäni Sipoon liikarakentaminen pitäisi pysäyttää. Suomen asukasluku vähenee, syrjäytyminen lisääntyy, päihde- sekä mielenterveysongelmat kasvavat. Ketkä muuttavat asuntoihin kun Helsinki, Vantaa etc. myös rakentavat koko ajan asuntoja lisää????!!

Rataliikenne on jo nyt tuonut eri alueille lisää huumeongelmia sekä jengiytymistä. Nuoret 11v-17v mielellään liikkuvat junalla ja jopa yöpyvät juna-asevilla. Sosiaalialan ammattilaisena olen etsinyt karanneita nuoria mm. juna-aseilta.

Kannattaa miettiä tarkkaan, ettei käy niin kuin isojen koulujen kanssa, että niihin ei ole oppilaita. Omakotitalo asumista kannattaisi tukea!

**VASTINE:** *Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 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-radon (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 ennakoidaan 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. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.*

*Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.*

---

## 9 Muistutus AJ, 1 allekirjoittaja

Mielenosoitus. ei vaaralliselle koulutielle. ei kaadeta metsää, se on turvapaikka linnuille.

**VASTINE:** Muistutus kirjataan tiedoksi.

---

## 10 Muistutus AK, 1 allekirjoittaja

Vastustan tuota rakennushanketta. Sipoosta löytyy satavarmasti paikkoja, johon voi rakentaa ilman, että jo valmis, paljon käytetty ulkoilualue tuhoutuu tai sen käyttö häiriintyy vakavasti. Mietin myös, että miten uuden alueen asukkaat suhtautuvat siihen, että heidän pihojensa poikki kulkee "vieraita" tyyppejä.

Myös kunnan velkaantuminen kaikkien rakennushankkeiden myötä mietityttää.

**VASTINE:** 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.*

*Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. 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 ympäröimät keskukset ja laajat viheralueet keskustun 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Kaava-alue on suunniteltu sillä tavalla, että julkinen ja yksityinen tila on selkeästi eroteltu. Siten rauhalliset pihat jäävät asukkaiden käyttöön eikä niillä lähtökohtaisesti olisi*

*läpikulkua. Toisaalta julkinen tila (kadut, puistot, virkistysalueet) on suunniteltu sillä tavalla, että ne ovat helposti saavutettavissa.*

*Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla.*

---

## 11 Muistutus AL, 1 allekirjoittaja

Tässä eräs mummi vastustaa rakentamista alueelle. En itseni vaan lapsieni ja lastenlasten puolesta.

*VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.*

---

## 12 Anmärkning AM, 2 undertecknare

Enligt syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för ett grönt, småstadslikt bostadsområde i norra delen av Nickby. Generalplanen för Sibbo 2025 omnämner dock inte byggande av småstadslikt bostadsområde. Sibbo är en kommun och inte en stad. Skapandet av ett småstadslikt bostadsområde i Sibbo skulle avvika från den övriga bosättningen i kommunen.

Målet för detaljplanen är att öka antalet invånare i Nickby till 10 000. Detaljplanen anser att detta är en förutsättning för att persontågstrafiken ska inledas på Nickby–Kervo-banan. Detta argument är felaktigt. Ett ökat befolkningstal i Nickby är ingen garanti för att persontågstrafiken kan inledas. Det finns orter i Finland med betydligt mindre befolkningsantal, som har persontågstrafik, t.ex. Sjundeå, Kemijärvi och Parikkala. Beslutet att inleda persontågstrafik tas av Helsingforsregionens trafik (HRT). HRT beställer lokaltågstrafiken av VR. Sibbo kommun har inte någon representant i HRT:s styrelse och det är knappast i Helsingfors, Esbo eller Vandas intresse att persontågstrafik inleds på Kervo-Nickby banan. Trafikledsverket har inte heller reserverat anslag för investeringar i tågbanan. Persontågstrafiken mellan Nickby och Kervo kan återupptas utan stora investeringar. Sibbo kommun och Kervo stad kunde dock inleda persontågstrafik på den nuvarande banan endast genom att förnya perrongerna och köpa trafiken direkt av VR, efter att Trafikledsverket gett tillstånd till detta. Utgångspunkten för planen är således baserad på felaktiga antaganden.

Trots att det har gjorts smärre ändringar i NG8-planen sedan det föregående planutkastet är planen fortfarande överdimensionerad och skulle stympa friluftsområdet och försämra livskvaliteten för Sibbobor. Befolkningstalet på området borde inte överskrida 2000 personer.

Nickby gård är det viktigaste friluftsf- och rekreationsområdet i Norra Sibbo. NG8-planen skulle förstöra nuvarande friluftsområde och motions slingor och frisbeegolfbana. Nickby gårds nuvarande motions slingor möjliggör tillgänglighet även för personer med funktionsnedsättning. Att röra sig i naturen och skogen har enligt forskning många positiva effekter på hälsa och välbefinnande.

Bevarandet av enhetliga skogsområden vore också miljövänligt. Det mest störande med planen är att den skulle stympa Norrskog. I en del av Norrskog har till och med höghus planerats. Höghus borde överhuvud inte byggas på området.

Ett bostadsområde på Nickby gård kan byggas, men i mindre skala. Höghus lämpar sig inte på området, utan främst egnahemshus och radhus. Det finns fortfarande möjlighet till byggande av höghus i övriga områden i Nickby. Nuvarande friluftsområde i Norrskog bör bevaras som sådant.

**BEMÖTANDE:** *Sibbo är en kommun, men i kommunen finns två tätorter, med närmare 6 000 invånare vardera, som på andra håll i Finland skulle kallas småstäder. I generalplanen för Sibbo 2025 har en del av planområdet beteckningen område för centrumfunktioner. Det betyder i praktiken en typ av bebyggelse som till exempel kan beskrivas med ordet småstadsläk. Sibbo är en omfattande kommun där det finns plats för flera olika typer av bebyggelse och det finns inte bara en typ av bebyggelse i kommunen. Generalplanen har anvisat var dessa olika typer av områden placeras, allt från centrumområden till landsbygd. Detaljplanen är därmed förenlig med generalplanen och bebyggelsen i Sibbo kommun.*

*På senare tid har Sibbo varit en av de snabbast växande kommunerna i Finland och i kommunens strategi har tillväxttakten fastställts till ca 500 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. KeNi-banan är alltså ett svar på den allmänna befolkningstillväxten och inte tvärtom.*

*Att öppna banan för persontågstrafik är en lång process som förutsätter flera olika planer och beslut. Avtalen om markanvändning, boende och trafik (MBT) är avtal som staten ingår med de största stadsregionerna. I MBT-planen 2019 omnämns KeNi-banan och projektet finns därmed med på den lista som avtalats med olika aktörer, bland annat staten, HRT och kommunen. I avtalet nämns år 2028 eller senare som tidpunkt för öppnandet av banan för persontrafik.*

*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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskoggen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till. Också frisbeegolfbanan blir kvar på området, men några korgar kommer att flyttas. I detaljplanen bestäms inte var frisbeegolfbanans banor placeras utan hur banan ändras klarnar i ett senare planeringsskede. Planeringen av banan kommer att göras i samarbete med frisbeegolfarna.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

*På själva skogsområdet har inte ett enda höghus placerats i detaljplanen. I planen har flera kvarter betecknats AKR, det vill säga kvartersområde för flervåningshus, radhus och andra kopplade bostadshus. De betyder ändå inte att alla dessa kvarter skulle bestå av höghus, eftersom planen också bestämmer antalet våningar. I största delen av AKR-kvarteren är våningstalet 2, vilket i praktiken betyder radhus. Höghusens antal har minskats jämfört*



*med det tidigare planutkastet och dessa har placerats i områdets södra del längs Klockarvägen. Av planområdets byggnadsbestånd är fyra femtedelar i småhus.*

---

### 13 Anmärkning AN, 1 undertecknare

Har följt med det nya bygget här vid Nickby gård och planerna för NG8 bygget.

Vi flyttade hit för snart 5 år sedan just för naturens skull och det är med stor besvikelse vi nu följer med hur naturen runt omkring oss byggs fullt! Alla de fina åkrarna och skogen förstörs....varför just här?? Varför inte längs med oljevägen eller fortsätta på jokipuisto? Måste det byggas så fullt? Förstår att järnvägen planeras till kervo men är det orsaken? Jag jobbar i Helsingfors, nordsjö....jag tänker inte åka med tåget till kervo o byta tåg för att komma till Helsingfors. Och behövs den järnvägen? Visst ska Nickby utvecklas men måste det göras nu genast med en sån sjujävlande fart?? På dessa 4 år vi bott här har det kommit höghus o jokipuisto medan många andra servicer försvinner. Brandstationen är en 10 poängare, bra ställe så inte nu bara dåligt heller men dethär nya NG8 bygget går så under bältet som något kan gå! Låt oss sibbobor ha lite av sibbo o Nickby kvar ännu! Lyssna på oss boende!

**BEMÖTANDE:** I planstommen för Nickby granskades 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 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 området 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.

Oljevägen, som nämndes i responsen, ligger längre bort från den centrala servicen och att anvisa området för bostadsbyggande skulle ställvis vara emot generalplanen. Ett problem när det gäller utvecklingen av området är bullret från landsvägen, som gör att området lämpar sig illa för bostadsbyggande.

KeNi-banan (Kervo–Nickby-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 alternativt färdssätt 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. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.*

---

#### **14 Muistutus AO, 1 allekirjoittaja**

Ilmoitan vastustavani Nikkilän kartanon kaavaa NG8 luonnonsuojelullisista ja ihmissuojelullisista syistä.

*VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.*

---

#### **15 Anmärkning AP, 1 undertecknare**

Jag har bott hela mitt liv i Kyrkoby och främst valt boningsort tack vare närheten till friluftsleder med frisk luft. Tack vare Vargspåret 1984-2013 och utmärkta friluftsleder har jag blivit en aktiv motionär som fullbordat [flera långa löp- och skidlopp].

Jag är särskilt orolig för att friluftslederna splittras och att en väsentlig del av de platta partierna på åkrarna försvinner.

Det vore synnerligen viktigt med platta partier för barn och unga, som vill lära sig skidning. Detta kunde få "massorna" i rörelse i stället för endast elitåkare.

Skidning upp och ned för backarna i skogen, vid bäcken och genom järnvägstunneln är mycket krävande och är t.o.m. farligt för en erfaren skidåkare, speciellt då det är is i spåren i branta kurvor eller då spåren är slitna.

De ritningarna, som är till påseende vid friluftsleden, tyder på att den nuvarande 2 km:s slingan och åkern (med skidspår på vintern) i praktiken helt kommer att täckas av bostäder och där det inte gör det, är det någon stig / väg / gata som korsar slingan.

Min anmärkning: Jag kan inte hitta någon konkret plan för en ersättande friluftsled. Jag anser att planen är ohållbar så länge denna brist inte har korrigerats.

Det skall väl inte vara meningen att kyrkoby- och nickbyborna i fortsättningen ska ta bilen till Sherwood i Kervo eller Söderkullas friluftsled, då de t.ex. vill skida eller löpa?

***BEMÖTANDE:** 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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

---

## 16 Muistutus AQ, 1 allekirjoittaja

Olemme asuneet Nikkilässä kartanon alueella 2.5 vuotta.

Muutimme luonnonhelmaan maalaismaisemaan missä pellot, metsä ja lenkkipolut vieressä. Saimme asua vuoden rauhassa kunnes meidän nurkalla alettiin tehdä uutta jatketta omakotialueella.

Olemme nyt kuunnelleet infran rakentamis ääniä ja melua jo vuoden ja kauhuksemme tajusimme että joudumme asumaan seuraavat 10 v. rakennustyömaalla uuden kaavan Ng8 vuoksi eikä maalaismaisemasta sen jälkeen ole mitään jäljellä.

Emme halua asua kaupungissa vaan pikkukylässä joten joudumme muuttamaan pois. Miksi tätä kaavaa ajetaan väkisin läpi vaikka kuntalaiset sitä vastustaa.

Ja kuka viulut maksaa kun nyt jo kunnanjohtaja on huolissaan miten tulevaisuudessa rahat riittää. Siitä huolimatta hän tätä omalla tahtotilalla kovasti haluaa.

Tulevaisuus näyttää huolestuttavalta muutenkin kun lama ja sodan uhka vaanii nurkalla. Minusta tämä kaava pitää laittaa jäähylle.

Vastustan tätä todella tyhmää hanketta.

***VASTINE:** Muistutuksessa viitataan oletettavasti Pohjanniityn kaava-alueen (NG9) rakentamiseen. Pohjanniityn kaava-alueen infrarakentaminen – kadut ja kunnallistekniikka – on tehty 2021–2022 ja työt ovat pieniä viimeistelyjä vaille kokonaan valmiit. Alueella jatkuu vielä talojen rakentaminen jokaisen tontinostajan aikataulujen puitteissa, mutta nykyasukkaille eniten häiriötä syntyy infrarakentamisesta syvine kaivantoinen pihojen tuntumassa. Vastaavaa haittaa Pohjanniityn nykyasukkaille ei pitäisi aiheutua NG8-kaava-alueen rakentamisesta, koska se tapahtuu lähimmillään yli 100 metrin päässä ja suurin osa töistä tehdään satojen metrien päässä. Rakennustöiden ei myöskään pitäisi kovin paljon näkyäkään säästettävän metsäkaistaleen ansiosta. Lisäksi alue rakennetaan valmiiksi osa kerralla, joten samassa paikassa rakentaminen ei jatku 10 vuotta putkeen. Työmaaliikenne tulee todennäköisesti olemaan näkyvin haitta NG8-alueen rakentamisesta Pohjanniityn alueella, mutta uusien pääkatujen valmistuttua todennäköisin työmaaliikenteen suunta ei mene Pohjanniityn kautta.*

*Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla.*

---

## 17 Anmärkning AR, 1 undertecknare

Det hårt kritiserade förslaget till detaljplan för Nickby Gårds centrum NG8 är framlagt till påseende. Planerarna framför bl.a. att detaljplanens syfte är att "utveckla och bevara gröns och rekreatiomsområdena". Vem som helst kan förstå att planerna leder till raka motsatsen.

Kritiken kan sammanfattas i 3 huvudpunkter:

1. Naturen: NG8-området som ligger på lämpligt gångavstånd från Nickby centrum är en pärla för naturälskare och motionsfrälsta och blir för all framtid förstört om planen förverkligas. Inget motsvarande område finns! Underbara bäckdalar, lundar,

skogsdungar och böljande åkerfält möjliggör stor artrikedom inom både flora och fauna. Här kan man koppla av, förbättra konditionen och bl.a. höra näktergalen och ett otal sångfåglar. Lärkor, tofsvipor, hackspettar, och rådjur observeras ofta, och i bäckdalarna frodas gulsippor, lungört, gullpudra och många andra rara växter. En medborgaradress mot planen med ca. 1500 underteckningar föranledde närmast kosmetiska förändringar. Det nuvarande 2 Km:s skidspåret som passar seniorer och mindre barn har ersatts med ett nytt spår på båda sidor av Gretasbäcken. Men här finns branta backar som gör det omöjligt för dessa befolkningsgrupper. I de ritningar som presenteras finns 3 olika broar över Ollbäcken som dramatiskt kommer att påverka bäckdalens natur.

Se även den av 'Nickby Gårds vänner' nyligen sammanställda dokumentationen <https://online.flippingbook.com/view/957893851/> som sakligt, detaljerat och illustrerat beskriver vad vi går miste om ifall NG8 förverkligas.

2. Persontåg Kervo-Nickby har varit en vägande motivering för NG8. I så fall borde Nickby växa med 5000 personer. Men tåg förutsätter tågbyte i Kervo. Redan 2015 gjorde HRT (Helsingfors regiontrafik) en utredning som visade att investerings- och driftkostnaderna för persontåg är mycket dyrare än busstrafik som är lika snabb och mera flexibel. I dag med eldrivna bussar, ökat distansarbete och osäkra ekonomiska framtidsutsikter är fördelarna med busstrafik ännu klarare. Själva tågstationsområdet är ett stort frågetecken. Det utgör grunden för NG8 men är fortfarande oplanerat, inte budgeterat och förutsätter dessutom en egen miljökonsekvensutredning.
3. Ekonomin: Hur hållbar är budgeteringen? Vad kommer stationsområdet att kosta? Bara broarna över Ollbäcken slukar många miljoner – för att inte tala om kommunaltekniken och infrastrukturen. Markundersökningar visar att marken på en del av de planerade byggnadsplatserna är direkt olämplig (stora kostnader!) för husbyggnad.

Kommunen har räknat med att tomtförsäljning på NG8 ska ge plus i kassan. Men budgeteringen gjordes före covid och Ukrainakriget. Sedan dess har kostnader på byggnadsmaterial stigit kraftigt, banklån blir svårare att få, räntorna stiger snabbt och den framtida ekonomiska utvecklingen är omöjlig att förutspå. Det är långtifrån säkert att man hittar villiga köpare till tomterna. Är vi skattebetalare villiga att satsa så mycket pengar i dessa ekonomiskt osäkra tider? Hur många av dagens beslutsfattare har grundligt hunnit och orkat sätta sig in i NG8 och ändå ska man fatta beslut som gäller tiotals miljoner euro!? Några kommunala beslutsfattare har dessutom öppet medgett att de inte visste (känner sig lurade) vad de gick med på då de godkände fortsatt planering av NG8.

Sist och slutligen måste vi fråga oss själva och våra beslutsfattare om vi faktiskt vill ha en så snabb utbyggnad av Nickby. Det finns också många andra områden i Nickby som lämpar sig för byggnad i mindre skala.

På basen av ovanstående anser jag att förslaget till detaljplan för Nickby Gårds centrum är orealistiskt och bör förkastas.

### **BEMÖTANDE:**

1. *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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

2. *Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-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. 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.*

*Eftersom KeNi-banan är en befintlig järnväg kräver inledandet av persontågstrafik inte en process enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.*

- 3. Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomi är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågstrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation. I bostadsområdets kostnader finns inberäknat en bro över Ollbäcken (Klockarvägen). Detaljplanen har planerats så att eventuella andra broar ska vara möjliga att förverkliga om de behövs för stationsprojektet, men kostnaderna och det verkliga behovet för dessa avgörs först då stationen planeras. Bostadsområdet i sig klarar sig med en bro över Ollbäcken.*

---

## 18 Muistutus AS, 1 allekirjoittaja

Vastustan Nikkilän kartanon alueen NG8 kaavaa.

Kyseinen alue on monille asukkaille hyvin tärkeä rauhoittumisen, luonnossa liikkumisen kannalta. Alueeseen ei pidä koskea ollenkaan rakennusmielessä.

Sen sijaan alue pitää jättää kuin se on.

Haluammeko lapsillemme täyteen taloja rakennetun Nikkilän jossa palveluita ei ole, rikollisuus rehoittaa ja luontoa ei ole.? Emme.!

Jos teidän on pakko rakentaa jonnekin luulisi sitten vaikka öljytien varressa lähellä ruxia olevan tilaa?

Me ei haluta Nikkilästä Korson/Koivukylän kaltaista aluetta. Itse olen sieltä muuttanut tänne ja nimenomaan ihastuin Nikkilän luonnonläheisyyteen ja rauhaan

Täällä on rakennettu ihan tarpeeksi ja kaunis keskusta on pilattu uusilla kerrostaloilla ja pilaatte ymmärtääkseni jatkossakin.

Jos jotain haluatte sipoolaisten hyväksi tehdä parantakaa terveydenhuollon palveluita. Keskittykää nykyisten asukkaiden hyvinvointiin ennenkuin edes harkitsette tänne tuhansia asukkaita lisää.

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina 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.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

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 ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.*

*Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radon (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 ennakoidaan 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 monipuolisuutta yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.*

---

## **19 Muistutus AT, 1 allekirjoittaja**

Muistutuksia Nikkilän NG8 kaavaehdotuksesta:

- NG8 alue on Nikkilän tärkein virkistys-, ulkoilu-, ja harrastusalueita ympärivuotisesti, hiihtoladut, kävelyreitit, frisbee golf
- Sipoon kunnan piti kehittää aluetta saamallaan avustuksella virkistysalueena, metsäpolut, maastopyöräily
- Alue tulisi säilyttää yhtenäisenä virkistysalueena, peltomaisemat, joen varren vierusta, metsäpolut, arvokas luonto ja kulttuuriperintömaisema

- Sipoota mainostetaan uusille asukkaille: "aloita aamus metsäpolulla"
- Täällä ulkoilee ympärivuotisesti paljon ihmisiä ja alue palvelee vetovoimaisena myös uusia asukkaita
- Nikkilässä ei ole mitään muuta vastaavanlaista ulkoilualuetta
- Alue pilataan, jos rakennetaan täyteen taloja, sillä kuka voi enää ulkoilla pihapiirien keskellä
- Nikkilästä rakennetaan tämän kaavan myötä uusi Korso ja asukkaiden tarvitsema lähiluonto tuhoetaan
- Arvokas alue on ehdottomasti säilytettävä edelleen virkistysalueena ja luovuttava kerrostaloista ja tiiviistä rakentamisesta
- Sipoon kunnan tulee etsiä muita vaihtoehtoja Nikkilän kehittämiseen ja rakentamiseen
- Henkilöjuna liikenteeseen perustuva kehittäminen on epärealistista. Nykyiset bussit ajavat tyhjiään Keravalle ja Helsinkiin
- Busseilla pääsee suoraan Keravalle tai Helsinkiin juna-asemalle sekä metroaseman viereen
- Monet ovat työssään siirtyneet tekemään etätöitä ja työmatkaliikenne on merkittävästi vähentynyt
- Junaliikenteelle ei todennäköisesti tule löytymään riittävästi käyttäjiä, joten siihen painottuvaa kehitystä ei tule tehdä.

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valtina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröivät 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.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää

*poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Avustuksella tarkoitetaan oletettavasti ELY-keskuksen vuonna 2021 myöntämää valtionavustusta lähivirkistysalueiden kehittämiseen. Tämä kerta-avustus on hyödynnetty alueen ulkoilureittien, etenkin Gretasbäckenin portaiden, kunnostamiseen ja nämä kunnostetut reitit jäävät ennalleen kaava toteuduttua.*

*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 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 olla 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.*

*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 liikennenuuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

*Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioitun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: alle viidesosa rakennusoikeudesta on 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. 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, Pohjanniityn metsä, Kylävuori, Riihimäki ja puronvarret.*

---

## 20 Muistutus AU, 1 allekirjoittaja

Kaavasuunnitelma pitää perua kaikiltaosin. Se tuhoaa Nikkilän ja Sipoon maineen lähiluontoystävällisenä kuntana. Yksikin talo pellolla pilaa Nikkiläläisten sielunmaiseman. Hanke perustuu raideliikenteen aloittamiseen henkilöliikenteessä Keravan ja Nikkilän välillä jonka VR on viimeksi 2015 todennut kannattamattomaksi, eikä nyt muutettu kaavakaan enään tue tuota hanketta vähentyneen asukasmäärän takia.

Se minkälaisia vaikutuksia kaavilla suunnitelmalla on alueen luontoon isossa kuvassa ei voi hyviksi sanoa. Alue tarjoaa nykyisellään fyysisen kunnon parantamisen lisäksi henkisen kunnon parantavan ominaisuuden.

Rakennusjärjestys suunnitelmissa iskisi suoraan sydämmeeseen vaikka sitä ei saatettaisi edes loppuun. Kerran pilattua ei saa korjattua. Ottakaa Sairaalan alueen pellot ja Kiinanmäki tehokkaaseen asuntorakentamis käyttöön. Perukaa NG8 hanke.

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina 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.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

*Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 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-radon (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 ennakoidaan 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. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.*

*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 liikennenuuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukko liikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseluille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

*Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.*

*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, mm. mainittu sairaalamäen alue. 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.*

---

## 21 Muistutus AV, 1 allekirjoittaja

NG8 Kaavoitusta ei tule toteuttaa.

Tällä tavalla tuhotaan taas osa Nikkilässä viihtymisen kannalta olennaisia alueita. Kartanoalueen alueet jotka ovat vielä toistaiseksi säilyneet hienosti melko koskemattomana tarjoavat vielä pienen palan Nikkilän historiaa. Alue on toistaiseksi rauhallinen ja erinomainen paikka ulkoiluun ja harrasta liikuntaa rauhassa. Jos kaava toteutuu niin ei alueelle muuta ihmisiä jotka hyötyisivät julkisista kulkuvälineistä (juna). Käy niin kuin Espoossa. Eli asutaan maalla niin että alle km säteellä on yli 2000 naapuria ja lähes kaikilla oma auto jotta päästään töihin. Juna ja halpa asuminen tekee tästä kylästä seuraavan Korson. Nämä ilmiöt alkavat jo näkyä Nikkilässä. Palvelut ovat nikkilässä ihan hyvät mutta kasvaako mm. päiväkotit ja koulu- paikat sitä tahtia kun perheitä muuttaisi uudelle alueelle. Panostakaa enemmän rakenattavien asuntojen kokoon ja laatuun. Tällä tavalla saadaan hyviä veronmaksajia kunnalle. Myös niin että kaikki rakennukset eivät ole keskitetty yhdelle alueelle tuhoten koskemattomaa luontoa. Pidetään Nikkilä kylänä ei lähiönä.

**VASTINE:** *Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valtina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröivät keskukset ja laajat viheralueet keskustun 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*



*virikistyksen ydinalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virikistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virikistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virikistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 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 ennakoidaan 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. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.*

*KeNi-radana 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.*

*Kaavassa on varauduttu siihen, että alueelle toteutetaan päiväkotitai -koteja, lisäksi löytyy varaus korttelikoululle, mikäli Nikkilän nykyiset koulut jäävät riittämättömäksi.*

*Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa on lähdetty siitä, että suunnitellaan omaleimainen ja viihtyisä asuinalue Sipoon strategian tavoitteiden mukaisesti. Tätä ohjataan sekä suunnittelullisilla ratkaisulla (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. Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.*

---

## 22 Muistutus AW, 1 allekirjoittaja

Olemme perhe Herralasta ja käytämme säännöllisesti Nikkilän kartanon ulkoilualuetta. Sinne ei kannata rakentaa suunniteltua asuin-alueita.

Vastustan Nikkilän kartanon NG8 hanketta. Kehittääkö vanhan sairaala-alueen ympärillä olevia aleita ja kaavottakaa sinne uusia asuin-alueita.

Sairaala-alueen ympärille voi rakentaa joka ilman suuntaan. Esim juna aseman voi siirtää eri paikkaan.

**VASTINE:** 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, mm. mainittu sairaalamäen alue. 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.*

*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.*

---

## 23 Muistutus AX, AZ, 1+1 allekirjoittajaa

Nikkilän kartanon alue tulisi säilyttää nykyisenlaisena virkistysalueena. Mikäli aluetta ryhdytään kehittämään NG8-hankkeen mukaisesti, tulee se aiheuttamaan peruuttamatonta sekä laajamittaista vahinkoa Nikkilän viihtyisyyteen, arvokkuuteen ja identiteettiin. Maaseutumainen ja rauhallinen Nikkilä on tarjonnut kaivatun vaihtoehdon tiiville kaupunkiasumiselle sopivan matkan päässä Helsingistä sekä muista ympäröivistä kaupungeista. Toteutuessaan hanke muovaisi alueen olemusta täysin päinvastaiseen suuntaan niistä lähtökohdista, joihin kylän ominaispiirteet sekä vetovoimaisuus ovat tähän asti perustuneet. Maisemallisesti merkittävät kohteet ja virkistävä lähiluonto ovat vaarassa turmeltua pysyvästi ja näin ollen asumisen laatu sekä asumisviihtyvyys pahimmassa tapauksessa heikentyisivät merkittävästi Nikkilän alueella.

Kartanon alueelle keskitetyt ulkoilu- ja liikuntamahdollisuudet ovat korvaamattomat nykyisessä ympäristössään. On suojeltava yhä harvinaisemmaksi käyviä metsäisiä alueita sekä lähiluontoa, jossa toteutuu matalan kynnyksen mahdollisuus pistäytyä virkistäytymässä. Virkistysalueiden säästämistä puoltaa niin ympäristöpsykologinen, kansanterveydellinen kuin luonnonsuojelullinenkin näkökulma. Havainnekuvista sekä kaavakartoista on selvästi tulkittavissa, että suunniteltu rakennuskanta sekä sen vaatima infrastruktuuri vaurioittaisi ympäristöä ja maisemaa hyvin perustavanlaatuisesti. Vaikka ulkoilureitit näennäisesti säilyisivät täysimittaisina ja Pohjanmetsän ulkoilualue

suurimmaksi osaksi eheänä, olisi rakennetun ympäristön vaikutus alueella siltikin pysäyttävän radikaali. Lisäksi suojeltavaksi osoitettuihin luontokohteisiin kohdistuisi väistämättä merkittäviä riskejä ja rasitustekijöitä, vaikka ne ovatkin osittain rajattu suunnittelualueen ulkopuolelle.

KeNi-radon käyttöönoton kannattavuus nojaa pitkälti asukasmäärän suureen – jopa voimakkaasti ylimitoitettuun – kasvuun. Tällainen kehityssuunta, jossa pyritään kasvattamaan kuntaa mittavilla hankkeilla verrattain pikaisella aikataululla, on hyvin riskialtis. Asuinalueen laajentuessa ja väkimäärän kasvaessa muutos näkyy niin yleisessä turvallisuudessa, viihtyisyydessä sekä palveluiden saatavuudessa. On siis perusteltua olla huolissaan siitä, millaisiksi asuinolosuhteet Nikkilän seudulla kehittyvät.

Mielestäni on yhä aiheellista tarkastella hienovaraisempia suunnitteluratkaisuja vastata Nikkilään kohdistuvaan kasvupaineeseen. Asemakaavaehdotus NG8 on lyhytnäköinen ja äärimmäisen tuhmaileva hanke, mikäli aikomuksena on säilyttää Nikkilän maaseutumainen olemus ja sille tärkeät piirteet. Luontoarvojen ohella paikan erityisyys on uhattuna. Hankkeen myötä Nikkilän yleisilmeestä tulisi pahimmillaan tunnistamaton ja yksiulotteinen, uudesta rakennuskannasta taasen arkkitehtonisesti irrallinen sekä ympäristöönsä huonosti istuva. Tähänastisen Nikkilän rakennetun ympäristön hienous on perustunut kiinnostavaan historialliseen kerroksisuuteen, uuden ja vanhan välillä vallitsevaan harmoniaan. NG8:n myötä tällaisen hienovaraisten kerroksellisuuden mahdollisuudet toteutua typistyisivät oleellisesti.

Päätävien tahojen on nyt vakavasti punnittava, miltä arvopohjalta Nikkilää kehitetään: minkälaiset intressit ohjaavat päätöksentekoa ja kenen etua tämänkaltaisen hankkeen todellisuudessa ajaa. Huoli tärkeän virkistysalueen menettämisestä sekä maiseman radikaalista muuttumisesta on todellinen ja kollektiivinen Nikkilän asukkaiden keskuudessa. Jatkuvan kasvun tavoittelu hinnalla millä hyvänsä ei ole tarkoituksenmukaista – etenkin, jos sen kustannuksella muut tärkeät arvot tuhovoimaisesti mitätöidään.

***VASTINE:** 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. 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.*

*Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. 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 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.*

*Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 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 ennakoidaan 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 monipuolista yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.*

*KeNi-radana 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 liikenneuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava tullaan toteuttamaan alue kerralla asuntojen kysynnän mukaan. Jos muutto Sipooseen ja Nikkilään hidastuu, myös asemakaavan toteuttaminen hidastuu. Siksi ei ole tarkoituksenmukaista ottaa koko alue kerralla rakennettavaksi ja työmaaksi, vaan edetään osa kerralla. Myöskään kunnan resurssien puitteissa ei ole tarkoituksenmukaista edetä liian nopeasti kaavan toteutuksen suhteen. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on harkittu julkaistavan yhtenäisenä kaava-alueena: on joka tapauksessa oltava kokonaisuudesta suunnitelma, jotta osista voidaan myöhemmin muodostaa eheä ja toimiva kokonaisuus ja voidaan muun muassa arvioida suunnitelman vaikutuksia kokonaisuudessaan. Koska kokonaisuuden suunnitelma on tarpeen laatia, on se hyvä myös tuoda asukkaiden tietoon ja arvioitavaksi kerralla eikä pienissä osissa.*

*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 alueiden suunnittelussa. Näin syntyy elävää ja mielenkiintoista ympäristöä. Kaavasunnitelman lähtökohdista on ollut Nikkilän ympäristöön sopiva rakennuskanta, joka on korkeintaan noin neljäkerroksista. Siksi alueen suunnittelussa niin sanottu tiivismatala suunnitteluperiaate onkin ollut yksi lähtökohdista, jolla on luotu alueelle viihtyisää pienimittakaavaista ympäristöä. Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosa sijoittuu pientaloihin.*



## 24 Muistutus AY, 1 allekirjoittaja

Kaavan peruuttaminen kokonaan olisi kaikkein järkevin ratkaisu, pitäisi keskittyä ennemminkin pohtimaan sitä, minkälainen on oikeasti viihtyisä kunta, eikä kaavoittaa pelkästään päähänpinttynyt ideologia edellä kaupunkikeskusta, jota paikalliset eivät halua. Kyseinen alue on todella kaunis kokonaisuus ulkoilualueena ja sitä pitäisi osata arvostaa ja tiedostaa sen olevan todella merkityksellinen kuntalaisille. Yksikin rakennettu talo sille alueelle pilaa sen kauniin idyllin, josta kuntalaiset ovat nauttineet pitkään. Kannatan sitä, että tiivistä kaupunkimaista asumista juna-aseman kupeessa puoltavat valtuutetut muuttaisivat itse johonkin lähioon pk-seudulle asumaan, jossa pääsisivät nauttimaan siitä haaveilemastaan asemanseudun meiningistä häiriötekijöineen. Eikö kuulostakin houkuttevalta?

Oletteko lukeneet kuntalaisten palautteita ollenkaan ajatuksella läpi? Mitkä ovat keskeisimmät tekijät, minkä takia Sipoossa halutaan asua? Onko ne syyt tiivis asuminen juna-aseman ympäristössä häiriötekijöineen vai sopivan väljä, turvallinen ja maaseutumainen kunta?

Junayhteys on kovin epäkäytännöllinen, en usko sen palvelevan kovinkaan suurta määrää kuntalaisia. Ihmetyttää myös se, että minkäänlaisia kustannuslaskelmia ei haluta nostaa esille, jos yhteys ei kannatakaan. Sitä ei millään haluta mainita ketkä joutuvat maksajiksi ja mitä ne summat tulisivat olemaan.

Olisi hienoa nähdä Sipoon irtautuminen kokonaan MAL-sopimuksesta, niin kauan kun Sipoo on sitoutunut noudattamaan kyseistä sopimusta, on ihan turha leikkiä mitään itsenäistä kuntaa. Myöskin HSL:lle menevät kuntaosuudet ovat jo todella suuria, ehkä olisi syytä pohtia sitäkin, missä määrin on enää järkevää kuulua HSL-alueeseen?

Olisi syytä vihdoin myöntää se, että olette tekemässä todella isoa virhettä, jos tuollaista kaavaa edistetään. Nikkilästä ei tarvitse pakonomaisesti yrittää tehdä sellaista paikkaa, jossa lisääntyy turvattomuus ja häiriötekijät ja sen myötä viihtyvyys sekä vetovoima laskee. Pitäisi olla sen verran avarakatseisuutta ja osata arvostaa sitä idyllisyyttä, luonnonrauhaa ja väljää asumista mikä ainakin toistaiseksi täällä vielä vallitsee, sekä kyetä käyttämään edes jonkinlaista järkeä ja harkintaa päätöksenteossa.

**VASTINE:** Suunnittelu on lähtenyt siitä, että asuinalue suunnitellaan keskitetyksi ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja tästä syystä eniten muuttuu avoin peltomaisema. 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.*

*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 alueiden suunnittelussa. Näin syntyy elävää ja mielenkiintoista ympäristöä. Kaavasunnitelman lähtökohtana on ollut Nikkilän ympäristöön sopiva rakennuskanta, joka on korkeintaan noin neljäkerroksista. Siksi alueen suunnittelussa niin sanottu tiivisrata suunnitteluperiaate onkin ollut yksi lähtökohdista, jolla on luotu alueelle viihtyisää pienimittakaavaista ympäristöä. Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.*

*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 liikenneneruuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

*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 kunta saa paremmin ääntään kuuluviin ja ns. kokoaan isompaa roolia seudun kehittämisessä, mutta myös suoraa taloudellista hyötyä mm. sopimukseen sidottujen valtion asumisen ja liikenne- ja infrahankkeiden kehittämistukien myötä. Vuosittain valtio jakaa MAL-sopimuskunnille kymmeniä miljoonia euroja erilaisia kuntatekniikan ja liikennehakkeiden 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-radan avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valttina on muun muassa kehittyvät maaseudun ympäröimät keskukset ja laajat viheralueet keskusten 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.*

---

## 25 Muistutus AÄ, 1 allekirjoittaja

Haluaisin tuoda ilmi vastustukseni NG8-kaavaan, myös näihin päivitettyihin ja muutettuihin suunnitelmiin.

Kaavasuunnitelma pitää perua kaikilta osin. Se tuhoaa Sipoon ja Nikkilän maineen luontoystävällisenä kuntana ja alueena. Kartanon peltomaisema on meidän nikkiläläisten sielunmaisema, jota ei saa tuhota. Yksikin talo siellä pellolla pilaa sen maiseman, mihin juuri ja juuri saamme futiskuplan sopimaan. On itseisarvo, että alakoulu voi kuntakeskuksessakin olla (melkein) pellon reunalla, niin kuin Lukkarin koulu nyt on. Kartanon alue pitää säilyttää nykyisen kaltaisena monipuolisena virkistys- ja liikunta-alueena – on arvokasta, että näin lähellä pääkaupunkia on tällainen maalaiskunta, jossa on maanviljelystä ja lehmiä ja hevosia pelloilla. Jos NG8-aluetta aletaan rakentaa, sen aiheuttamia tuhoja (fyysisiä ja imago) ei saada peruttua tai korjattua.

Rakentaminen tuolle alueelle tuhoaa peltomaiseman ja metsiä. Se, että joku ojanpätkä jätetään rakentamatta, ei riitä. Se tulee tuhoutumaan rakentamisen takia, hulevesien jne. vuoksi. Eläimet pakenevat rakentamisen aikana eivätkä tule takaisin. Se, että nyt Nikkilästä pääsee vaikka sen futis-kuplahallin takaa nopeasti ja helposti katsomaan kumpuilevia peltoja, on arvokasta. Nykyään puhutaan paljon mindfulnessista ja tuo maisema vetää vertoja merimaisemalle rauhoittavuudessaan. Aurinkoisena talvi- iltapäivänä peltojen keskellä hiihtäminen ... SE on myyntivaltti, millä Sipooseen saadaan uusia asukkaita tai nykyiset pidettyä. Se on sitä "lenkille kotiovelta", "aloita päiväsi luonnon keskellä" miten Sipoota markkinoidaan. Ei se, että "meillä on tässä tämä pelto ja metsä pistetty tonteiksi ja tässä olis sellainen pikkukaistale jotain luontoa ja hei, meiltä menee silloin tällöin juna jolla pääset jonnekin, josta joudut vielä matkustamaan ikuisuuden... ja veroprosentti muuten nousee pilviin, koska junaliikennettä pitää kompensoida VR:lle". Lisäksi on kestävämpää suunnitella alueen liikenne kulkemaan alakoulun ohitse, kun tendenssi muuten on ohjata liikenne kauemmas alakouluista.

Lapset ja nuoret liikkuvat liian vähän, te päättäjät ja virkamiehet tiedätte tämän. Tällä hetkellä tuo ulkoilureitti ja sen metsät ovat monen nikkiläläisen ala- ja yläkoulun liikuntatuntipaikka, ympäri vuoden (suunnistus, trail run, hiihto, metsäretket bilsan tunneilla, lista on loputon). Korvaavat paikat tulevat olemaan kaukana, ehditäänkö niille lukujärjestyksen puitteissa?

Hanke perustuu haaveeseen henkilöliikenteestä raiteilla Keravan ja Nikkilän välillä ja ylimitoitettuun väestömäärän kasvuun. VR on todennut tämän ratahankkeen jo kannattamattomaksi ja kunta on silti valmis sitoutumaan järjestömiin kustannuksiin hamaan loppuun asti, kompensoidakseen tämän kannattamattomuuden VR:lle – millä rahalla? Korotetulla veroprosentilla, kun jo ylempänä heitin? Kaavaa on matkan varrella muokattu ja sen tuoma asukasmäärä ei todellakaan edesauta tuota kannattamatonta raideliikennettä, eikä edes tuon asukasmäärän toteutuminen ole mitenkään mahdollista tässä maailmanpoliittisessa tilanteessa. Unohdetaan siis koko asia, haudataan NG8.

Lisäksi raideliikenteen vaatimat muut muutokset paikallisliikenteessä heikentäisivät meidän nykyisten nikkiläläisten joukkoliikenneyhteyksiä tavalla, joka herättää oman auton ostohaaveet (ja näillä sähköhinnoilla se ei olisi sähköauto). Jos nyt pääsemme pienellä kävelyllä HSL:n bussien reiteille ja niillä busseilla joko suoraan Helsinkiin tai Keravalle ja sieltä junaan vaihtaen, jatkossa pitää tallustella pidemmin Nikkilän asemalle (tai käyttää siirtymään autoa tai mahdollisesti jotain syöttöliikennebussia), josta pääsee vain Keravalle, josta pitää taas vaihtaa. Jos bussilla nyt pääsee vaikka Viikkiin tai Kumpulan kampukselle ilman vaihtoa (molemmissa mm. Helsingin yliopiston kampusalueet ja hyvät jatkoyhteydet muuallekin), jatkossa pitäisi vaihtaa Helsingissä vielä junasta ja matkustaa takaisin päin päästäkseen kampukselle. Junayhteyshanke Keravalle on tuhoon tuomittu ja ihan turha kuluerä kunnalle ja kuntalaisille. Bussi on oikeasti kätevämpi, ketterämpi ja parempi vaihtoehto omalla autolla kulkemiselle.

Hanke perustuu suunnitelmiin liian nopeasta kasvusta. Kunnan asukasmäärän nopea kasvu ei ole kannattavaa ja sillä on haitallisia seurauksia. Olisi parempi kasvaa pikkuhiljaa, laadukkaasti. Ei gryndereiden pykäämiä pikkuasuntoja (4h+k 70m<sup>2</sup> tms. "perheasuntoja"), ei tuhansia asukkaita kerralla. Tällainen on riskialtista, jatkuva kasvu ja siitä haaveilu on riskialtista ja väärin meitä nykyisiä asukkaita kohtaan. Me haluamme pitää Nikkilän maaseutumaisena, sillä on meille arvoa. Sellaisen Nikkilän me muistamme, sellaiseen me muutimme (2000-luvun alussa, eli ihan nykyaikana kuitenkin), sellaisessa haluamme asua. Emme missään "pikkukaupunkimaisessa kuntakeskuksessa, jossa joskus oli luontoa jokaisen asukkaan saavutettavissa". Rehellisesti maalla, missä keväisin keskustaa ympäröivillä pelloilla haisee siankakka. Jos se tarkoittaa sitä, että meillä ei ole Tokmannia tai Lidliä Nikkilässä, niin sitten se tarkoittaa sitä. Siksi meillä on sitä bussiliikennettä kunnan sisällä ja naapurikuntiin (ja ne omat autot tosi monella, maalla tarvitaan aika usein omaa autoa).

Jos ja kun uutta rakentamista kuitenkin tarvitaan, rakentakaa joen toiselle puolelle, Jokipuiston ja Ruxin alueelle, esimerkiksi purettavien Kiinanmäen talojen alueelle. Sille alueelle on jo sitä infrastruktuuria.

Pyydän, että mietitte vielä ja päätätte, että NG8 ja junaliikenneunelmat keskeytetään. Vielä ei ole liian myöhäistä.

**VASTINE:** 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 ympäröivät

*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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen*

*tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

*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 liikennesuorauksissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

*Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radon (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 ennakoidaan 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. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.*

*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 ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.*

---

## 26 Anmärkning AÄ, 1 undertecknare

Jag har bott i Nickby sedan 1990 och har i 25 år rört mig i markerna kring Nickby gård varje dag. Jag anser att det här området är det allra bästa som Nickby har att bjuda: Riktig natur som INTE är det samma som hus, asfalterade vägar och små tillrättlagda planteringar. Naturen har en helande inverkan på dagens stressade, trötta människor. Här finns lugn, skönhet, tystnad, rik flora och fauna. Allt detta är oersätligt.

Jag är helt av samma åsikt med dem som lägger stora frågetecken till "nödvändigheten" av tågförbindelse till Kerava och till användandet av miljontals euro för detta naturskövlande byggnadsprojekt. Utbyggnaden av Nickby gårds område skulle vara en upprörande dundertabbe!

**BEMÖTANDE:** 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.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i



*kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreatiionsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya ruten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreatiionsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

*Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-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.*

---

## 27 Muistutus AÖ, 2 allekirjoittajaa

Palaute NG8-alueen kaavaehdotuksesta

### Virkistysalueiden merkitys

Vaikka alueen kaavaehdotus on nyt rakennettu niin, että alueelle sijoittuvien asujien määrää on pienennetty, ovat muutokset kokonaisuudessaan kuitenkin riittämättömät, jopa vähäiset. Jo suunnitelman esittely kertoo olennaisen: "Asemakaavan tarkoituksena on luoda edellytyksiä vihreälle, pikkukaupunkimaiselle asuinalueelle". Sipoo on kunta, ei kaupunki - ei edes pieni sellainen. Kaupunkimaista aluetta tänne ei haluta ylipäätään, saatikka juuri tuolle Nikkilän ainoalle virkistysalueelle; jos kunta on halukas ja valmis kuuntelemaan kuntalaisia, niin viesti välittyi mielipiteissä.

Lähtökohtaisesti olemme sitä mieltä, että ylipäätään alueelle rakentaminen tuhoaa pohjoisen Sipoon ainoan virkistysalueen. "Aloita aamuski metsäpolulla." Toivoisimme, että



tämä voisi olla jatkossakin Sipoon slogan. Nikkilässä on jo nyt suhteessa vähemmän ulkoilureittejä luonnonmaastossa kuin Söderkullassa kuin Söderkullassa.

Jos Nikkilän ainoa virkistysalue tuhotaan, ajetaan ihmiset eriarvoiseen asemaan. Jos omistat auton, pääset luontoon. Jos et, niin olet auttamattomasti virkistysalueiden palveluiden ulottumattomissa, sillä julkinen liikenne on Sipoossa täysin vajaata. Jos luontoon päästäkseen on käytettävä jotain kulkuneuvoa, vähenee ulkoilualueiden käyttöaste.

Samalla ajetaan ihmiset siihen tilanteeseen, että ulkoillakseen virkistysalueilla on käytettävä autoa.

Ilmaiset, helposti saavutettavat virkistys- ja ulkoilualueet ovat kunnalle halvimpia tapoja tukea kuntalaisten hyvinvointia ja ehkäistä monia sairauksia ja turhia poissaoloja töistä. Tästä ollaan kuitenkin tämän kaavasunnitelman myötä luopumassa, sillä asuinalueiden välissä kulkevat "viherkäytävät" eivät korvaa aitoa luonnossa liikkumista.

#### Vaikutukset luontoon

Kartanon keskuksen suunnitelmalla ei olla tuhoamassa ainoastaan Nikkilän ainoaa virkistysaluetta peltoineen ja metsineen, vaan samalla "viherkäytäviksi" nimetyt alueet heikkenevät luontoarvoltaan. Ollbäckenin purojokilaakso on mm. kalataloudellisesti merkittävä alue.

Ns. Turhapuronkoski, joka on Ollbäckenin ylin koski ja virtakutuisten kalalajien lisääntymis- ja poikasalueeksi soveltuvaa aluetta. Purojokilaakson kosket ja purojokuoma ovat monipuolisuuden ja luonnonmukaisuuden puolesta arvokkaita. Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistys on jo vuonna 2008 ehdottanut toimenpiteiksi turvata kalojen vaellusmahdollisuus aina Turhapuronkoskelle saakka ennallistamalla uomaa. Niin ikään kutusoraikkojen rakentaminen Turhapuronkoskelle sekä Nikkilän pohjoispuolisen virtapaikan kiveäminen ja sorastaminen uoman monimuotoistamiseksi ovat suositeltavia muutoksia.

Maisemanhoidon ja Sipoon yleissuunnitelmassa 2002 mainitaan, että Ollbäckenin purolaidunalue on luokiteltu arvokkaaksi Uudenmaan perinnemaisemat-julkaisussa. Suunnitelmassa korostetaan kulttuurista maisema-arvoa ja annetaan suosituksia esimerkiksi purolaaksoon näkyvien varastorakennuksien suojaamiseksi kasvustolla. Alueelle suositellaan myös umpeen kasvaneen kasvuston raivaamista pois sekä laidunalueen laajentamista. "Antbackan mäen rinnepelloilta avautuu hienoja näköaloja Ollbäckenin laaksoon sekä Näsebäckenin suuntaan. Rinteen pellot suositellaan säilytettävän avoimina, jotta mäen avara tunnelma säilyisi."

Edelleen tuossa suunnitelmassa suositellaan, että ko. purojokilaakson kasvillisuutta harvennettaisiin säilyttäen puronvarsilehdosta tärkeimpiä osia, jotta näkymät Nikkilän Kartanolta saataisiin avattua paremmin.

#### Alueen rauhallisuus ja vaikutus vanhempiin Kartanon alueisiin

Nyt ehdotetussa kaavassa Kartanon keskus perustuu siihen, että joka puolella pääsee ajamaan ympäri. Alue on liitetty Kartanon alueen vanhoihin osiin ja Lukkarin alueeseen niin ikään ajatuksella, että ympäri pääsee ajamaan.

Jo nyt sekä Söderkullassa että Nikkilässä ovat haasteena nuoret mopoilijat sekä nuoret aikuiset, jotka autoilevat iltapäivisin ja viikonloppuisin sekä kesäisin ympäri vuorokauden aiheuttaen merkittäviä vaaratilanteita. Ajot kohdistuvat nimen omaan niihin alueisiin, joissa pääsee näppärästi ajamaan ympäri jonkun tietyn alueen.

Tällaisella suunnittelulla tuetaan lieveilmiöiden lisääntymistä, vaarallista tieliikennekuluttuuria, tiellä liikkuvien turvattomuutta sekä alueiden levottomuutta. Vanha Nikkilän Kartanon alue on ollut tähän asti Kylävuorentietä ja Humalistontietä lukuun ottamatta rauhallista aluetta. Tämän suunnitelman myötä esimerkiksi Kartanontiestä ja Pohjanniityntiestä ollaan tekemässä läpiajoteitä, jotka houkuttelevat juuri tällaiseen ympäri ajamiseen. Molemmat tiet ovat nyt olleet päätyviä teitä, joista ollaan tekemässä pitkän suoran teitä, joissa kiihdyttäminen suuriin nopeuksiin on erittäin todennäköistä, jopa varmaa.

Vastaavasti Lukkarin koulun idyllinen ja rauhallinen sijainti ollaan muuttamassa valtavan massan läpiajoalueeksi, jolla pienen koulun turvallinen ympäristö tuhoetaan. Tämän ison tien kautta, aivan koulun editse kulkevan tien kautta uuden Kartanon keskuksen, vanhan Kartanon alueen sekä Paippistentien Helsinkiin suuntaavat työmatkalaiset ajavat.

Tällä suunnitelmalla ollaan tekemässä uutta aluetta, jota leimaa levottomuus ja joka vaikuttaa väistämättä vanhempiin alueisiin. Pahimmillaan se vaikuttaa vanhempien alueiden asuntojen arvoon negatiivisesti. Esimerkiksi Pohjanniityntiellä olevat kiinteistöt ovat nyt olleet suhteellisen vähäliikenteisen, päätyvän tien varrella, josta aukeaa suoraan pääsy luonnonmaastoon, Nikkilän parhaille marjamaille sekä hiljaisuuteen. Suunnitelman mukaan tiestä olisi tulossa läpiajotie ja luontoon pääsyn mahdollisuus poistuu, mikä osaltaan voi laskea kiinteistöjen haluttavuutta ja sen myötä arvoa.

Nikkilää leimaa maaseutumaisuus. Ihmiset muuttavat pääkaupunkiseudulta Sipooseen nimenomaan vihreiden arvojen vuoksi; täällä luonto on helposti saavutettavissa, vielä. Mikäli suunnitelma toteutuu, siirtyy luontoon pääsy automatkan päähän. Sipoonkorpi on upea, mutta se ei ole helposti saavutettavissa kävellen Nikkilän keskustasta. Kunnan keskittymän tärkein arvo oltaisiin siis tuhoamassa.

#### Kartanon keskuksen suunniteltu talokanta

Nyt ehdotetussa kaavassa alueelle on pinta-alaltaan suunniteltu suurimmalta osin AKR-kortteleita eli asuinkerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialuetta. Tämä mahdollistaa valtavan määrän kerrostalojen rakentamisen.

Parhaat marjastusalueet ovat jäämässä kerrostalojen alle ja alueen pohjoisosia leimaavat kerrostalot, eivät hiljaisuus ja kaunis metsämaisema.

Vastaavasti pientaloille on varattu suunnitelmassa suhteessa vähän pinta-alaa.

Olemme pettyneitä siihen, että luontoarvoiltaan arvokasta aluetta halutaan ylipäättään tuhota ja rakentaa täyteen, vaikka vaihtoehtoja varmasti olisi. Olemme kuitenkin järkyttyneitä siitä, kuinka tiheää rakentamista nyt ollaan suosimassa. Esimerkiksi arvokas Nikkilän Kartano ollaan suojelemassa, mutta alue on jäämässä pieneksi ja ympäröidään AKR-korttelilla.

#### Vaihtoehto

Ymmärrämme sen, että kuntaa on kehitettävä ja on rakennettava lisää, jos halutaan lisää veronmaksajia. Olemme kuitenkin syvästi huolissamme vallitsevasta suunnasta, joka leimaa kaavoittamisen suunnittelua. Tuntuu käsittämättömältä, että rakentaminen tehdään sokeasti miettimättä syvemmin vaihtoehtoja. Sen sijaan, että Nikkilän ainoa virkistysalue tuhottaisiin, olisi syytä miettiä vaihtoehtoja, jotka toisivat nimenomaan vähemmän radikaaleja muutoksia.

Ensimmäinen ja olennainen kysymys kuuluu, onko ratahanke mietitty loppuun asti? Tällä hetkellä bussit kulkevat harvakseltaan Sipoossa, sillä asiakkaita ei ole. Vuoroja vähennetään koko ajan. Jos Kartanon keskukseen muuttaa vaikkapa 1500 työkäistä henkilöä, onko ajateltu, että he kaikki ovat automaattisesti junaradan käyttäjiä? Sipoossa, jonka sisällä tarvitaan kuitenkin autoa siirtyäkseen vaikkapa harrastuksiin kunnan sisällä? Junaradan ehdoton heikkous on myös sen joustamattomuus. Bussireittejä voidaan muuttaa tulevaisuuden muuttuvien tarpeiden mukaan, mutta juna kulkee siinä, missä rata on. Tällä hetkellä on mahdollista päästä yhdellä bussilla Helsingin keskustaan, mutta junalla se ei tulisi onnistumaan. Vaihtojunan odottelut ja VR:n talvihidastukset laskettuna mukaan reitti onkin yhtäkkiä todennäköisesti hitaampi ja mahdollisesti epävarmempi kuin suoralla bussilla kulkeminen.

Kenen tai keiden etuja ajetaan oikeasti koko ratahankeella?

Meidän mielestämme ratahanke pitäisi hylätä sen kannattamattomuuden vuoksi.

Ehdotuksemme on, että kunta kartoittaa tarkemmin jo olemassa olevia asuinalueita ja ryhtyy laajentamaan niitä mittavammin kuin vain muutaman tontin verran. Esimerkiksi Nikkilän Kartano 2-alueen jatkamista peltoalueelle olisi syytä kartoittaa. Tuo jatke olisi luonnollinen jatke eikä olisi vielä liian kaukana keskustasta.

Itäisen Jokipuiston ympäröiville pelloille oli aikoinaan olemassa valmiita suunnitelmia niiden ottamiseksi asuinrakennuskäyttöön. Sen alueen eittämätön etu olisi nopea ja helppo pääsy Öljytielle ja Keravantielle. Tällöin työmatkaliikenne ei kuormittaisi Nikkilän keskusta-alueita, kuten nyt tehty Kartanon keskuksen suunnitelma. Etäisyys keskustasta olisi edelleen varsin kohtuullinen myös jalan liikkujille.

Jos tälle alueelle suunniteltaisiin esimerkiksi Porvoon puutalokorttelin (Länsiranta) tapainen kaunis, matala puutaloalue, se ei vaikuttaisi kirkkojen arvokkaaseen kulttuurimaisemaan.

Suursuon alueen rakentamattomia alueita olisi syytä myös tarkastella.

Entäpä radan varsi Pornaistentien toisella puolella? Jokilaakson aluetta voisi jatkaa myös radan pohjoispuolelle, jolloin se olisi luonteva jatke alueelle. Samalla Sipoonjoen hyödyntäminen olisi järkevää ja helpompaa. Nythän Sipoo on näyttäytynyt kuntana, joka ei hyödynnä lainkaan kuntaa halkovaa jokea.

Nikkilän keskusta-alue on täysin vajaalla hyötykäytöllä. Esimerkiksi käyttämättömänä oleva kunnantalo ja sen tontti olisivat erinomaisia korkeamman rakennuskannan aluetta. Samalla palveluita pystyttäisiin tuomaan tehokkaammin keskustan alueelle.

Virastotalo on aikansa elänyt; tontti on valtava ja kerrosrakentamista voisi tässäkin suosia. Myös muita vastaavia tontteja kyläraitilla on, esimerkiksi kiinteistöt, jossa sijaitsevat Sipoon syke ja Keisari.

Näitä keskustan tontteja hyödyntämällä tehokkaammin saataisiin sijoitettua korkeaa rakennuskantaa keskustaan eikä sitä tarvitsisi sijoittaa metsän päälle.

#### Yhteenveto

Vastustamme voimakkaasti nyt tehtyä kaavaehdotusta, NG8-alueen kaavoittamista rakennuskäyttöön sekä KeNi-ratahanketta. Sipoossa ollaan tekemässä valtavan suurta, tulevaisuutta leimaavaa ja huomattavan paljon kansalaisaktiivisuutta herättänyttä päätöstä. Nyt ehditään vielä vetämään jarrusta ja tekemään ratkaisu, jossa kuunnellaan kuntalaisia ja jossa nostetaan kuntalaisten hyvinvointi ja luontoarvot ykkösasiaksi.

"Aloita aamusi metsäpolulla." - Toivomme tätä jatkossakin.

#### **VASTINE:**

##### Virkistysalueiden merkitys

*Sipoo on kunta, mutta kunnassa on kaksi taajamaa, joissa on noin 6 000 asukasta kummassakin, joita muissa osin Suomea kutsuttaisiin kaupungeiksi. Sipoon yleiskaavassa 2025 osa alueesta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Se tarkoittaa käytännössä sellaista rakentamista, jota voidaan kuvata esimerkiksi sanalla pikkukaupunkimainen. Sipoo on laaja kunta, jossa on tilaa monenlaiselle rakentamiselle ja asumiselle, eikä kunnassa ole vain yhtä asutustyyppiä. Yleiskaavassa on osoitettu mihin erityyppiset asuinalueet sijoitetaan, aina keskusta-alueista maaseuturakentamiseen. Asemakaava on siten yleiskaavan ja Sipoon aluerakenteen mukainen.*

*Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. 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 ympäröimät keskukset ja laajat viheralueet keskustan 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

#### *Vaikutukset luontoon*

*Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.*

*Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Siksi purolaaksojen yli suunnitellut kadut on suunniteltu pitkille silloille tierumpujen sijaan, jotta puroumat säilyvät. Purolaaksojen kasvillisuus ja maasto tekevät niistä jo nykytilanteessa varsin vaikeakulkuiset ja kulkeminen tapahtuu lähinnä rakennettuja reittejä pitkin. Myös jatkossa on tarkoitus, että kulkeminen purolaaksoissa tapahtuu perustettuja reittejä pitkin. Jos maasto tästä huolimatta kuluu on mahdollista tehostaa reittien käyttö aitaamalla kevyesti tiettyjä alueita. Tätä ei suunnitella asemakaavassa vaan myöhemmässä suunnitteluvaiheessa. Savilaaksojen*

*puroissa tapahtuu eroosiota luonnollisestikin, mutta tavoitteena on, että eroosio ei lisääny.*

*Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Purouomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.*

#### *Alueen rauhallisuus ja vaikutus vanhempiin Kartanon alueisiin*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Tätä samaa autoliikenteen läpiajon houkuttelevuuden vähentämisen periaatetta on sovellettu myös kaava-alueen sisäisiin reitteihin. Nykyisellä Kartanontielle, joka on suunniteltu yhdeksi alueen pääreitiksi, ennustetaan ajavan vain 500 autoa vuorokaudessa. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

*Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioidun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: alle viidesosa rakennusoikeudesta on 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. 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.*

*Metsäalueille ei ole osoitettu yhtään kerrostaloa. Kaavassa moni kortteli on osoitettu AKR-merkinnällä, eli asuinkerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että kaikki nämä korttelit koostuisivat kerrostaloista, koska kaava määrää myös kerroskorkeuden. Suurimmassa osassa AKR-kortteleista kerrosluku on 2, mikä tarkoittaa käytännössä rivitaloa. Kerrostalojen määrää on vähennetty verrattuna aikaisempaan kaavaluonnokseen ja kerrostalot on sijoitettu alueen*

*eteläosaan Lukkarintien varrelle. Kaavan rakennuskannasta neljä viidesosaa on siten pientaloissa.*

#### Vaihtoehto

*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, mm. moni palautteessa mainittu alue. 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.*

*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 liikenneneruuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikennekehitys, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

*Koska Keravan ja Nikkilän välillä rata on jo olemassa, ovat vaadittavat investoinnit suhteellisen pienet, kun vertaa raidehankkeisiin pääkaupunkiseudulla. 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 unohduksiin, omaksi saarekkeeksi, seudullisessa kehitystyössä.*

---

## 28 Muistutus BA, 1 allekirjoittaja

Olemme viime päivien ajan saaneet seurata uutisista, miten Britanniassa EU-eron kannalla olleet poliitikot ovat myöntäneet Brexitin olleen virhe. Brexitin voi kuitenkin peruuttaa poliittisilla päätöksillä. Nikkilässä sen sijaan ollaan tekemässä peruuttamatonta virhettä. Se virhe tunnetaan paremmin NG8-kaavana.

Pohditaan ensin mikä on asiassa mennyt pieleen:

- Kaavan alle on jäämässä nykyisten nikkiläläisten merkittävin ja tärkein ulkoilualue.
- Tuhoutuvalle alueelle ei ole osoitettu selkeästi korvaavaa vaihtoehtoa. (Puistomainen miljöö tai "viherkäytävä" ei vastaa menetettävää luonnonrauhaa.)
- Viime vuosina Nikkilässä toteutuneiden uudisrakennusten perusteella voidaan jo nyt todeta, että alueesta nähdyt havainnekuvat eivät näytä totuutta. Lopputulos ei tule olemaan viihtyisä kokonaisuus jos/kun rakennusten ulkomuotoa ei pakoteta kaavassa. (Vrt. Vantaan Kartanokoski.)

Kartanon alueella on arvo muunakin kuin tonttimaana. Monien tutkimusten mukaan luonnossa liikkumisella on kiistatta merkittäviä vaikutuksia ihmisen hyvinvointiin. Luonnon tila heijastuu ihmismieleen niin hyvässä kuin pahassa. Kun luonto voi hyvin, ihmisten hyvinvointi lisääntyy. Luonnon tilan heikentyminen taas aiheuttaa psyykkistä kuormitusta.

Luontoliikunnan merkitys on kasvanut viime vuosina ja lähiluonnolla on suuri arvo. Kaikki ulkona tapahtuva liikunta on yhteydessä parempaan koettuun terveyteen, mutta vain luontoympäristössä liikkumisella on yhteys koettuun emotionaaliseen hyvinvointiin. Aivojen on helpompi prosessoida kuvia luonnosta kuin rakennetusta ympäristöstä. Luonnossa liikkuessa aivot siis kuormittuvat vähemmän.

Tällä hetkellä kaavakeskustelussa sivuutetaan kokonaan alueen aineettomat, kulttuuriset ja informatiiviset arvot. Kartanon alueen koko potentiaali ei varmasti ole käytetty nykyisellään. Aluetta voisi tuotteistaa vaikkapa lasten seikkailuretkiin ja moniin muihin elämyksiin.

Luontoalueet korottavat kiinteistöjen hintoja. Säilyttämällä Kartanon ulkoilualue ennallaan ja ottamalla jatkossa rohkea, omaleimainen linja uudisrakennuksiin - Sairaala-alue ja Iso Kylätien puutaloja mukaillen - syntyisi Nikkilälle sellainen identiteetti, johon löytyisi halukkaita muuttajia ja hyviä veronmaksajia. Sen sijaan, että asukkailta anastetaan tärkeä

henkireikä, kunta voisi pohtia rakentamista esim. Nikkiläntien varteen Brobörentien suuntaan ja peltomaiden lunastamista rakentamistarkoitukseen junaradan pohjoispuolelta, keskustan välittömästä läheisyydestä, Nikkilän kartanolle asti.

Muistutan myös vuonna 2021 kuntaan toimitetusta adressista (Säilyttäkää Nikkilän identiteetti, historia ja vetovoima), jonka allekirjoitti n. kolmannes kyläläisistä. Se on iso luku se.

(Yllä olevien agumenttien lähteet: Luonnon hyvinvointivaikutusten taloudellinen merkitys, Sitra, 2013 ; mieli ry ; Tunne & mieli, Tytti Pasanen, kesäkuu 2020).

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valtina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröivät 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.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen

*laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

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

*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. Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.*

*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, mm. moni palautteessa mainittu alue. 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.*

---

## 29 Muistutus BB, 1 allekirjoittaja

Nikkilän kartanon alue tulee säilyttää nykyisenlaisena luonto- ja virkistysalueena.

Kartanon alue on lähiliikuntapaikka, luontokohde ja virkistysalue, jossa asukkaat voivat kuntonsa lisäksi hoitaa sekä kehon että mielen terveyttä. Kun Nikkilän kartanon aluetta suunnitellaan asuntoalueeksi, ei siis ole kyse tyhjän pellon rakentamisesta ja kuntopolun korvaamisesta asutuksen välissä kulkevalla reitillä. Kyse on Nikkilän alueen keskeisen luontokohteen ja hyvinvointitekijän tuhoamisesta. Alueen todellista käyttöarvoa ei voi mitata rahassa.

Kuntopolulle tullessaan käyttäjä pääsee helposti ja nopeasti luonnon helmaan. Kuntopolun ja sen yhteydessä oleva frisbeegolfrata ovatkin kovassa käytössä kaikkina vuodenaikoina. Pelloilla kulkevat reitit ovat alueen vilkkaimmin käytetty osa. Se on helppokulkuinen ja mahdollistaa luonnossa kulkemisen myös liikkumisrajoitteisille, pyörätuolia käyttäville, lastenvaunujen kanssa kulkeville ja pienille lapsille. Kaava-alueen ulkopuolelle jäävän metsäosuuden jyrkät mäet ovat monille käyttäjille liian vaativat. Alueen eteläosassa ovat kolme siltaa, jotka ylittävät Ollbäckenin ja Gretasbäckenin, muodostavat paljon käytetyn reitin kauniissa purolaaksossa. Talvella erinomaisesti hoidetut ladut palvelevat kaikenikäisiä ja tasoisia hiihtäjiä. Kauniissa maisemissa hiihtäjä ei kaipaa edes Lapin laduille. Talojen ja autoteiden välissä kulkeva kävelytie ei korvaa mitenkään pelloilla ja metsissä kulkevia liikuntareittejä, joita kulkiessaan ihminen voi kokea luonnon läheisyyden.

Pellon ympäristössä sekä lähimetsissä voi kulkiessaan tarkkailla luontoa eri vuodenaikoina, mm. pellolla pesivät linnut, vierailevat kurjet ja joutsenet, kauriit, rusakot, ketut, lumikot ja jopa mäyrä ilahduttavat tarkkailijaa. Lajien kirjo on laaja. Siitä antaa hyvän kuvan Nikkilän kartanon ystävien yhdistyksen laatima kirja Nikkilän kartanon virkistysalue. Kuntopolun lisäksi pellolla olevassa metsäsaarekkeessa, alueen eteläosassa olevassa purolaaksossa ja pellon pohjoispuolisessa metsänreunassa kulkee useita pieniä polkuja, jotka ovat nekin ahkerassa käytössä ja suovat mahdollisuuden poiketa syvemmälle luontoon. Kartanon peltoalueella ja metsissä liikkuvat lähikoulujen ja päiväkotien oppilaat. Alue soveltuu erinomaisesti niin liikunnan, biologian kuin retkeily- ja luontotaitojenkin opiskeluun ja harjoitteluun. Tällä alueella luontokokemukset ovat lähellä ja pienimpienkin koululaisten ja päiväkotilasten ulottuvilla.

Nikkilän kartano, pellon laidassa olevat rakennukset, jo tuhoutuneiden rakennusten kivijalat, myllyn paikka ja peltomaisema ovat kylän elävää historiaa. Jos rakentamissuunnitelmat toteutuvat kartanon päärakennukset jäävät teiden ja uudisrakennusten puristuksiin. Silloin menetetään osa kylän historiaa ja identiteettiä.

Rakennushanketta on perusteltu KeNi-radalla. Henkilöliikenteen aloittamisen suunnitelmaa on tarkasteltava uudelleen. Se ei käy perusteluksi Nikkilän kartanon virkistysalueen tuhoamiseen. Junasta saadut hyödyt ovat olemattomat verrattuna alueen arvoon. HSL:n linja-autoliikenne on sähköbussien lisääntymisen myötä muuttunut ja muuttuu edelleen

aiempaa ympäristöystävällisemmäksi. Linja-auto kulkee kylien kautta ja poimii kyytiin matkustajat eri puolilta Nikkilää. Juna ei korvaa tätä mahdollisuutta.

Vaihtoehtoinen alue Nikkilän kasvattamiseksi on esim. Pornaisten tien varsi, junaradan pohjoispuolella, tien molemmin puolin. Samoin Itäisen Jokipuiston etelä- ja itäpuolen alueiden rakentamismahdollisuuksia tulisi selvittää.

Tämän asemakaavan osalta Sipoossa ollaan tekemässä asukkaiden hyvinvoinnin kannalta erittäin tärkeää päätöstä. Kun suunnitellaan tulevaisuuden Nikkilää ja Sipoota, tulee kuunnella nykyisiä sipoolaisia. Meitä alueen säilyttämisen puolesta puhuvia on paljon. Monen kohdalla kartanon alueen rakentaminen veisi tärkeimmän syyn asua Nikkilästä. Lähiluonto on Nikkilän valtti. Sipoon kunnalla onkin nyt mahdollisuus nostaa profiiliaan luopumalla Nikkilän kartanon virkistysalueen muuttamisesta asuntoalueeksi ja osoittaa nykyisille asukkaille, että heitä kuunnellaan ja he voivat todella vaikuttaa päätöksentekoon. Se on hyvää mainosta myös alueen tuleville asukkaille. NG8-kaavasta luopuminen on satsaus asukkaisen hyvinvointiin, viihtyvyyteen ja terveyteen. Se kertoo niin nykyisille kuin tulevillekin sipoolaisille, että Sipoosta rakennetaan nyt ja tulevaisuudessa ihmisläheinen, asukkaiden hyvinvointia arvostava kunta.

Jos Nikkilän kartanon alue nyt tuhotaan, sitä ei saa enää koskaan takaisin.

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon 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.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön

*ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*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 väritään kartanoympäristöön. Uudisrakennuksissa tulee kuitenkin näkymään niiden uusi käyttö, kun niiden toiminto ei enää liity maatalouteen. Nämä uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. 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 kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.*

*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 lähivuosikymmeninä. 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 liikenneneruuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikennetarkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

*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, mm. moni palautteessa mainittu alue. 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.*

---

### 30 Anmärkning BC, CK, CO, DZ, DÅ, 1+1+1+1+1 undertecknare

1. Lokala politiker och tjänstemän har i olika sammanhang varit mycket tydliga med att NG8- planen görs för att möjliggöra persontågstrafik mellan Nickby och Kervo. I den nu aktuella planbeskrivningen står det:

*”Detaljplanen bidrar till uppnåendet av målet om att öka antalet invånare i Nickby till 10 000, vilket förutsätts för att persontågstrafiken ska inledas på Nickby–Kervo-banan. Tågstationsområdet behandlas i en egen detaljplan, men avsikten är att planera Nickby gårds centrum som ett mångsidigt bostads- och serviceområde som stöder sig starkt på tågstationen.”*

På basen av NG8-planens syfte är det solklart att NG8-området och stationsområdet hör ihop. Paragraf 9 i Markanvändnings- och bygglagen medför då att planens konsekvenser måste utredas på hela det område som berörs av planen:

*”En plan ska grunda sig på planering som omfattar bedömning av de betydande konsekvenserna av planen och på sådana undersökningar och utredningar som planeringen kräver. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas.*



*När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive de samhällsekonomiska, sociala och kulturella konsekvenserna, samt övriga konsekvenser av planen och av undersökta alternativ utredas i behövlig omfattning. Utredningarna ska omfatta hela det område där planen kan tänkas ha väsentliga konsekvenser.”*

Eftersom NG8-planens syfte är att möjliggöra tågtrafik, måste konsekvenserna av tågtrafiken utredas nu i samband med planeringen av NG8-området. I klartext betyder detta att stationsområdet måste planeras samtidigt som NG8-området. Jag uppmanar Sibbo kommun att här agera i enlighet med lagens bokstav och anda.

Vid utredningen av konsekvenserna för det utvidgade området måste Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning beaktas.

2. *[CK, CO, DZ, DÅ:]* Enligt bilaga 8 "NG8 Nikkilän kartanon keskuksen ja asemanseudun asemakaava Rakennettavuusselvitys" hör största delen av det område som skulle bebyggas till de allra sämsta byggarbetsklasserna 4 "Vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö" och 5 "Erittäin vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö". Det skulle med andra ord vara påfallande dyrt att bygga i området. Då området dessutom har betydande natur- och kulturvärden (- se punkterna nedan), strider det mot andan i Markanvändnings- och bygglagen att bebygga området. Lagen listar nämligen bland annat som mål för områdesplaneringen att främja:

- en ekonomisk samhällsstruktur och områdesanvändning,
- den byggda miljöns skönhet och värnandet om kulturvärden,
- möjligheterna att bevara naturens mångfald och andra naturvärden,
- ett ekonomiskt samhällsbyggande,

Med tanke på att kommunen äger mark till exempel i närheten av sjukhusområdet i Nickby, där punkterna ovan i högre grad skulle förverkligas, är det i ljuset av Markanvändnings- och bygglagen helt omotiverat att bygga på NG8-området. Kommunen har motiverat byggandet med möjligheten att få persontågstrafik till Nickby, men detta tar oss tillbaka till punkt 1. ovan, det vill säga att lagen kräver att hela det område som berörs av planen bör planeras samtidigt, i detta fall också stationsområdet.

3. De ekonomiska argumenten för NG8-planen är tvivelaktiga och redovisas inte i planbeskrivningen. Man får den uppfattningen att kostnaderna för stationsområdet inte är inkluderade beräkningen, och inte heller de två broar för lätt trafik vilka på vissa skisser finns inritade mellan NG8-området och stationsområdet. Det är vidare oklart huruvida man på ett korrekt sätt har beaktat den senaste tidens kostnadsökningar inom byggande av infrastruktur. Likaså är det oklart huruvida man har beaktat förändrade pendlingsmönster som en följd av coronapandemin, när man har beräknat lönsamheten för persontågstrafik.

Med hänvisning till ovanstående måste de ekonomiska beräkningarna göras om. Sedan måste de i detaljerat format bifogas till planen, varefter planen måste läggas till påseende på nytt.

För att gemene kommuninvånare skall kunna bedöma de ekonomiska konsekvenserna av planen, är det viktigt att beräkningarna läggs fram i en ny påseenderunda. Sibbo kommuns strategi förutsätter också ett sådant förfarande. I kommunens strategi uppges nämligen några av kommunens värderingar vara:

*" b) Öppenhet - Vår information är tidsenlig och tvåspråkig. Vår verksamhet är transparent. Vi är en bra, pålitlig och interaktiv samarbetspartner."*

4. Planen försämrar väsentligt nuvarande Nickbybors möjligheter till friluftsliv och rekreation. Detta är i strid med vad som uppges vara en av planarbetets målsättningar och bör därför korrigeras.

Specifikt kan det konstateras att planläggarna inte har kunnat presentera en tillfredsställande lösning för hur det nuvarande lättåtkäta 2 km-skidspåret skall ersättas. Den föreslagna rutten går, som jag förstår det, två gånger över Ollbäcken, varav en gång längs den befintliga friluftsvägen från Klockarbacken mot Norrskogen. Denna rutt blir inte lättåtkäta, eftersom bäckdalarna är synnerligen djupa och har synnerligen branta sluttningar. Snarare blir det en förhållandevis krävande rutt. Den föreslagna rutten skulle också gå precis bredvid bostadsområden och motsvarar därför inte heller till sina naturvärden den nuvarande 2 km- rutten, som i sin helhet går igenom orörd natur.

Den föreslagna rutten blir dessutom svår att nå, speciellt för skidåkare, från de befintliga bostadsområdena på östra sidan av Norrskogen (Nickby gård 1, 2, 4, Herrgårdsbrinken med flera områden), eftersom stadslik bebyggelse och stora vägar kommer att skära av dessa bostadsområden från den nya friluftsvägen.

*[CO:]* En ny friluftsled har ritats in längs Ollbäcken under bron för den nya vägförbindelsen som planeras. Det kommer inte att fungera med en friluftsled i bäckravinen, bland annat på grund av smältvatten som skulle rinna ut på den samt risk för översvämningar.

5. Planförslaget underlåter att beakta relevanta utredningar, som finns att tillgå. Specifikt vill jag lyfta fram att utredningen Nikkilän rakennusperintöselvitys av Livady Oy från år 2020 bör beaktas och läggas till som en bilaga till NG8-planen. Denna utredning finns som bilaga till KR3-planstommen. I utredningen lyfter man specifikt fram kulturlandskapet runt Nickby säteri (Nickby gård) som ett lika värdefullt kulturlandskap som kyrklandskapet runt Sibbo gamla och nya kyrkor. Följaktligen bör kulturlandskapet runt Nickby gård ges samma skydd som kyrklandskapet. Detta förutsätter en vidsträckt skyddszon runt Nickby gård, något som inte förverkligas i det nuvarande planförslaget, där Nickby gård omges av massiv bebyggelse och en massiv infartsväg.
6. Sibbo kommun har under de senaste årtiondena själv använt argumentet i föregående punkt, nämligen att landskapet runt Nickby gård är kulturhistoriskt värdefullt och bör

bevaras som sådant, i behandlingen av undantagslov och planeringsbehovsbeslut gällande fastigheter vid Gamla byvägen och dess närhet. Att kommunen har varit restriktiv gentemot andra markägare, men själv underlåter att tillämpa samma logik på sig själv som markägare, innebär diskriminering. NG8-planen måste revideras i detta avseende.

7. Bilaga 7, "Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvitys" är bristfällig och tolkas av planläggarna på ett ofördelaktigt sätt vad gäller sannolika naturvärden i området.

Till exempel sägs det i utredningen att spår av utter inte har hittats, men samtidigt konstaterar man lakoniskt att man bara har sökt efter dylika spår vid fel tidpunkt och att det trots allt sannolikt finns utter i området. Likaså sägs det att det sannolikt finns grön sköldmossa i området. Planläggarna väljer att tolka rapporten som om den sade att dylika naturvärden inte finns i området. Detta måste korrigeras. De sannolika naturvärdena måste beaktas.

Utredningen missar att det växer gulsippor i området samt förekommer nejönöga i Ollbäcken samt att Ollbäcken är lämplig som lekplats för öring (källa: "Nickby gårds rekreatiomsområde", Föreningen Nickby gårds vänner, <https://online.flippingbook.com/view/957893851/>). Den påstår något missvisande att området runt Nickby gård skulle vara det mest värdefulla för fladdermöss. Ändå finns det gott om hålträd i Norrskogen, som därför torde vara en värdefull miljö för fladdermöss. Likaså påstår utredningen att Norrskogen inte är en särdeles lämplig boplatz för flygekorre. Detta stämmer inte, eftersom flygekorren i själva verket trivs i glesa granskogar med inslag av hålträd i form av bland annat asp, vilket långt motsvarar biotopen i Norrskogen.

Ingen inventering av Ollbäcken och de övriga bäckfårorna har gjorts. En dylik inventering borde självklart ingå i naturutredningen, eftersom bäckarna med omkringliggande bäckdalar i sig är ett av de värdefullaste naturobjekten på området.

Rapporten kallar Kvarnrännan för "oja", alltså dike, då det i själva verket är frågan om en bäck, som ur skyddssynvinkel borde granskas som en bäck.

Med hänvisning till bland annat dessa brister och det faktum att man inte letat efter diverse arter vid sådana tidpunkter att arterna lätt kunde ha observerats borde en ny utredning av naturvärden göras.

8. Bilaga 13 Natura-behovsprövningen, som är gjord av Sibbo kommun, är inte trovärdig. Utredningen borde göras av en oberoende tredje part. Sibbo kommun är jävig i frågan. Det är också beklämmande att ingen från kommunens miljöövervakning verkar ha deltagit i arbetet.

Som en motivering till varför kommunen anser att en Natura-behovsprövning inte behövs nämns avståndet på minst 400 meter till Natura-området vid Sibbo ådal. Med hänvisning till punkt 1. ovan om att stationsområdet måste planeras samtidigt som

NG8-området håller inte denna motivering, då avståndet från stationsområdet till Natura-området blir betydligt mindre än så.

Utredningen förbiser helt att ingen kartering av flora och fauna i Ollbäcken och de övriga bäckarna på området har gjorts. Det är inte trovärdigt att göra en Natura-behovsprövning utan att först utreda huruvida det finns sådana naturvärden på planeområdet som har direkt koppling till Natura-området, i detta fall till exempel fiskarter i Natura-området som simmar upp i sidobäckarna för att leka.

I och med att ingen kartering har gjorts förbiser utredningen helt problematiken med att bland annat nejonöga och troligtvis öring de facto vandrar upp i Ollbäcken från Sibbo ådals Natura-område för att leka (källa: "Nickby gårds rekreationsområde", Föreningen Nickby gårds vänner, <https://online.flippingbook.com/view/957893851/>) och hur känsliga dessa arter är för belastningen från ökade dagvattenflöden och ändrade grundvattenflöden.

Dagvattenflödenas påverkan förringas i rapporten. Med tanke på det ringa avståndet mellan tilltänkt byggnation och bäckfåra på långa sträckor längs Gretasbäcken, Ollbäcken, och Kvarnrännan finns det ingen chans att man kommer att kunna fånga upp allt dagvattnen. Dagvattenpåverkan måste utvärderas på nytt.

Det är en felaktig slutsats att påverkan på Natura-områdets natur och naturvärden blir obefintlig. Utredningen måste göras om.

9. Det är inkonsekvent att bäckdalarna kring Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan inte har skyddats med skyddsbezeichnung SL i planförslaget. Bäckar på lerjordar klassas nämligen som akut hotade (CR-märkta). Bilaga 7, "Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvitys" säger bland annat följande om Gretasbäcken:

*"Maankäyttösuositus: Gretasbäcken on paikallisesti arvokas puronvarsilehto, jonka tulee antaa kehittyä luonnontilaisena. Puronvarren lehdot täyttävät metsälain tarkoittaman erityisen tärkeän elinympäristön määritelmän, minkä lisäksi lehdot ja purot ovat uhanalaisia luontotyyppiä."*

Och om Ollbäcken:

*"kyseessä on silti paikallisesti arvokas luontokohde. Purot ja pikkujoet on myös määritelty uhanalaiseksi luontotyyppiä."*

Bäckarna förses året runt med vatten från källor ((källa: "Nickby gårds rekreationsområde", Föreningen Nickby gårds vänner, <https://online.flippingbook.com/view/957893851/>), vilket gör dem extra känsliga för störningar i grundvattenflödena och för kontaminerat dagvatten.

Bäckdalarnas skyddsbezeichnung måste uppgraderas till SL.

10. Med hänvisning till föregående punkt (punkt 9) är det helt otänkbart att dra vägar och broar över bäckdalarna (Klockarvägen, Ollbäcksvägen, Bastubäcksvägen, Norrskogsvägen (Tallgrensbron)).

Redan för flera decennier sedan utvärderade man möjligheten att dra en vägförbindelse över Ollbäcken och kom fram till att det var en dålig idé. Ingenting har förändrats på denna punkt.

Planen måste revideras i detta avseende.

11. Med hänvisning till punkt 9 är det otänkbart att bygga så nära bäckdalarna som i planförslaget. Problemet med dagvatten som rinner ut i bäckarna kommer att bli för stort. Det kommer inte att vara möjligt att fånga upp dagvattnet på den korta sträckan mellan byggnation och bäckfåra. Massiv byggnation skulle också leda till störningar i grundvattenflödena, vilket skulle påverka källorna som förser bäckarna med vatten. Detta i sin tur skulle påverka arter såsom nejonöga och öring.
12. Med hänvisning till punkt 9 bör man inte heller anlägga någon ny friluftsled alldeles intill Gretasbäcken och i Ollbäckens bäckdal. Det måste finnas en tillräckligt bred orörd skyddszon invid bäckarna.
13. Det är också inkonsekvent att bäckdalarna kring Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan har både beteckningarna lu0-3 (för naturens mångfald och landskapet viktigt område där miljön bevaras) och VL (rekreationsområde). Om dessa områden görs till rekreationsområden, kommer slitaget på dem att öka, varvid naturens mångfald i dem kommer att minska. Om VL-beteckningen tas bort, minskar rekreationsområdenas yta, vilket är i strid med planens mål. Det är missvisande att i planbeskrivningen räkna in bäckdalarna som rekreationsområden som bevaras, då områdena ingalunda kommer att hålla för slitaget från rekreation.
14. På motsvarande sätt som i punkten ovan innehåller rekreationsområdena (VL) områden med fornlämningar, som har skyddats med beteckningen sm-2. Det ökade rekreationsbruket från den nya bebyggelsen kommer att förstöra fornlämningarna. Invånarantalet måste minskas för att fornlämningarna skall kunna bestå.
15. Bostadskvarter har ritats in på ett område som enligt bilaga 7 "Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvitys" är särdeles väl lämpat som boplat för flygekorrar. Detta måste ändras.
16. Stora delar av NG8-området är grundvattenområde. I delar av området finns artesiskt grundvatten. Storskaligt byggande i området skulle medföra en risk för kontaminering av grundvattnet. Byggande i områden med artesiskt grundvatten skulle medföra risk för försumpning och sänkning av grundvattennivån.
17. På grund av grundvattenområdena blir anläggning av bergvärmebrunnar omöjligt, vilket gör det ännu svårare att motivera byggande i området som en miljömässigt vettig lösning.

18. Sammantaget kommer punkterna 5 – 16 ovan att leda till att stora delar av NG8-området måste skyddas, eftersom de olika naturvärdena bildar en helhet. Jag vill uppmana Sibbo kommun att proaktivt skydda området.
19. Trafiken på Klockarvägen uppskattas till 4 000 fordon per dag när NG8-området är färdigbyggt. Denna trafik skulle ledas alldeles intill Lukkarin koulu. Det normala i Finland och andra europeiska länder är att man försöker leda bort trafik från skolor. Att Sibbo nu planerar att dra en livligt trafikerad väg alldeles intill en skola är förkastligt.
20. [CO:]NTM-centralen anser dessutom i sitt utlåtande till detaljplaneutkastet NG8 (som var till påseende i början av år 2021) att byggande av en tunnel under järnvägen för Klockarvägens vägförbindelse ter sig omöjligt att genomföra på grund av det tjocka lerskiktet vid platsen, artesiskt grundvatten och närheten till reservplatsen för uttag av grundvatten. Detta måste beaktas.
21. [CO:]Invånarna i Nickby har konsekvent motsatt sig att det byggs på området så länge som sådana planer har varit aktuella. Se till exempel Sibbo kommuns enkät om saken från år 2008: <https://docplayer.se/67311574-Nickby-gard-iii-sammandrag-av-invanarenkaten.html>. Invånarnas vilja måste respekteras.
22. Att bygga på viktiga grönområden, såsom på Nickby gårds rekreationsområde, går emot Sibbos egen strategi om att vara en grön oas i huvudstadsregionen. Samtidigt går det också ytterst emot de i grundlagen fastställda principerna att vara och en bär ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet och att det allmänna skall verka för att alla tillförsäkras en sund miljö. Med hänvisning till dessa principer och samtliga punkter ovan bör NG8-området bevaras i sitt nuvarande naturenliga tillstånd.

[CK:]

Här några egna tankar fritt formulerat:

Eftersom NG 8 berör det närmaste rekreationsområdet och friluftsområde som Nickbyborna har idag och som även många andra Sibbobor utnyttjar så finns det orsak att inte godkänna NG8 och den nya detaljplaneändringen. Område har tyvärr ingen möjlighet att behålla sin naturrikedom, mångfald och unika egenskaper om denna plan förverkligas. Att området även har ett mycket högt kulturhistoriskt värde nationellt gör även saken ännu mera betydelsefull för dess bevarande och återställande.

Planen som den nu är gjord tar även litet eller obefintligt tillvara det öppna landskapet som hör ihop med Nickby gårds gamla historiska byggnader och dess unika åkerlandskap som ligger i dess västra sida. Detta område är ett av Sibbos vackraste pärlor som idag används av en stor mängd sibbobor året runt till rekreation och motion mm.

Det finns även en mycket stor potential i framtiden om detta öppna landskap ihop med rekreationsområdet finns kvar. Tyvärr går det inte att ersätta på något annat sätt. Är det en gång bebyggt så får vi aldrig tillbaka detta unika landskapsområde.

Obs! Någon tågförbindelse för persontrafik till Nickby är vi inte intresserade av. Idag är jag 100% nöjd med bussförbindelserna som går från Nickby gårds område och använder dessa även som företagare många gånger. Observera att med dagens teknik och elbussar så finns det ingen orsak att framhäva att tågtrafiken skulle vara mera miljövänlig.

I övrigt så håller jag med [CO]i hans texter ovan och vill framhålla att de tas i beaktande på ett noggrant, sakligt och lagligt sätt.

#### **BEMÖTANDE:**

1. *Detaljplanen är en av flera andra planer som möjliggör att persontågtrafik inleds på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan). Persontågtrafiken är ändå inte en direkt konsekvens av detaljplanen, eftersom detaljplanen också kan fungera utan persontågtrafik, vilket även utretts i detaljplanens konsekvensbedömning. Ett godkännande av detaljplanen innebär inte automatiskt att persontågtrafik inleds, utan det krävs ett skilt projekt och helt skilda beslut för det. Mer eller mindre alla detaljplaner i Nickby bidrar till att möjliggöra persontågtrafiken för sin del. Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågavarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse.*

*Eftersom KeNi-banan är en befintlig järnväg kräver inledandet av persontågtrafik inte en process enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.*

2. *Detaljplaneområdet Nickby gårds centrum är beläget på lerig mark, vilket ställer särskilda krav på byggandet. På många ställen krävs t.ex. pålning. Det är ändå anmärkningsvärt att nästan hela tätorten Nickby har byggts på samma slags svårt byggbara lermark. Bygghänsynen har beaktats i kostnadskalkylen och i planens bestämmelser.*

*I planstommen för Nickby granskades 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, bl.a. det nämnda sjukhusområdet. 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 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 området 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.*



3. *Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomi är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågtrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation. I bostadsområdets kostnader finns inberäknat en bro över Ollbäcken (Klockarvägen). Detaljplanen har planerats så att eventuella andra broar ska vara möjliga att förverkliga om de behövs för stationsprojektet, men kostnaderna och det verkliga behovet för dessa avgörs först då stationen planeras. Bostadsområdet i sig klarar sig med en bro över Ollbäcken.*

4. *Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

*Ett nytt förbindelseskidspår har planerats i Ollbäckens dal, vilket underlättar speciellt för Nickby gård I-området och delar av centrum. I dalen finns risk för att Ollbäcken översvämmas, vilket måste beaktas i den fortsatta planeringen av friluftsleden. För Herrgårdsbrinkens del sker inga större förändringar gällande avstånden till friluftsleder.*

5. *Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial.*

*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. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.*

*Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.*

6. *Vid beviljandet av undantagslov vid Gamla Byvägen har kommunen hänvisat till Nickby gamla by och bebyggelsens särdrag i byn, såsom kulturmiljön vid Gamla Byvägen och bäckdalen söder om byn. Denna bebyggelse har också beaktats i detaljplanen genom att hålla den närbelägna nya bebyggelsen låg och genom att lämna ett obebyggt område mellan byn och den nya bebyggelsen, där dämpande växlighet kan planteras.*
7. *Naturinventeringen har gjorts för att identifiera de naturvärden som är relevanta för en detaljplan, det är inte frågan om en kartering över alla arter som finns på området. De övervakande myndigheterna har konstaterat att utredningen är tillräcklig för sitt syfte och att planen tagit naturvärdena i beaktande på ett lämpligt sätt.*

*Uttern är en art som rör sig vida omkring, varför det inte är meningsfullt att identifiera specifika ställen att skydda. Bäckdalarna har fått en skyddsbezeichnung, varför utterns och andra där levande arters livsmiljöer inte påverkas nämnvärt.*

8. *Natura-behovsprövningen har inte gjorts av Sibbo kommun, utan den har beställts av en utomstående sakkunnigorganisation. De övervakande myndigheterna, bland dem kommunens miljöövervakning, har konstaterat att utredningen är tillräcklig, efter några tekniska korrigeringar.*
9. *Bäckdalarna har getts planbeteckningen "luo-3" (För landskapet och naturens mångfald viktigt område där miljön bevaras) som är en lämplig beteckning för att bevara områdets natur- och landskapsvärden och för att styra den fortsatta*

*planeringen och skötseln av området. Bäckfårornas planbeteckning ändras till "wp" (Riktgivande bäck eller småvattenområde) som bättre framhäver bäckarnas naturtillstånd, då den tidigare bestämmelsen främst förbjöd rörläggning av bäckarna.*

10. *Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfårorna bevaras.*
11. *Detaljplanens dagvattensystem har dimensionerats så att det kan fördröja och filtrera det dagvatten som uppstår på det bebyggda området, innan det rinner ut i områdets bäckar. Det innebär en förbättring jämfört med dagens läge där partiklar sköljs från åkrarna direkt ner i bäckarna. I planbestämmelserna har gjorts ett tillägg om användande av filtreringsmetod under byggnadstiden och att byggplatsvattnet ska ledas via kommunens dagvattensystem.*

*Grundvattnet på planområdet bildas främst på bergsområdena kring dalarna, där vattnet upptas i jordskikten under leran genom sorterade strandavlagringar. Största delen av byggandet i den här detaljplanen planeras till lerjordar, vilket inte påverkar bildandet av grundvatten, eftersom grundvatten inte bildas på lerjordar. Nickby grundvattenområde är 3,01 km<sup>2</sup> och i den här detaljplanen planeras kvartersområden eller gator på 13 ha, det vill säga 4,5 % av grundvattenområdets areal. På Nordanå grundvattenområde anvisas inget byggande i denna detaljplan.*

12. *Friluftslederna har anvisats som riktgivande, så det är möjligt att ännu optimera deras läge och rutt i den fortsatta planeringen.*
13. *Vegetationen och terrängen i bäckdalarna gör att de i nuläget är rätt svårframkomliga och människor rör sig främst längs etablerade rutter. Det är meningen att också i framtiden styra användningen till planerade rutter. Ifall terrängen trots det slits är det möjligt att effektivera användningen av rutterna genom att lätt ingärda vissa områden. Detta planeras inte i detaljplanen utan i senare planeringsskeden. Det förekommer också viss naturlig erosion i bäckdalarna, men målsättningen är att erosionen inte tilltar.*
14. *Fornlämningar skyddas genom lagen om fornminnen oberoende av planbeteckningar och sådana förekommer också i närheten av mycket tätbebyggda områden i vårt land. Ifall det finns behov kan sådana områden ingärdas eller allmänheten upplysas om att vara varsamma.*
15. *Skyddet av flygekorrar kräver en förekomst av arten, inte endast en potentiell livsmiljö. Dessutom har de områden som utpekats i naturutredningen som väl lämpade för flygekorrar till största delen lämnats utanför bebyggelsen i det senaste planförslaget.*
16. *Då man bygger på grundvattenområde krävs iakttagande av särskild försiktighet, vilket också stipulerats i planbestämmelserna. Planområdet skiljer sig inte från byggande i övriga Nickby som också till stora delar ligger på grundvattenområde.*

17. *Av planens område som ämnas bebyggas är bara en dryg fjärdedel på grundvattenområde.*
18. *Områdets skyddsvärden har undersökts och identifierats och de områden som kräver skydd har skyddats i detaljplanen.*
19. *Förlängningen av Klockarvägen under banan har ansetts nödvändig med hänsyn till en fungerande trafik i hela tätorten: utöver utvidgningen av trafikinätet 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 Borgnäs vägen. 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 Borgnäs vägen 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 tvärlädd i förhållande till dalen. Därför har man i detaljplanen 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 trafikinätet 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 trafikinätet i tätorten.*

*Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som*

*görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.*

- 20. NTM-centralens utlåtande har beaktats och grundvattennivåerna har följts upp. Planbeskrivningen har utökats med de senaste mätresultaten. Resultaten visar att förlängningen av Klockarvägen är genomförbar utan att sänka grundvattennivån. I planen finns bestämmelser som skyddar grundvattnet och styr byggandet.*
- 21. I en del av responsen för 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 och uppgörandet av en detaljplan handlar om att uppnå en sorts konsensus bland olika – till och med motstridiga – önskemål och behov. 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.*
- 22. 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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation.*

*Också frisbeegolfbanan blir kvar på området, men några korgar kommer att flyttas. I detaljplanen bestäms inte var frisbeegolfbanans banor placeras utan hur banan ändras*

*klarnar i ett senare planeringskede. Planeringen av banan kommer att göras i samarbete med frisbeegolfarna.*

---

### 31 Muistutus BD, 1 allekirjoittaja

Ehdottomasti ei tälle NG8 kaavoitushankkeelle. Sipoossa on tehty vuosien varrella erittäin huonoja kaavoituspäätöksiä, kuntalaisten vastustuksesta huolimatta. Esimerkkinä Kalliomäen alue Söderkullassa joka tuhosi periaatteessa viimeisen palan Söderkullan keskustan viskistysaluetta. Nikkilässä Kartanon virkistysalue on ainoa laatuinen, eikä sitä saa rakentaa täyteen kuten kaavassa pn ehdotettu. Lisäksi ehdotetut sillat ja tiet pilaavat maiseman.

Tämä ehdotus pitää haudata kokonaan. Se voidaan sitten aloittaa uudelleen jossain vaiheessa jos siihen on tarve mutta alueen luonnon ehdoilla, alaista asti.

Sipoossa on muita paikkoja mihin rakentaa. junayhtys ei ole mikään hopealuoti sillä sekään ei kaikille Nikiiläisille takaa lyhempiä matkoja Helsingin keskustaan. Päinvastoin, se sattaa pitkittää niitä. Rakennetaan Sipoota järkevästi ja hallitusti ja lopetetaan paniikkiomainen kasvu ja päätöksenteko.

**VASTINE:** *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.*

*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 lähivuosikymmeninä. 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 liikenneuhkissa tai*



*että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

---

## 32 Anmärkning BE, 1 undertecknare

1. Den privata tomten som bl.a. omfattar Nickby gårds gårdstun med två bostadsbyggnader, som är uppförda på 1700-talet, samt ett parkområde. Tomten har i detaljplaneförslaget beteckningen P (service), men skall såsom överenskommit med planläggaren betecknas med beteckningen A-1 (boende). Förklaring: Beteckningen A-1 passar bättre för bostadshus, som i första hand skall användas som bostäder. Husen hålls bäst i skick om de är bebodda, men de klarar sig också fint så länge de sköts om. Taket och husgrunden är viktigast. Bestämmelsen för A-1 skall innefatta en möjlighet att använda byggnaderna på tomten för serviceverksamhet, t.ex. för ett café, och för uthyrning till olika evenemang, t.ex. bröllop eller motsvarande, samt till turism, eftersom det i huvudbyggnaden finns rum som lämpar sig för uthyrning, t.ex. till turister. På tomten får det gamla mejeriet och lusthuset återuppbyggas. Parken får vårdas.
2. I planförslaget har en infartsled inritats delvis på den privata tomten. Vägsträckningen söder om tomten bör flyttas, så att den inte kommer in på tomtens område. Träden i kanten av tomten skyddar mot insyn och skymmer eventuella nya hus som inte passar in i den värdefulla 1700-talsmiljön. Om en bit av marken tas, skall den bytas mot kommunens mark på annat håll.
3. Gårdens miljö med omkringliggande åkrar är värdefull också för mig. Åkrarna närmast gården, fram till Kvarnrännan skall lämnas obebyggda. Åkrarna har öppna tegdiken på gammalt vis och erbjuder en mångformig miljö för ängsväxter, insekter, fåglar och andra djur. I den utredning som kommunen beställt av Livady Oy (2020) har gårdsmiljön med omgivande åkrar klassats som en nationellt värdefull kulturhistorisk miljö, helt i klass med kyrkorna och landskapet kring dem i Kyrkoby. Också Museiverket i Borgå har i sitt utlåtande påpekat att *”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.*”Sibbo Hembygdsförening r.f. har i sitt utlåtande angående planeförslaget sagt: *”Härtill vill Sibbo hembygdsförening 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.”*Kommunen har av Ark-byroo beställt ytterligare en utredning, som framhäver: *”Laajemman kulttuuriympäristön näkökulmasta kartanon lähiympäristössä on säilynyt satojen vuosien ajan peltomaisema, jossa pellon, pihapiirin ja metsän rajat ovat pitkälti säilyneet samana.”*Norrskogen bör i sin helhet lämnas obebyggd i planen. Då blir både det närmaste åkerlandskapet och den närmaste skogen med skogsbrynet kvar som förut, vilket bäst beaktar den värdefulla, i århundraden bevarade kulturmiljön som Ark-byroo lyft fram. Det är uppenbart att Nickby gård och dess omgivning inte tidigare i Sibbo noterats tillräckligt. Nu är det tid att den anrika herrgården med byggnader och det närmaste odlingslandskapet får den uppskattning de är värda.

4. För övrigt består hela det nuvarande rekreationsområdet av ett ovanligt vackert, öppet kulturlandskap från gården sett. Den vyn torde vara den mest älskade av dem som rör sig i området. Också från Ribacken är utsikten ut över Ollbäckens ängar mot söder helt betagande. Man ser långt över bebyggelsen i Nickby och i söder kan man urskilja nya kyrkans torn som sticker upp.
5. Den av kommunen uppbrända ladugården bör inte byggas upp på nytt, eftersom den kommer att användas för ändamål som inte har något att göra med gården och dess historia. Nybyggnaden kommer för nära de gamla husen från 1700-talet och stör miljön. De övriga nybyggda byggnaderna skall ha åstak, träfasader och vara rödmyllade så att de (som kommunen lovat i utlåtandet till Sipoon rakennusperinne-föreningen) till material och färg är anpassade till de övriga byggnaderna i den mycket gamla herrgårdsmiljön.

#### **BEMÖTANDE:**

1. *Planbeteckningen för herrgården ändras som föreslaget från beteckningen P till beteckningen A (kvarteretsområde för bostadshus med servicemöjlighet). En byggnadsyta som tillåter återuppbyggandet av det gamla mejeriet och lusthuset läggs till.*
2. *Då detaljplanen ändras såsom beskrivet i punkt 1 ändras samtidigt kvarterets/tomtens gränser. Detta bland annat eftersom det gamla mejeriets stenfot endast till hälften ligger inom den nuvarande tomtens gränser. Det nya A-kvarteretsområdet ändras på så sätt att ett lika stort område av kommunens mark tillfogas tomten på dess norra och västra sida, bland annat innefattande det gamla mejeriets stenfot, som det hörn av tomten som upplåts till gatuområde. Det bör anmärkas att detaljplanen endast möjliggör detta, men ett skilt beslut och avtal krävs för att ändra fastighetsgränserna: detaljplanen i sig påverkar inte fastighetsgränserna automatiskt.*
3. *Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial.*

*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. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.*

*Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas från centrum. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.*

*Nya visualiseringar har gjorts för ovannämnda vyer söder och väster om herrgårdens gårdstun och de har lagts till planmaterialet.*

- 4. Se punkt 3. Utöver det har kyrkans torn beaktats i planeringen genom att det borde förbli synligt från vissa vylinjer i de nya bostadskvarteren. Detta kommer slutligen bero på hur mycket växtlighet som uppstår.*
- 5. Se punkt 3. Planens byggsättsanvisningar stipulerar att använda traditionell färgsättning och åstak på de nya byggnaderna på herrgårdsområdet och att de anpassas till omgivningen.*

---

### **33 Muistutus BF, 1 allekirjoittaja**

Muistutukseni perustana olen käyttänyt valtioneuvoston 14.12.2017 päättämää valtakunnallista alueiden käyttötavoitetta. Siinä sanotaan muun muassa: "Alueiden

*käyttötavoitteiden avulla taitetaan yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvataan luonnon monimuotoisuutta.”Lisäksi viitataan maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n, jonka mukaan asemakaava on laadittava siten, että rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä on vaalittava, eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.*

*Kaavaselostuksessa sivulla 111 kerrotaan seuraavaa: ”Kaavalla on merkittävä vaikutus yhdyskuntarakenteeseen, koska kyseessä on pääosin rakentamaton alue. Rakentamisen myötä taajamakuva tulee muuttumaan keskeisesti asuin-, palvelu- ja liikerakentamisen korvatussa nykyiset peltoalueet. Ollbäckenin ja Gretasbäckenin varret jäävät kuitenkin rakentamisen ulkopuolelle avoimeksi ja niittymäiseksi virkistysalueeksi.”*

Kaavaehdotuksessa on hyvin saatu säilymään rakentamattomina metsäiset alueet ja kaavoitettu hieno Myllyojan puisto. On etsitty myös korvaava helppo parin kilometrin kävely-/ hiihtolenkki ja kiinnitetty huomiota purolaaksojen säilyttämiseen.

Esitän kuitenkin NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan palauttamista uuteen valmisteluun.

Uudessa valmistelussa tulee kiinnittää huomio maisemallisesti arvokkaaseen alueeseen ja uuteen radan alituksen tarpeellisuuteen. Katson, että näiltä osin NG8 Nikkilän kartanon asemakaava on ristiriidassa maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n kanssa, jonka mukaan asemakaava on laadittava siten, että rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä on vaalittava, eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää.

#### Maisemallisesti arvokas alue

Mielestäni rakennuksia ei tule sijoittaa rautatien ja Ollbäckenin joen pohjoispuolella olevalle peltoalueelle, joka sijaitsee Nikkilän kartanon lounaispuolella Riihimäelle ja Gretasbäckenin joelle asti. Asemakaavaehdotuksessa tätä nykyistä peltoa rajaa Nikkilän kartanontie ja Riihimäki. Tälle maisemallisesti arvokkaalle alueelle on kaavoitettu rakennuksia, myös kerrostaloja. Erityisesti ehdotuksen Myllytorin eteläpuolelle suunnitellut kerrostalot rikkoisivat arvokasta maisemaa.

Kyseiset peltoalueet on Nikkilän maisemahistoriallisessa selvityksessä kunnanhallituksen 11.4.2022 hyväksymän kaavarungon KR3 liitteessä 4A, sivulla 20 olevassa yhteenvedossa merkitty keltaisella vinoviivoituksella maisemallisesti arvokkaiksi avoimiksi alueiksi.

Esitän tämän alueen sen maisemallisen arvon takia kaavoitettavaksi viher-/viljelys-/ laidunnusalueeksi tai ulkoilutarkoitukseen. Toki on aivan alueen etelälaitaan Ollbäckenin joen pohjoispuoleisen törmän läheisyyteen kaavoitettu onnistuneesti ulkoilutietä.

Haluan tuoda esiin, että Sipoossa on muiden alueiden kaavoituksessa otettu huomioon maisemallisesti arvokkaita peltoalueita kaavamerkinnoilla, jotka estävät rakentamisen. Esimerkiksi Söderkullan S20- kaavaluonnoksessa on Sipoonjokeen rajautuvaa peltoaluetta merkitty MA-merkinnällä. Näin on tehty myös hyväksytyssä Brobörentien NG8- asemakaavassa, jossa maisemallisesti arvokas peltoalue rajautuu Brobölen ja Kuninkaanteihin.

Myös Porvoon museo huomautti NG8 -asemakaavaluonnokseen antamassaan lausunnossa, että riittävät avoimet alueet ja maisemanäkymät ovat alueen historiallisen ymmärtämisen ja luonteen säilymisen kannalta erityisen tärkeitä.

#### Uusi radan alitus

Asemakaavaehdotuksessa ehdotetaan noin 40 metriä pitkää siltaa Ollbäckenin joen yli. Hyvä, että on valittu radan alittava kulku pitkin ja korkean sillan sijasta.

Tästä Uudenmaan ELY-keskus toteaa KR3 Nikkilän kaavarungosta antamassaan lausunnossa: *"Esitetty uusi maankäyttö tulee muuttamaan kaupunki- ja maisemakuvaa. Esimerkiksi keskustassa uusi radan ylitys / alitus tulee muuttamaan ympäristöä paljon ja onkin hyvä, että asiaa tutkitaan tarkoin. Ihanteellisinta on, mikäli sille löytyy toinen vaihtoehto."*

Myös NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavasta antamassaan lausunnossa Ely-keskus huomauttaa radan alituksesta: *"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."* Lisäksi Ely-keskus huomauttaa lausunnossaan: *"Liikenteen sijoittelu tie- ja katuverkkoon on tarkistettava, ettei asuinalueille muodostu liiallista läpiajo- eikä paikallistakaan liikennettä."*

Ely-keskuksen lausuntoihin on annettu vastine, mutta esitän edelleen tutkimaan siltahanketta ja jopa luopumaan Lukkarin siltahankkeesta radan ali ja joen yli. Läpiajo- ja paikallisliikennettä koskevaan huomautukseen ei selkeää vastinetta ole annettu. Siltahanke nimenomaan aiheuttaisi helposti läpiajoliikennettä

KR 3 kaavaselostuksessa sivulla 77 mainitaan: *"Uusi ajoneuvoliikenteen yhteys radan poikki on mittakaavallisesti massiivinen sekä alikulkuna että siltana ja siten haastava sovittaa pienipiirteiseen kulttuuriympäristöön. Alikulkuna laskeutuminen radan alle johtaa mittaviin leikkauksiin."*

*Uusi yhteys on myös kuntatalouden kannalta hyvin kallis investointi. Jatkosuunnittelussa tulee edelleen arvioida uuden yhteyden tarvetta ja tutkia minkälainen ratkaisu on parhaiten sovitettavissa ympäröivään maisemaan ja maankäyttöön."*

Pyydän tarkastelemaan uudelleen Nikkilän liikenneverkkovalintoja ja niiden vaikutusta. Raportissa kerrotaan: *"Toimivuustarkasteluiden tavoitteena on ollut pitää Pornaistentien keskivuorokausiliikenne tasolla, joka mahdollistaa sen ylittämisen kohtuullisissa olosuhteissa. Tämä liikennemäärä on maksimissaan 10 000 autoa päivässä, ja tällöin (radan) pohjoispuolelle voi sijoittaa noin 2300 uutta asukasta."* Toisen vaihtoehdon mukaan radan pohjoispuolelle sijoitetaan vähintään 3000–4000 uutta asukasta ja siinä ehdotetaan uutta siltayhteyttä radalle ja joelle. Sittenmin on asemakaavoituksessa päädytty pienempään asukasmäärään noin 2.600 asukkaaseen.

Kaavaselostuksen mukaan on myös varauduttu siihen, että henkilöjunaliikenne Nikkilä – Kerava välille ei toteutuisikaan. Siksikin on ilmeinen tarve varmistua siitä, minkälaiset autolla liikennöintitarpeet NG8 - ja koko asemanseudun alueella ovat.

Esitän, että asemanseudun kaavoittaminen tehdään, ennen NG8-asebakaavaehdotuksen tuomista luottamuselinten jatkokäsittelyyn. Näin ei tarpeettomasti NG8:sta kaavoiteta liian tiivistä asuinalueita ja toteuteta liian massiivisia ja kuntataloudellisesti kalliita tie- ja siltainvestointeja virkistysalueen kustannuksella. Myös kokonaisuuden hallinta on parempi etenkin, kun NG8-asebakaava suunnittelun lähtökohtana on ollut henkilöjunaliikenteen käynnistäminen Kerava–Nikkilä välillä. Kunnan vuoden 2023 talousarvioehdotuksessa mainitaan: *”Kokoojakatu, radan alitus ja aseman seudun ratkaisut muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden ja mahdollistavat alueen sujuvat liikenneyhteydet. Radanalituksen myöhentäminen ei tuota taloudellisia säästöjä kokonaisuuden ollessa nykyinen, mutta vetovoimatekijät syntyvät heti.”*

Katson siis, että kokonaisuus on suunniteltava asebakaavoineen ja liikennöintitarpeet kartoitettava uudelleen huomioiden se, että henkilöjunaliikenne Nikkilä – Kerava välillä toteutuisi vasta useamman kymmenen vuoden kuluttua tai ei lainkaan. Vetovoimatekijänä en pidä sitä, että vilkasliikenteinen kokoojakatu linjataan aivan Lukkarin alakoulun vierestä. Autoliikenteen määräksi on ennustettu kaavaselostuksen mukaan vuonna 2040 radan alikulun kohdalla (Lukkarintie) 4 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Määrä on melko huikea huomioiden, että iso osa näistä ajoneuvoista ajaisi päivittäin Lukkarin alakoulun ohi. Jos henkilöjunaliikenne Nikkilä – Kerava välillä ei toteutuisi, olisi vielä enemmän autoliikennöintiä Lukkarintien jatkeella ja sillalla ja näin ollen myös Lukkarin koulun vierellä. Pyydän Lukkarin sillan ja Lukkarintien jatkeen rakentamisajankohdan vaihteistamista myöhempään ajankohtaan, jos sillan rakentamisesta ei luovuta. Tarvetta tälle kalliille ja raskaasti kuntataloutta rastittavalle yhteydelle ei ehkä ole tulevaisuudessa lainkaan, kun kokonaisuus asebakaavoineen on suunniteltu ja varmistauduttu siitä, voidaanko henkilöjunaliikenne Nikkilä – Kerava välillä aloittaa. Tarvetta ei ole myöskään rakentaa radan alikulua ja joen ylitystä kaava-alueen rakentamisen ensimmäisissä vaiheissa. Rakentamisen aloitus on suunniteltu kaavaselostuksen mukaan alkavan pohjoisosilta ensin. Nyt NG8 asebakaavaehdotuksessa voitaisiin jättää Lukkarintien jatke ja silta toistaiseksi pois. Asebakaavaanhan voidaan tulevaisuudessa tehdä tältä osin muutoksia, jos tarvetta ilmenee.

NG8- kaavaselostuksen sivulla 123 mainitaan: *”Ollbäckenin purolaaksossa ei enää esiinny merkittävää perinnebiotooppikasvillisuutta, mutta laakso on maisemallisesti keskeinen, linnustolle tärkeä, ja se muodostaa hyvän ekologisen yhteyden.”* Sipoon kunnan vapaa-ajanjaosto totesi lausunnossaan: *”Maisemallisesti tärkeän purolaakson yli ei tule rakentaa kuin pyörätiesilta ja sekin juna-aseman kautta.”* Kaavoituksessa on haluttu suojella maisemallisesti purolaaksoa rakentamiselta, mutta Lukkarin silta rikkoisi ja muuttaisi purolaakson maisemakuvaa merkittävästi. Lisäksi on huomioitava sen aiheuttama äänihäiriö alueelle. Ota kantaa – sivustolla eräs henkilö mainitsi: *”Lopuksi minulle alueen yksi suuri arvo on päästä kävelemällä pois taajaman äänimaailmasta, mahtaako kukaan olla miettinyt, miten tämä muuttuu.”* Tähän kaavoittaja totesi, että Sipoon toisessa kuntakeskuksessa, Söderkullassa liikenteen ääni moottoritiestä johtuen on

huomattavampaa kuin Nikkilässä. Moottoritiestä ei Nikkilässä nytkään olisi kyse. Mutta taajaman äänimaailma jatkuisi NG8-kaava-alueelle asti. Myös melko suorana radan pohjoispuolella jatkuva tie hiljaisessa ja avoimessa puromaisemassa aiheuttaa mitä todennäköisimmin melkoista äänitason nousua useammin kuin junaliikenne. Sillan rakentamista on perusteltu myös varayhteytenä Sipoon joen mahdollisesti tulviessa Pornaistentielle. Ehdotan, että tutkittaisiin vielä mahdollisuutta korjata Pornaistentietä tulvahaittojen minimoimiseksi. Tietä voitaisiin korottaa tai kartoittaa vaihtoehtona jonkin laista pumppuasemaa veden poistamiseksi Sipoonjoen tulvimisen uhatessa tien ajokelpoisuutta.

NG8-asemakaavan Natura-arvioinnin tarveharkinnassa sivulla 15 todetaan: *”Kaava-alueelle suunniteltu alikulku sijaitsee noin 400 metrin päässä varavedenottamosta. Alikulkusilta on suunniteltu perustettavan paaluille. Paalutus toteutettaisiin teräsputkipaaluilla. Pohjavesialueella tehtävät maanmuokkaustyöt voivat vaikuttaa haitallisesti pohjaveden laatuun ja määrään. Paalutukset ja maanmuokkaustyöt voivat aiheuttaa pohjaveden haitallista purkautumista, jos pohjavettä pidättävä savikerros puhkaistaan. Savikerroksen puhkaisu voi johtaa lähteen muodostumiseen, joka voi vuorostaan alentaa pohjaveden pinnankorkeutta ja heikentää vedenottamoiden antoisuutta.”*

Jos kuitenkin sillan rakentamiseen päädytään, on otettava erittäin huolellisesti huomioon Natura-arvioinnin tarveharkinnassa mainittu vaikutus pohjaveteen. Hiukan suunnitellusta Lukkarin sillasta itään on asemanseudun Nikkilän rakennusperintöselvityksessä arvokkaiksi rakennuksiksi arvioidut vanhat talot. On selvítettävä, miten mahdolliset pohjaveden pinnan muutokset vaikuttaisivat näiden rakennusten perustuksiin.

Mielestäni Sipoossa on Nikkilän kaavoituksessa onnistuttu tähän asti melko hyvin pitämään taajamakuva pienipiirteisenä ja inhimillisenä. Uskon suuntauksen jatkuvan, jos vielä Kartanon keskuksen NG8- asemakaavaehdotuksessa säilytetään kaavarungossa KR3 maisemallisesti arvokkaaksi merkitty alue täysin avoimena ja rakennuksettomana ja jätetään rakentamatta Ollbäckenin purolaakson maisemaa rikkova, kuntataloutta suuresti rasittava autoliikennesilta puron yli. Siten tulee huomioiduksi rakennetun ympäristön ja luonnonympäristön vaaliminen.

#### **VASTINE:**

##### *Maisemallisesti arvokas alue*

*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.*

*Kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. Jopa maankäyttö- ja rakennuslain mainitsemat tavoitteet voivat olla keskenään ristiriitaiset tietyllä alueella. Silloin tutkitaan millä reunaehdoilla tällaisen asuinalueen suunnitteleminen on mahdollista. Tässä tapauksessa on tehty kompromissi toimivan yhdyskuntarakenteen ja maisema-arvojen välillä: asuminen on tuotu*



*mahdollisimman lähelle keskustan palveluita ja asemaa, kuitenkin säästämällä arvokkaimman osan maisemasta, eli Ollbäckenin purolaakson.*

*Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Purouomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.*

#### *Uusi radan alitus*

*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 ramppeihin, 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 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 muutamiin kymmeniin metreihin: 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.*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen*



*tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

*ELY-keskuksen lausunto on huomioitu ja pohjaveden tasot on seurattu. Kaavaselostukseen on lisätty uusimmat mittaustulokset. Tulosten perusteella Lukkarintien jatkeen rakentaminen on mahdollista ilman pohjaveden tason laskua. Kaavamääräyksissä on rakentamista ohjaavat pohjavettä suojaavat määräykset.*

*Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.*

---

### 34 Muistutus BG, 2 allekirjoittajaa

Huomautus koskien NG8 asemakaavaehdotuksen hylkäämiseksi. Asemakaavaehdotus NG8 tuhoaa erittäin arvokkaan ja luonnon tilaltaan upean ulkoilua ja virkistysalueen Nikkilän kartanon ympäristössä. Alue tulisi pitää mahdollisimman luonnonvaraisena ja rakentamattomana. Aluetta tulisi kehittää mieluummin, virkistyskäyttöön kuin asuntoalueeksi. Alueella on erittäin suuri käyttäjäkunta jo nyt. Pidetään Kartanon tienoo virkistysalueena, ja mahdollisimman luonnonvaraisena kuntalaisten yhteiskäytössä.

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. 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 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.

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

---

### 35 Muistutus BH, 1 allekirjoittaja

Vastustan suunnitelmaa NG8, jossa on suunnitteilla rakentaa asuntoja kartanon peltomaille.

Mielestäni tässä tuhotaan kulttuurihistoriallinen maisema. Paikka ja maisema on niin kaunis ja uniikki, rakentamalla alueelle tämä menetetään.

**VASTINE:** *Suunnittelu on lähtenyt siitä, että asuinalue suunnitellaan keskitetyksi 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.*

### 36 Muistutus BI, 1 allekirjoittaja

Kannatan ehdottomasti myös kaavan uudelleen harkintaa säilyttääkseen tuon luonnon kartanon ja lukkarin alueella.

*VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.*

---

### 37 Muistutus BJ, 1 allekirjoittaja

1. Siteeraan alla Sipoon Kunnan vuonna 2020 tilaamaa rakennusperintöselvitystä (Livady Oy, s. 71)  
*Pienimittakaavaisen ja kauniin kävely-ympäristön kannalta historialliset kohteet ja miljööt ovat ilmeinen etu. Kaavarungossa Iso Kylätie, Nikkilän säteri (kartano), 1900-luvun alun taajama-alueet ja sairaala-alue täytyy tunnistaa erityistä vaalimista vaativiksi ympäristöiksi (ks. seuraavien sivujen karttatarkastelut), jotka edustavat vanhempia aikakerrostumia [...] Olisi tärkeätä hahmottaa joukkoliikenteen koko verkko osana Kaavarunkoa, ja ottaa huomioon skenaariot henkilöjunaliikenteen kanssa ja sitä ilman. Nikkilän säterin ympäristö on niin arvokasta kulttuuriympäristöä, että sitä täytyy varjella raskaalta rakentamiselta ja liikenneväyliltä.*

Livady Oy:n tekemän selvityksen mukaan on mitä ilmeisimmin luettavissa että kartanon alue ja sitä ympäröivät maisemat ovat painoarvoltaan samanlaisessa suojeltavassa asemassa kuin kirkkomaisema. Tätä selvitystä ei olla huomioitu NG8 kaavaa tehtäessä, Livady Oy:n selvityksen mukaan *”Nikkilän kylän, säterin, niitä ympäröivien peltojen ja Bybergetin muodostama kulttuurimaisema on avainasemassa”* (s. 76) jossa nämä alueet ja maisema ovat niin kulttuurisesti, kuin historiallisestikin, tärkeitä.

Rakennusperintöselvitykselle ei olla kaavaa laadittaessa annettu sen vaatimaa painoarvoa, sillä tälle historiallisesti ja kulttuurisesti merkittävän maiseman ympärille on suunnitteilla laajaa rakentamista. Maiseman suojeleminen, luontoarvojen säilyminen ja historiallisesti arvokkaan alueen säilyminen ei NG8-kaavalla ole mahdollista, ottaen huomioon sen laajan infrastruktuurin jonka alueelle suunniteltu asukasluku vaatii.

2. Sipoon kunta on itse käyttänyt argumenttia siitä, että kartanon alueen maisema on kulttuurihistoriallisesti merkittävä, kun maanomistajat alueella, esim. Vanhalla Kylätiellä, ovat hakeneet poikkeuslupia kiinteistöihinsä. Nyt Sipoon kunta ei kuitenkaan tätä argumenttia käytä kaavaa laadittaessa, vaan vetoaa siihen että tämä on eri asia. Yhdenvertaisuusperiaate tarkoittaa *”viranomaisen ratkaisutoiminnassa sitä, että harkinnan kohteena olevia tosiseikkoja arvioidaan samanlaisissa tapauksissa samoin perustein”* (Tynskä, s. 3) Sipoon kunta ei tässä asiassa voi soveltaa eri säännöksiä ja periaatteita Kartanon aluetta rakentaessa, vain siksi että he ovat tässä itse maanomistajan asemassa. Tilanteet ovat toisiinsa verrattavissa, ja näin ollen Sipoon kunnan tulee soveltaa samoja tiukkoja rakennusmääräyksiä ja periaatteita itseensä,

kuin heihin jotka ovat alueella aiemmin rakennuslupia, poikkeuslupia ja suunnittelutarveratkaisuja hakeneet.

3. *"MRL:ssa kestävä kehitys voimakkaasti painottavilla säännöksillä (mm. MRL 1.1, 5, 9, 12, 22, 28, 39 ja 54,3 §:t) on tarkoitettu antaa ympäristölle aiempaa vahvempi asema harkittaessa kaava- ja rakentamisratkaisuja. Kestävän kehityksen rakentamista koskevia vaatimuksia on täsmennetty 117.3 §:n vaatimuksilla ja erityisesti MRA 50 ja 55 §:ssä rakennuksen elinkaariajattelua ja ekologista näkökohtia koskevalla säännöksillä."* (Tynskä, s. 33) Kartanon aluetta ympäröivä luonto on monimuotoista, ja sen tarjoamat liikuntareitit, luonnonläheisyys ja sen tarjoama rauhallisuus ovat asioita, joita monet kaipaavat työpäivän päätteeksi. Se, että kaavaehdotuksessa on tarjolla liikuntareittejä talojen välissä, ja että yksittäisiä metsiköitä säilytetään, ei korvaa sitä avaraa maisemaa joka on monen Nikkiläläisen henkireikä. Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti luontoa tulisi vaalia, eikä Sipoon tarvitsema uudisrakentaminen näin ollen tule sijoittua Nikkilän ainoihin kunnollisiin ulkoilumaastoihin. Puhumattakaan esimerkiksi Gretasbäckenin asemasta, *"Gretasbäcken on paikallisesti arvokas puronvarsilehto, jonka tulee antaa kehittyä luonnontilaisena. Puronvarren lehdot täyttävät metsälain tarkoittaman erityisen tärkeän elinympäristön määritelmän, minkä lisäksi lehdot ja purot ovat uhanalaisia luontotyyppisiä."* (Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvitys, s. 12)

Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti olisi myös tärkeää keskittää Nikkilän keskusta, jotta henkilöautoliikenteeltä vältyttäisiin. Suunnitellulta NG8-alueelta on kuitenkin vajaat kaksi kilometriä esimerkiksi ruokakaupalle, joka jo ylittää monen kipurajan kävelemiselle. Tämä asia ei julkisella liikenteellä ole ratkaistavissa, varsinkin kun Kartanon alue on kulttuurihistoriallisesti merkittävä, ja näin ollen raskasta liikennettä tulisi alueella välttää. Jos taas on ajateltu että kaava-alueelle perustetaan omia palveluita, esimerkiksi ruoka-kauppa, syntyy kartanon alueesta uusi pieni kyläkeskus, joka sivuuttaa sen ajatuksen että NG8-alueella luodaan orgaanista ja luontevaa kylämaista asumista Nikkilän palveluiden lähellä. Tosiasia kun kuitenkin on että kaava-alue ei ole tarpeeksi lähellä Nikkilän palveluita ollakseen luonteva jatkumo.

Lisäksi, koska alue on pohjavesialuetta, ei maalämpökaivoja voi alueelle asentaa. Ympäristön näkökulmasta asuinrakennusten rakentaminen, ja näiden lämmittäminen alueella, ei näin ollen ole perusteltua.

On monta muuta aluetta Nikkilässä joita rakennuttamalla ja kaavoittamalla tavoiteltu asukasluku olisi mahdollista tavoittaa. Esimerkkinä esimerkiksi Öljytien varsi, johon rakentaminen ei aiheuttaisi samanlaista haittaa kuin nykyinen suunniteltu kaava-alue. Se seikka että Sipoon kunta jo omistaa ne maat joihin rakentaminen on NG8-kaavassa suunniteltua, ei riitä kaavan lainmukaisuuden perusteluksi (KHO 2015:95).

4. Lukkarintien liikenteen on ennustettu olevan yli 4000 autoa päivässä kun kaava-alue on valmis. Tämän liikennemäärän ohjaaminen koulun ohi on vastuutonta. Tie ei ole tällaiselle liikennemäärällä sopiva tai turvallinen, ja vaatisi näin mittavia muutoksia. Mitään selkeää kustannussuunnitelmaa, tai ajatusta siitä, miten koululaisten turvallisuus taataan jatkossa, ei ole esitetty.

Lopuksi totean vielä seuraavaa:

NG8-kaava ei ole maisemallisesti tai rakennusarkkitehtuurisesti yhdistettävissä Nikkilän keskustaan. Se ei ole luontevasti Nikkilän keskustan jatkumoa, vaan vaikuttaa esittävän toista, varsinaisesta kyläkeskuksesta irrallaan olevaa keskusta. Raideliikenteen mahdollistaminen perustuu vanhentuneeseen tietoon, jossa uudempaa selvitystä siitä, onko raideliikenteelle edes tarvetta, tulee kartoittaa. Kaava-alueen rakentaminen ainoastaan siksi, että raideliikenteelle olisi mahdollisuus tulevaisuudessa, kuitenkin itse asema-alueita ja sen infrastruktuuria suunnittelematta on vastuutonta. Kaava on lisäksi nykyisessä muodossa ristiriidassa maankäyttö ja rakennuslain 54 § 2. ja 3 momentin kanssa, jossa asemakaavasta koituvat hyödyt ovat epäsuhteessa kaavasta aiheutuvan haitan kanssa, ja jossa kaava- alueen lähetyvillä asuvien elinympäristön laadun merkityksellinen heikkeneminen ei ole perusteltua NG8-kaavan tarkoitus huomioon ottaen.

Lisäksi, NG8-kaava lukitsee täysin Vanhan Kylätien sekä Asemantien suunnittelun. Eli käytännössä NG8 määrittelee tämän alueen, kuitenkin ottamatta aluetta ja siellä olemassa olevia rakennuksia mukaan suunnitteluun. Tämä on edesvastuutonta ja aiheuttaa alueella asuville kohtuutonta haittaa. Tämä ei ole kaavan tarkoitus huomioon ottaen perusteltua. Näin ollen Vanha Kylätie sekä Asemantie on sisällytettävä kaavasuunnitteluun.

Totean lisäksi että NG8-kaava sisältää runsaasti lain vaatimia viheralueita ja puistoja. Tosiasiassa näitä puistoja on enemmän kuin asuinrakennuksia. Todettakoon että tämä seikka paisuttaa kaavan kokoa, jonka vuoksi suurempi osa kulttuurihistoriallisesti merkittävää aluetta joudutaan kaavoittamaan asuinkäyttöön. Järkevämpää olisi kaavoittaa jokin niistä lukuisista rakentamattomista pelloista jotka ympäröivät Nikkilää, tiivistäen asumista, keskittäen palveluita, ja säilyttäen samalla kartanon alueen monimuotoisuus, arvo ja hyöty.

Käytetyt lähteet:

- Livady Oy *Nikkilän Rakennusperintöselvitys* (2020)
- Tynskä, Paula *Yhdenvertaisuusperiaate suunnittelutarveratkaisussa ja kaavaan perustumattomassa rakennusluvassa* (2015)

#### **VASTINE:**

1. *Livadyn kulttuuriympäristöselvitystä (2020) on hyödynnetty kaavan laadinnassa ja se mainitaan kaavan liitemateriaalissa.*

*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 ja uudisrakennukset sopeutetaan materiaaliltaan ja väriltään kartanoympäristöön. Uudisrakennuksissa tulee kuitenkin näkymään niiden uusi käyttö, kun niiden toiminto ei enää liity maatalouteen. Nämä*

*uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. 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 kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.*

*Kartanon pihapiirin näkökulmasta kaavan suurin maisemallinen vaikutus tapahtuu sen länsipuolella ja sen puolen vaikutukset on siksi analysoitu tarkemmin kuin muiden ilmansuuntien. Etelän suuntaan metsä peittää uudisrakentamisen, eikä kartanon rakennettu ympäristö näy myöskään keskustan suunnasta metsäsaarekkeen takia. Maisemallisesti näkymä keskustan suunnasta kartanon suuntaan hallitsee Bybergetin metsäinen mäki ja kartanon pihapiirin eteläpuolen pellot ja sen metsänreuna, sekä vanhan Nikkilän kylän rakennuskanta. Vaikka olisi aseman läheisyyden takia perusteltua rakentaa kerrostaloja tälle alueelle, on päädytty rajaamaan rakennusten korkeus 2 kerrokseen ja rivitalotyypin rakennuskantaan maisemallisten ja rakennushistoriallisten seikkojen takia, jolloin mm. maisemallisesti tärkeä Byberget tulee edelleen näkymään. Kolme näkymälinjaa on suunniteltu näihin kortteleihin.*

- 2. Poikkeuslupien myöntämisessä Vanhan Kylätien alueella kunta on viitannut vanhaan Nikkilän kylään ja rakennetun ympäristön erityispiirteisiin kylässä, kuten Vanhan Kylätien kulttuuriympäristöön ja purolaaksoon kylän eteläpuolella. Tämä ympäristö on huomioitu myös asemakaavassa pitämällä kylän viereisen rakennuskannan matalana ja jättämällä rakentamattoman alueen kylän ja uuden rakennuskannan väliin, johon voidaan istuttaa pehmentävää kasvillisuutta.*
- 3. Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. 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 keskustan 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle.*

*Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Esimerkiksi etäisyys Nikkilän päivittäistavarakauppoihin on kaavan lähimmästä talosta noin 1 km ja kauimmaisesta talosta 2 km, suunnitellulle asemalle vastaavasti noin 200 m ja 1,2 km.*

*Kaavan rakennettavasta alueesta vain reilu neljäsosa sijaitsee pohjavesialueella.*

*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 ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.*

- 4. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat yllä mainituista syistä suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

#### Lopuksi

*Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöjunaliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen hankkeen ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa perustana on ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.*

*Kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. Jopa maankäyttö- ja rakennuslain mainitsemat tavoitteet voivat olla keskenään ristiriitaiset tietyllä alueella. Silloin tutkitaan millä reunaehdoilla tällaisen asuinalueen suunnitteleminen on mahdollista. Tässä tapauksessa on tehty kompromissi toimivan yhdyskuntarakenteen, virkistys-, luonto ja maisema-arvojen välillä: asuminen on tuotu mahdollisimman lähelle keskustan palveluita ja asemaa, kuitenkin säästämällä*

*arvokkaimman osan maisemasta, eli Ollbäckenin purolaakson, virkistysmahdollisuudet on säilytetty hyvällä tasolla ja arvokkaimmat luontokohteet on suojeltu.*

*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. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.*

---

### 38 Anmärkning BK, DA, DY, 1+2+2 undertecknare

Jag/Vi har tagit del av förslaget till detaljplan för NG8 Nickby gårds centrum där man planerar för ett *"mångsidigt område för boende och service kring den kommande tågstationen i Nickby för ca 2600 nya invånare"* och kommer därför med följande anmärkning:

Jag/Vi anser att detaljplanen strider mot Markanvändnings- och bygglagens 54 § i och med att planförslaget inte värnar om miljön i förväntad utsträckning och onekligen avsevärt leder till att kvaliteten på nuvarande invånarens livsmiljö försämras.

Markanvändnings- och bygglag 54 §:

*Detaljplanen skall utarbetas så att det skapas förutsättningar för en hälsosam, trygg och trivsamt livsmiljö, för regional tillgång till service och för reglering av trafiken. Den byggda miljön och naturmiljön skall värnas och särskilda värden i anslutning till dem får inte förstöras. På det område som planläggs eller i dess närmaste omgivning skall det finnas tillräckligt med parker eller andra områden som lämpar sig för rekreation.*

*Detaljplanen får inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt på ett sätt som inte är motiverat med beaktande av detaljplanens syfte. Genom detaljplanen får inte heller markägaren eller någon annan rättsinnehavare åläggas sådana oskäligen begränsningar eller orsakas sådana oskäligen olägenheter som kan undvikas utan att de mål som ställs för planen eller de krav som ställs på den åsidosätts.*

Jag/Vi anser även att planen som nu är till påseende står i strid med formuleringen i Markanvändnings- och bygglagens 1 § mom. 1 *”Syftet med denna lag är att reglera områdesanvändningen och byggandet för att på det sättet skapa förutsättningar för en bra livsmiljö och främja en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar utveckling.”* – de nu presenterade planerna leder till en omfattande skövling av ett populärt och omtyckt naturskönt rekreationsområde med erkända kultur- och naturmässiga värden, vilket på inget vis kan anses uppfylla lagens anda och syfte.

Nickby säteri (gård) utgör ett kulturhistoriskt värdefullt område som bör bevaras i sin nuvarande form. Området bildar en helhet och ett värdefullt kulturlandskap vilket även lyfts fram i utredningar som kommunen själv låtit utföra. Kulturlandskapet vars värde i utredningarna likställs med kyrklandskapet kring Sibbo gamla och nya kyrkor är oersättligt och kan inte flyttas till eller ersättas av andra landskap eller platser i kommunen.

Rekreatiomsområdet bildar i dagsläget en enastående helhet som inte borde rubbas. Det är uttryckligen områdets varierande miljö och terräng som gör det till ett oersättligt område för såväl invånare som för på området förekommande djur och växtlighet.

*[BK:]*---övrige argument och tankar kan skrivas här (man kan t.ex. skriva om att den del av rekreationsområdet som blir kvar inte lämpar sig för personer som har svårt att röra sig, att bäckravinerna kommer att förstöras när man hänvisar dem till rekreationsbruk och skövlar lerjord på åkarna ovanför etc etc. Naturmässiga hänvisningar och värden kan t.ex. hittas i publikationen <https://online.flippingbook.com/view/957893851/>)

*[DY:]*Vi har rört oss på rekreationsområdet vid Nickby gård i 30 år, och det är ett område som är värdefullt för oss. Landskapet med bäckarna, dalarna och de vackra ängarna är kulturhistoriskt värdefulla, och fungerar som ett visitkort för Nickby, och hela Sibbo. Därför ifrågasätter vi att Sibbo nu vill bygga ett nytt bostadsområde på området.

Jag/Vi kräver utgående från ovanstående argumentering att planförslaget för Nickby gårds centrum förkastas och rekreationsområdet förblir i sitt nuvarande bruk.

**BEMÖTANDE:** *Då en plan utarbetas är det alltid frågan om viss konsensus kring olika, ibland motsatta och motstridiga önskemål och behov. Till och med målen som nämns i markanvändnings- och bygglagen kan vara motstridiga sinsemellan på ett visst område. Då undersöker man med vilka randvillkor det är möjligt att planera ett sådant bostadsområde som nu är aktuellt. I det här fallet har man gjort en kompromiss mellan en fungerande samhällsstruktur, rekreations-, natur och landskapsvärden: boendet har placerats så nära servicen i centrum och stationen som möjligt samtidigt som den värdefullaste delen av landskapet – Ollbäckens dal – bevarats, rekreationsmöjligheterna har bevarats på en god nivå och de viktigaste naturobjekten har skyddats.*

*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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya ruttan för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

*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. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.*

*Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas från centrum. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.*

---

### 39 Muistutus BL, 1 allekirjoittaja

Eikö siellä jo tajuta että Sipoon Nikkiläläiset haluaa suojella metsänsä...tällä hetkellä kulkiessa alueella jonne rakentaminen alkaisi aiheuttaa kyläläisille suurta tuskaa...lukekaa ja sivistäkää itseänne siellä...enää missään ei saisi alueita ja kasvillisuutta tuhota ihmisten tarpeisiin...Sipoo on jo tuhonnut identiteettinsä kauan aikaa sitten kun antanut kylän rakentua väärällä tavalla kunnioittamatta sen historiaa..mikäli tämä jyrätään läpi on Sipoo viimeistään menettämässä kasvonsa ja tulemalla uudeksi keravaksi tai korsoksi!!

**VASTINE:** *Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4*

*ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

---

#### 40 Muistutus BM, 1 allekirjoittaja

Viimeisinkin kaavoitussuunnitelmanne osoittaa piittaamattomuutta kuntalaisten osoittamasta laajasta vastustuksesta koskien Nikkilän kartanon aluetta.

Kaavoitussuunnitelman mukainen rakentaminen tulee tuhoamaan merkittävän osan Nikkilän asumisviihtyvyydestä. Sillä pilataan lähiluonnosta valtosa.

Nikkilä ei ole - eikä sen tulisi koskaan olla kuten kaupungit: luonnonmukaiseen metsään päästääkseen tulee matkustaa erikseen, ei siis pääse enää kävelen kotiovelta.

Kunnan virkamiesjohdolla näyttää olevan pakkomielle ratayhteydestä. Uskokaa nyt vihdoinkin - sen toteutuessa liikenneyhteydet itse asiassa heikkenevät merkittävästi isolle osalle nykyisistä pendelöijistä.

Sähköbussit kulkevat jo Helsinkiin. Bussilinjan pysäkeiltä pääsee vaivatta kyytiin, ei tarvitse ensin matkustaa todennäköisesti pääsääntöisesti omalla autolla juna-asemalle.

Matkustaminen, joka pohjautuu vaihtoihin liikennevälineestä toiseen, pidentää aina kokonaismatkustusaikaa, ja yhdenkin välineen myöhästymisen tmv. aiheuttaa kulkijalle todella enemmän kuin harmia. Julkisen liikenteen lisäämiseksi ei tarvita kymmenien miljoonien investointeja, mikä samalla pidentäisi tosiasiallista matkustusaikaa.

Nikkilän kartanon alue tulee jättää rakentamatta. Ymmärtäkää nyt vihdoinkin, että suunnitelmillanne pilaatte Nikkilän.

**VASTINE:** *Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valtina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröivät 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*



*virikistyksen ydinalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virikistymahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virikistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virikistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*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 lähivuosikymmeninä. 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 liikenneturvassa 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.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikennetarkeisuus, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

---

#### **41 Muistutus BN, 1 allekirjoittaja**

Nikkilän kaavasunnitelma on Sipoon arvoperustan vastainen ja kehityssuunta ei tällaisenaan tue nykyisiä sekä tulevien asukkaiden hyvinvointia. Sipoo tulisi säilyttää kuntana, jossa aamu alkaa luontopoluilla, jossa on turvallista elää ja talous on tasapainossa. Kaava-alueeseen, Nikkilän muuttuvaan infraan ja junarataan liittyvä kehitys on mitoitettu liian suureksi suhteessa sen hyötyihin. Kerava-junan hyödyt Nikkilässä ovat lähes olemattomat suhteutettuna sen tarpeellisuuteen. Suurella osalla sipoolaisista ja lähikuntien asukkaista on auto käytössään ja monet nuoret käyttävät myös moottoriajoneuvoja. Etätyön ja opiskeluiden merkitys on vakiintunut, samoin bussin käyttö Keravalle. Keravan kautta junalla Helsinkiin matkustaminen ei tuo lisähyötyjä esimerkiksi työmatkaliikenteeseen. Samoin liikenteen uudelleen ohjaus asuinalueelle tuhoaa Nikkilän muita alueita sekä vaikuttaa nykyisten asukkaiden elämään merkittävästi. Nykymaailman tilanteeseen ja taloustilanteeseen

Nikkilässä tulisi jatkossakin olla mahdollisuus kulkea lähiluonnossa ja pelkät puistoalueet / jalkakäytävät eivät korvaa kuntorataa. Kaava-alue virkistysalueena ja lähiliikuntapaikkana on kuntalaisille todella arvokas ja se on kasvattanut suosiotaan niin vakituisten kävijöiden kuin vierailijoidenkin keskuudessa. Alue tarjoaa upeat puitteet esimerkiksi hiihtämiseen, frisbee golfaamiseen ja juoksemiseen. Se palvelee laajaa ihmisryhmää ja on tulevaisuudessa Nikkilän myyntivaltti. Alue ei ole ehkä luonnonsuojellisesti merkittävä, mutta se on sellaisenaan todella kaunis ja monimuotoinen, jossa on mahdollisuus ihastella maisemia ja eläimiä. Alue on monen eläinlajin reviiri- ja pesimäpaikka ja on ikävää, jos esimerkiksi mäyrien pesäluolastot tuhotaan ja poikasia kuolee. Mäyrä synnyttää poikaset talvella/kevättalvella omaan pesäluolaan. S suunnitelman lyhytnäköisyys ei ole myöskään ottanut huomioon Sipoon lähimetsien kaatamista, joka sekä myöskin vähentää eläinten elintilaa ja asukkaiden mahdollisuutta metsässä liikkumiseen.

Pääkaupunkiseudun luontoliikuntapaikat ovat viime vuosina olleet kovassa suosiossa, samoin niihin liittyvät yritykset. Esimerkkinä Tuomarinkylän alue, Haltiala ja Kuusijärvi. Tämä vahvistaa alueiden arvoa ihmisille ja niiden vähentäminen tekee väistämättä negatiivisia vaikutuksia kuntamme sosiaalisiin rakenteisiin sekä hyvinvointiin. Tämä NG8 kaava on siinä mielessä lyhytnäköinen, ettei se huomioi tarpeeksi asukkaiden viihtyvyyttä ja hyödynnä alueen vetovoimaisuutta, josta asukkaat (niin nykyiset kuin tulevat) mielellään maksaisivat. Suuri osa lähialueen asukkaista vastustavat tätä hanketta. Kehitystä ei vastusteta, mutta kehityksen hintalappu on tästä näkökulmasta liian kallis ja tulevat sukupolvet joutuvat maksumiehiksi. Uusia asuntoja tulisi pystyä rakentamaan vapaita tontteja hyödyntämällä; esimerkiksi Kiinan korttelialueelle ja peltoalueille, johon tieinfra on järkevää perustaa. Positiivinen kehityssuunta ja maltilliset investoinnit maksavat itsensä takaisin myöhemmin.

Sipoon kunta tulisi omalta osaltaan huolehtia siitä, että pääkaupunkiseudun lähikuntien asukkailla tulisi jatkossakin olla yhdenvertainen mahdollisuus lähiluontoon ja arkiliikuntaan. Pelkät viheralueet tai jalkakäytävät eivät ole tämä mahdollisuus. Ennen kaikkea Sipoon kunnan tulisi hyödyntää kartanon alueen vetovoimaisuutta ja kehittää palveluita, jotka ovat Sipoon asukkaiden ja vierailijoiden tarpeen mukaisia. Mikäli kartanonalue tuhotaan tällä rakentamisella, tulisi vastaavia lenkkireittejä lisätä, esimerkiksi Martinkylään tai Paippisiin päin.

***VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*KeNi-radan 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 lähivuosikymmeninä. 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 liikennemuuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikennetarkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radan 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

*Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkotarkaisussa 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 Kiinanmäen alue sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.*

## 42 Muistutus BO, 1 allekirjoittaja

NG8 tuhoaa tärkeän virkistysalueen Nikkilässä. Alue on kävelyetäisyydellä monelta asuinalueelta, sinne pääsee helposti niin Suursuon suunnasta kuin Kartanon alueelta. Tämä on ainoa helposti saavutettavissa oleva lähiluontoalue Nikkilän asukkaille ja koululaisille. Nikkilässä on rakennettu viime aikoina tiiviisti, joten tällaisen viheralueen merkitys kasvaa entisestään. Alue onkin hyvin suosittu ja käytössä ympäri vuoden.

Sipoolaiset eivät halua tiiviisti rakennettua uutta pikkukaupunkia ja turhaa pendelijunaa. Haluamme säilyttää virkistysalueemme ja maaseutumaiseman jonka takia Sipoo onkin niin suosittu. On järjetöntä väkisin rakentaa uusi alue jotta saisimme hitaan junayhteyden uuden alueen uusille asukkaille. Suorat linja-autoyhteydet palvelisivat sipoolaisia parhaiten. Niiden reittejä ja aikatauluja on helposti muokattavissa ja kyytiin voi nousta pitkin matkaa. Junayhteys yksiraiteisella rautatiellä vaihdon kanssa on häiriöaltis ja jäykkä järjestelmä. Juna sopii isojen massojen siirtämiseen paikasta toiseen. Bussiliikenne on fiksumpi valinta Sipoossa ja lisäksi paljon halvempi.

Tärkeän luontoalueen säilyttäminen ei tarkoita ettei kunta voisi kasvaa ja kehittyä. Pientalojen rakentaminen kyliin pitää edistää. Annetaan kunnan kasvaa pikkuhiljaa ja luonnollisesti, niin vältymme ehkä pahimmista kasvukivuista.

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. 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 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.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan

*osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*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 liikenneuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

---

#### 43 Muistutus BP, 1 allekirjoittaja

Haluan tehdä muistutuksen NG-8 kaavan harkintaan. Tällä hetkellä mielestäni kaavassa on kohtia, jotka mielestäni tarvitsevat lisää aikaa ja pohdintaa toteutustavoista tai alueista. Toivon, että asialle annetaan edes hieman lisää aikaa.

**VASTINE:** Muistutuksesta ei käy ilmi mitkä asiat vaativat lisää aikaa ja pohdintaa. 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.*

---

#### 44 Muistutus BQ, BT, 1+1 allekirjoittajaa

Projekti on nykyhinnoilla kallis ja ennen kaikkea luonto- ja virkistysalueiden kustannuksella tehdään asumista, jota ei edes kaivata alueelle. Suurin syy Nikkilään muuttoomme oli juuri luonnon läheisyys, nyt aiotaan houkuttaa lisää väkeä tuhoamalla kaunista seutua ahtaan asumisen vuoksi.

[BQ:] Edellisetkin kaavoitettujen alueiden rakentamiset laahaavat.

[BT:] Käsittämättömäksi tämän hankkeen tekee se että edellisetkin kaavoitettujen alueiden rakentamiset tai myynnit eivät ole lähelläkään valmiit ja nyt aiotaan tehdä vieläkin isompi alue uudisrakentamiselle.

**VASTINE:** *Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

*Kunnalla on tällä hetkellä vain yksi yhtiömuotoinen tontti vapaana Nikkilässä eikä yhtään omakotitonttia. Uusia kaavoitettuja tontteja, joiden myyntiä vasta valmistellaan, on myös vain muutama.*

---

#### 45 Anmärkning BR, 1 undertecknare

1. Lokala politiker och tjänstemän har varit tydliga att NG8-planen görs för att möjliggöra persontågtrafiken till Kervo från Nickby. I planbeskrivningen står det:

*”Detaljplanen bidrar till uppnåendet av målet om att öka antalet invånare i Nickby till 10 000, vilket förutsätts för att persontågstrafiken ska inledas på Nickby–Kervo-banan. Tågstationsområdet behandlas i en egen detaljplan, men avsikten är att planera Nickby gårds centrum som ett mångsidigt bostads- och serviceområde som stöder sig starkt på tågstationen.”*

På basen av NG8-planens syfte är det klart att NG8-området och stationsområdet hör ihop och i enlighet med markanvändnings- och bygglagens paragraf 9 bör planens konsekvenser utredas på hela det område som berörs av planen:

*”En plan ska grunda sig på planering som omfattar bedömning av de betydande konsekvenserna av planen och på sådana undersökningar och utredningar som planeringen kräver. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas.*

*När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive de samhällsekonomiska, sociala och kulturella konsekvenserna, samt övriga konsekvenser av planen och av undersökta alternativ utredas i behövlig omfattning. Utredningarna ska omfatta hela det område där planen kan tänkas ha väsentliga konsekvenser.”*

<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1999/19990132>

Eftersom NG8-planens syfte är att möjliggöra tågtrafik, måste konsekvenserna av tågtrafiken och möjliga nya stationsområdet utredas nu i samband med planeringen av NG8-området. Stationsområdet bör planeras samtidigt som NG8-området. Jag uppmanar Sibbo kommun att här agera i enlighet med lagens bokstav och anda. Vid utredningen av konsekvenserna för det utvidgade området måste Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning beaktas.

2. De ekonomiska argumenten för NG8-planen är bristfälliga och redovisas inte i planbeskrivningen. De ekonomiska beräkningarna och budgetarna bör framläggas i sin helhet och även så att de innefattar fullständiga kostnaderna för inmatar lederna samt alla övergångar över ollbäcken till det nyt möjliga stationsområdet. Det är oklart om man på ett korrekt sätt har tagit i beaktande den senaste tidens kostnadsökningar inom byggande av infrastruktur. Likasa framläggs inga scenarien där kommunens



inkomster från tomtförsäljningen påverkas av de höjda priserna inom byggnadssektorn.

Då ett av huvudargumenten för en lönsam tågtrafik är mängden nya sabbobor så framkommer det inte i planen ifall Sibbo kommun har beaktat ändringarna i pendlingen som skett som en följd av korona pandemin. Med hänvisning till ovanstående måste de ekonomiska beräkningarna göras om. Sedan måste de i detaljerat format bifogas till planen, varefter planen måste läggas till påseende på nytt. För att kommuninvånarna skall kunna bedöma de ekonomiska konsekvenserna av planen, är det viktigt att beräkningarna läggs fram i en ny påseenderunda. Sibbo kommuns strategi förutsätter också ett sådant förfarande. I kommunens strategi uppges nämligen några av kommunens värderingar vara: *b) Öppenhet - Vår information är tidsenlig och tvåspråkig. Vår verksamhet är transparent. Vi är en bra, pålitlig och interaktiv samarbetspartner.*"

3. Planförslaget underlåter att beakta relevanta utredningar, som finns att tillgå. Specifikt utredningen Nikkilän rakennuserintöselvitys av Livady Oy från år 2020 bör beaktas och läggas till som en bilaga till NG8-planen. Denna utredning finns som bilaga till KR3-planstommen. I utredningen lyfter man specifikt fram kulturlandskapet runt Nickby säteri (Nickby gård) som ett lika värdefullt kulturlandskap som kyrklandskapet runt Sibbo gamla och nya kyrkor. Följaktligen bör kulturlandskapet runt Nickby gård ges samma skydd som kyrklandskapet. Detta förutsätter en vidsträckt skyddszon runt Nickby gård, något som inte förverkligas i det nuvarande planförslaget, där Nickby gård omges av massiv bebyggelse och en massiv infartsväg. Jag har en verklig oro över att KR3 och NG8 behandlas som skilda saker fast de är mycket nära kopplade
4. Sibbo kommun har under de senaste årtiondena själv använt argumentet i föregående punkt, nämligen att landskapet runt Nickby gård är kulturhistoriskt värdefullt och bör bevaras som sådant, i behandlingen av undantagslov och planeringsbehovsbeslut gällande fastigheter vid Gamla byvägen och dess närhet. Att kommunen har varit restriktiv gentemot andra markägare, men själv underlåter att tillämpa samma logik på sig själv som markägare, innebär diskriminering. NG8- planen måste revideras i detta avseende.
5. Trafiken på Klockarvägen uppskattas till 4 000 fordon per dag när NG8-området är färdigbyggt. Denna trafik skulle ledas alldeles intill Lukkarin koulu. Det normala i Finland och andra europeiska länder är att man försöker leda bort trafik från skolor. Att Sibbo nu planerar att dra en livligt trafikerad väg alldeles intill en skola är förkastligt.

Områden som kunde byggas i stället för NG8.

- Färdigställning kring ådalen vid Jokilaaksontie
- Hela Rux Området mellan Oljevägen, Jokipuisto och Nickbyvägen. Söderut från Ollbäcken i området kring Lukkarin koulu
- Området mellan Nickbyvägen, Jokipuistonkaari och Jokipuisto.

**BEMÖTANDE:**

1. *Detaljplanen är en av flera andra planer som möjliggör att persontågtrafik inleds på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan). Persontågtrafiken är ändå inte en direkt konsekvens av detaljplanen, eftersom detaljplanen också kan fungera utan persontågtrafik, vilket även utretts i detaljplanens konsekvensbedömning. Ett godkännande av detaljplanen innebär inte automatiskt att persontågtrafik inleds, utan det krävs ett skilt projekt och helt skilda beslut för det. Mer eller mindre alla detaljplaner i Nickby bidrar till att möjliggöra persontågtrafiken för sin del. Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågavarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse.*

*Eftersom KeNi-banan är en befintlig järnväg kräver inledandet av persontågtrafik inte en process enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.*

2. *Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomi är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågtrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation. I bostadsområdets kostnader finns inberäknat en bro över Ollbäcken (Klockarvägen). Detaljplanen har planerats så att eventuella andra broar ska vara möjliga att förverkliga om de behövs för stationsprojektet, men kostnaderna och det verkliga behovet för dessa avgörs först då stationen planeras. Bostadsområdet i sig klarar sig med en bro över Ollbäcken.*
3. *Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial.*

*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. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.*

*Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.*

*Planen KR3 har redan godkänts.*

- 4. Vid beviljandet av undantagslov vid Gamla Byvägen har kommunen hänvisat till Nickby gamla by och bebyggelsens särdrag i byn, såsom kulturmiljön vid Gamla Byvägen och bäckdalen söder om byn. Denna bebyggelse har också beaktats i detaljplanen genom att hålla den närbelägna nya bebyggelsen låg och genom att lämna ett obebyggt område mellan byn och den nya bebyggelsen, där dämpande växlighet kan planteras.*
- 5. 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 Borgnäsvägen. För en sådan reservförbindelse har olika platser föreslagits under årens lopp – än åt Mårtensbyhållet, 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 Borgnäsvägen 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 tvärläddes i förhållande till dalen. Därför har man i detaljplanen 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.*

*Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäsvägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.*

*I planstommen för Nickby granskades 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 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 området 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.*

---

#### 46 Anmärkning BS, 1 undertecknare

1. Den existerande bebyggelsen längs Gamla Byvägen och Stations vägen har lämnats utanför planeringen. Detta är oacceptabelt dels eftersom NG8 basera sig på tågtrafik till Nickby och därmed de facto totalt låser planeringen av detta område. Därför måste dessa områden tas med i planeringen av NG8.
2. Om man bara ser på NG8 planen, representerar den mera 60-70 tals förstads estetik än modern stads utveckling. Nya områden bör planeras som en organisk utveckling av existerand bebyggelse, så att man beaktar fungerande infrastruktur och servicefunktioner.

Med NG8 planerar man en "ny stad" utan att man överhuvudtaget beaktar existerande bebyggelse. Detta leder till dom typiska sovstäder, med långa avstånd till alla servicefunktioner.

3. NG8 har mera parker än bebyggt område. Planen måste göras om så att bebyggelsen blir mera kompakt, så att mera av området hålls som naturområden. Dessutom måste planen göras om så att nya bebyggelsen utgår från existerande bebyggelse, och inte som en separat Ny Stad.

#### **BEMÖTANDE:**

1. *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. Helhetsbilden för Nickby tätort har planerats i planstommen för Nickby och i det här fallet vet vi redan 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. Planstommen har uppgjorts för att samordna olika detaljplaner i Nickby. Detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på ett sådant sätt att det är möjligt att förverkliga behövliga trafikförbindelser för stationen. Det slutliga behovet för dessa förbindelser klarnar först då stationen planeras och dessa förbindelser byggs inte innan deras behov klargjorts. Därmed möjliggör den ifrågavarande detaljplanen detta, men den binder inte stationsnejdens planlösningar.*
2. *Vid planeringen av Nickby gårds centrum har man utgått från strävan att planera ett särpräglad 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.*

*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 området 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. Området kan därmed ses som en fortsättning på bebyggelsen norr om järnvägen.*

- 3. Rikligt med respons lämnades in om höjden på byggandet och i vissa kommentarer motsatte man sig höghus överhuvudtaget. Med anledning av responsen har mängden höghus minskats avsevärt och i deras ställe har man planerat småhus och radhus. Därmed är planen aningen mindre kompakt än tidigare.*

*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 vidsträckta rekreatiomsområde, Norrängsskogen, Byberget, Ribacken och områdena längs bäckarna.*

---

## 47 Muistutus BU, 1 allekirjoittaja

Nykyisellä suunnitelmalla menetetään se miksi muutimme Sipooseen 12 vuotta sitten. Kaavaehdotus vie Nikkilästä maaseudun tunnelman. Menetämme tärkeän osan luontoa ja rauhaa jota ihmiset tarvitsevat. En halua tänne junaa enkä uutta suurta asuntoaluetta. Meillä on ongelmallisia nuoria jo nyt. Tuleva suunnitelma pahentaa tilannetta. Etelässä on jo riittävästi Kontuloita.

**VASTINE:** *Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää*



*edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

---

#### **48 Muistutus BV, BX, BY, 1+1+1 allekirjoittajaa**

Sipoon kunta on suunnitellut rakentavansa NG8:ksi nimetyn kaavan mukaan asuinalueen osittain peltomaisemaan ja osittain metsämaisemaan. Metsämaiseman osuudella tullaan tarvitsemaan usean hehtaarin hakkuita, ja rakentamisen alle jää mm. suurehko osa kunnan rakentamasta kuntopolusta sekä frisbeegolfradasta. Tämä heikentää oleellisesti Nikkilän/Martinkylän seudun liikuntamahdollisuuksia pienestä olemattomaan, kun mm. valaistu hiihto/lenkkimaasto pienenee tai jopa katoaa olemattomiin. Lähiympäristön päiväkotien ja koulujen luontoliikuntatunnit siirtyvät metsäpoluilta asvaltille ja liikuntasaleihin. Ulkonaliikkumisen mahdollisuudet siis vähentyvät hyvin paljon.

Alueen läpi liikkuvan pienriistan, petoeläinten sekä hirvieläinten (hirvi, valkohäntäpeura ja kauris) kulkeminen Martinkylästä Linnanpeltoon/Paippisiin tulee häiriintymään varmasti, kun Norrskogenin metsäalueen kylkeen tulee asutusta. Rakentamisen jälkeen saamme kokea varmuudella entistä enemmän hirvieläinonnettomuuksia Albackantiellä, Paippistentiellä sekä tämän uuden taajaman piirissä. Tämä lisää siis henkilövahinkoja. Myöskin kainenlaisten eläinten lisääntymismahdollisuuksia karsitaan tämän kaavan toteuttamisen myötä. Luonnon monimuotoisuus eli biodiversiteetti siis katoaa. Kulttuurihistoriallisesti arvokas Nikkilän kartanon alue (se OIKEA Nikkilän kartano) jää liikenteen ja tiestön raivaamisen johdosta jyrän alle, mutta se tuskin kiinnostaa ketään muuta, kun siinä alueella asuvaa rouvaa.

Olemme saaneet ilolla lukea Brobölenpadon ohittavan vaelluskalareitin kunnostamisesta tai parhaimmillaan jopa itse padon purkamissuunnitelmista ja kosken ennallistamisesta (Jenni Frilander, YLE 7.5.2022; <https://yle.fi/uutiset/3-12435953>). Natura-alueeseen kuuluva alue on kunnan tilaamassa selvityksessä todettu herkäksi biotoopiksi: Byabergetin metsästä todetaan: *"Alue muodostaa paikallisesti arvokkaan luontokohteen, joka tulisi jättää rakentamatta ja mielellään suojella asemakaavoituksessa esimerkiksi SL-merkinnällä. Alueen lehdot kestävät heikosti kulutusta."* Gretasbäckenin purosta todetaan taas: *"Maankäyttösuositus: Gretasbäcken on paikallisesti arvokas puronvarsilehto, jonka tulee antaa kehittyä luonnontilaisena. Puronvarren lehdot täyttävät metsälain tarkoittaman erityisen tärkeän elinympäristön määritelmän, minkä lisäksi lehdot ja purot ovat uhanalaisia luontotyyppisiä. Lehto on varsin herkkä kulutukselle, mutta toisaalta se ei vaikeakulkuisena houkuttele ulkoilijoita. Laakson ylittää muutama polku silta- ja porrarakenteineen. Näitä*



*polkuja ja rakenteita tulee ylläpitää, sillä ne ohjaavat tehokkaasti alueella liikkujiä.*" Ollbäckenistä selvitys toteaa: "Joka tapauksessa purolaaksot tulisi säilyttää vähintään nykyisenlaisina." Vaikeaa on kuvitella miten kunta voisi suojella näitä herkkiä biotooppeja, kun siihen kylkeen asutetaan 2500-3000 ihmistä. Ollbäcken-puroa koskien voidaankin huomata aiemmin (2008) iktyonomiopiskelija Mikko Juvosen ja iktyonomi Sampo Vainion tekemä kartoitus Sipoonjoen vaelluskalakannoista. He ovat myös tehneet kunnostamissuunnitelmaehdotukset näiden kalakantojen elinolojen parantamiseksi ja lisääntymisen edistämiseksi: "Paikallisen asukkaan nimeämä Turhapuronkoski on Ollbäckenin ylin koski. Pituutta tällä kauniilla koskella on noin 200 metriä, ja se virtaa metsän suojassa melko luonnontilaisena. Koski on kauttaaltaan virtakutuisten kalojen lisääntymis- ja poikasalueeksi soveltuvaa. Ollbäckenin alempi koski, "Pumppukoski", virtaa Nikkilän taajaman pohjoispuolella sijaitsevan pumppaamon kohdalla. Koskella on pituutta vajaa 50 metriä ja pudotuskorkeutta korkeintaan metri. Alue on peltoalueiden keskellä, mutta uomaa varjostaa tiheä puusto ja pensaikko, joka on tiheimmillään kosken yläosilla. Koskeen on kaatunut puita ja isot kivet luovat virtaan monimuotoisuutta. Keskiosilla on syvempiä kuoppia, joissa vesi virtaa rauhallisemmin ja joihin kertyy kuivimpaankin aikaan vettä. Uoma on leveimmillään 3-5 metriä leveä. Kosken alaosilla pohja on enimmäkseen soraa ja pieniä kiviä. Koski päättyy pellon reunaan Ollbäckenin ylittävän kävelysillan kohdalle. Nikkilän taajaman pohjoispuolella, Vanhan kylätien molemmin puolin Ollbäcken mutkittelee vuolaammin kapeassa uomassaan. Alueella on hieman pudotuskorkeutta ja pohja koostuu sorasta sekä pinnan yläpuolelle yltävistä kivistä. Uoma mutkittelee niityn keskellä, jossa on nähtävissä ilmeisesti vanhan patorakennelman tai sillan jäänteet. Pienillä kunnostuksilla alueelle voidaan luoda taimenelle soveltuvia lisääntymispaikkoja Sipoonjoen pääuoman läheisyyteen". Juvonen ja Vainio esittävät ehdotukset kunnostustoimenpiteiksi: 1. Kalojen vaellusmahdollisuus aina Turhapuronkoskelle saakka turvataan uomaa luonnonmukaistamalla. 2. Lähes luonnontilaiselle nk. Turhapuronkoskelle kunnostetaan kutusoraikoita ja puhdistetaan kosken luontaisia soraikoita. 3. Nikkilän taajaman pohjoispuolista virtapaikkaa kivetään ja soraistetaan uoman monimuotoistamiseksi (Vainio S, Juvonen M. Sipoonjoen ja sen sivupurojen kalataloudellinen kartoitus ja kunnostustarve-ehdotukset. Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistys r.y. 2008. <https://www.vesi-ilma.fi/images/pdf/julkaisut/Sipoonjoki.pdf>).

NG8 rakentamisen seurauksena tulisivat alueen hulevedet lisääntymään voimakkaasti, kuten myös katujen tuleva hiekoittamisen ja tiesuolan käytön aiheuttamat kielteiset ilmiöt. Savisen jokipenkereen paaluttaminen sillanrakennusta varten tuskin tulee myöskään edistämään joen hyvinvointia. Aura-autojen puhdistuksessa tiestöä tulevat sillan lumi, jää sekä tiesuola lentämään suoraan puroon tai sen penkoille, josta se myöhemmin tulee valumaan sulamisvesien mukana Ollbäckeniin. On turha odottaa taimenen tai minkään muunkaan kalalajin tai jokiravun lisääntymisen onnistuvan, kun vesistön ekosysteemi tulee tuhoutumaan. Myös muiden taajaman roskaamisilmiöiden on todettu heikentävän vesistöjen tilaa (esimerkkinä vaikkapa Keravanjoki). Usein käytetty argumentti ja esimerkki taimenen kutupaikkojen säilyttäminen ja lisääntymisen onnistuminen voimakkaasti rakennetun ympäristön yhteydessä on Helsingin Longinoja. Yhtä usein on unohdettu valtavat vapaaehtoisuussaukukset ja valumavesien ohjaaminen viemäreihin ja lumenpoisto joki- uoman sijasta lumenkaatopaikoille.

Lainaan sipoolaista akateemikkoa, ekologia, evoluutiobiologia, Kari Vepsäläistä: *”Myös alueen yleinen luontoselvitys (Envibio 2019) on monilta osin puutteellinen, minkä takia lisäselvitykset ovat tarpeen. Envibion suositukset perustuvat yli puoli vuosisataa sitten vallinneeseen harhaan, jonka mukaan yksittäisiä lajeja tai pieniä esiintymiä voisi suojella kokonaisuudesta irrallaan. Lajien populaatiot eivät kuitenkaan ole toisistaan riippumattomia, vaan lajin alueellinen selviäminen riippuu suotuisien paikallisten elinympäristöjen verkostoista ja yksilöiden mahdollisuuksista liikkua suotuisien paikkojen välillä”.*

Junaliikenne on lopetettu kannattamattomana jo vuonna 1980. Sipoossa on pakko omistaa auto, mikäli mielihän päästä töihin kunnan ulkopuolelle, kauppaan ja harrastuksiin (omat ja lasten). Yhdellä raiteella toimivana junien lähtöfrekvenssi on noin yksi juna tunnissa, kun taas bussiliikenne on sovitettavissa tarpeen mukaan. 2500-3000 ihmisen kylä ei tee toimintaa kannattavaksi. En ole nähnyt vielä yhtään realistista laskelmaa, jossa kerrottaisiin miten kunnan maksujen käy, kun VR ei saa riittävästi lipputuloja. Niissä talkoissa taidamme sitten kaikki olla mukana, halusimme tai ei. Koululaisista juna palvelee vielä harvempaa, kun juna ei koukkaa syrjäkylä kautta (mm. Martinkylä). Nikkilästä 15-20 minuuttia Keravalle, siellä vaihto ja 20 minuuttia Helsingin keskustaan ei houkuttele, kun omalla autolla tai bussilla sama matka taittuu samassa ajassa. Liityntäparkin rakentaminen on mielestäni myös mysteerio. Miksi niin iso liityntäparkki? Eihän kukaan tule autolla jostain sivukylältä, kun sieltä pääsee joko omalla autolla tai bussilla Keravalle/Helsinkiin. Porvooseenhan juna ei kulje. Ei kai kukaan ns. ekologinen ihminen aja autolla NG8-alueelta muutaman kilometrin takia autolla liityntäparkkiin, kun voi ”ekoilla” ja kävellä juna-asemalle? Ja jos se junaliikenne sittenkin toteutettaisiin, niin kuinka bussiliikenteen käy, kun nytkin liki tyhjinä ajavat bussiyhtiöiden kuljettajat toteavat, että pelkkä koulukuljetus ei bussiyhtiöitä elätä. Kompensoiko kunta sähköauton kuntalaiselle vai tuleeko kenties liityntäliikenne syrjäkyliltä juna-asemalle?

Infran rakentaminen NG8-alueelle on erittäin kallista. Täysin käsittämätöntä, kun on jo olemassa tähän sopivia paikkoja, jossa infra on valmiina. Esimerkkeinä Nikkilän keskustassa, kauppoja lähellä oleva joen viereinen peltoalue sekä entisen Nikkilän sairaalan ja Öljytien välissä oleva alue. Näissä on enemmän kuin tarpeeksi maata rakentaa vaikka 5000 ihmiselle kerrostaloja, jotka sopisivat maisemaan paremmin kuin rakentamattomassa luonnontilaisessa pellossa ja metsässä. Jälkimmäiseksi mainittua aluetta lähellä Öljytie, josta pääsee Keravalle, Porvooseen, Järvenpäähän, Helsinkiin ja Vantaalle. Maasto paljon ystävällisempää ja Sipoonjokeen yli kilometri matkaa, välissä viljelysmaita, koulut ja päiväkodit lähellä jne.

Tien vetäminen kuplahallin ja Lukkarin koulun välistä on liikenneturvallisesti sulaa hulluutta, kun nyt jo on vaaratilanteita päivittäin. Suojatiekorotukset tekevät liikkumisesta hidasta. Vuosikymmeniä kytenyt ajatus vetää tiestö lännen puolelta, Albackantien kautta NG8-alueelle on monen kunnaninsinöörin toimesta todettu aivan päättömäksi ja liian kalliiksi ratkaisuksi, joka rasittaisi Martinkylän asukkaita kohtuuttomasti läpi-menoliikenteen vilkastuttaessa liikennettä.

Kunta on toivottavasti muistanut myös markkinoida tulevan, ns. luonnonarvot huomioon ottavalle asuinalueen asukkaille lähellä olevaa entistä ampumarata-alueita. Tämä alue

katsotaan niin saastuneeksi, että sieltä ei suositella kerättäväksi marjoja tai sieniä syötäväksi. Miten turvallista on asua aivan lähellä tällaista saastunutta aluetta? Tämän alueen voisitte alkajaisiksi puhdistaa, rakennetaan sitten asuntoja tai ei.

Sipoossa valitetaan kovasti nuorison tekemästä ilkeästä, eikä luonnossa liikkumisen mahdollisuuden tyypistäminen ainakaan edesauta "tekemisen puutetta" kunnassa. Frisbeegolfrata ja lenkipolut ovat monen nuoren henkireikä ja harjoittelumaasto. [Urheilijasukulaistemme] sanoin "purtsi on aina auki, ilmainen ja valaistu ja ilma on raikas".

*[BY:] Kertokaahan toki, että missä käyn juoksulenkeillä kun pururadan hiekkapohja muutetaan asfaltiksi? Tai vaikka voisinkin juosta edelleen samoilla hiekkapohjilla niin miksi valitsisin talojen keskuudessa juoksemisen? Koko NG8 kaava siis pilaisi minun ja myös monen muun mahdollisuudet harrastaa ja liikkua.*

Kehotan nyt vakavasti Sipoon kuntaa kuulemaan tuhansia hanketta vastustavien mielipidettä ja luopumaan kokonaan NG8-hankkeesta ja korvaamaan hankkeen ja siirtämällä tämän "rakennusunelman" johonkin muualle, koska vaihtoehtoja löytyy sieltä, missä luontoa ei tarvitse tuhota epärealististen haikatelluiden takia.

**VASTINE:** *Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. 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 keskuksat ja laajat viheralueet keskustan 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km laatu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km laatu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä*

*tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Sipoon yleiskaavassakin määritetty ekologinen käytävä kulkee kaava-alueen länsipuolella eikä sille suunnitella rakentamista.*

*Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.*

*Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Siksi purolaaksojen yli suunnitellut kadut on suunniteltu pitkille silloille tierumpujen sijaan, jotta purouomat säilyvät.*

*Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Purouomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.*

*Asemakaavan hulevesijärjestelmä on mitoitettu sillä tavalla, että on mahdollista hidastaa ja suodattaa rakennetulla alueella syntyvä hulevesi ennen kuin se valuu alueen puroihin. Tämä on jopa parannus nykytilanteeseen, jossa hiukkaset huuhtoutuvat pelloilta suoraan puroihin. Hulevesimääräykseen on lisätty maininta suodattavan menetelmän käytöstä rakentamisen aikana ja työmaavedet on ohjattava kunnan hulevesijärjestelmän kautta. Hulevesien vaikutukset alueen vesistöjen suojeluarvioihin on arvioitu ja vaikutukset on todettu merkityksettömiksi.*

*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 liikennenuhkiassa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.*

*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 ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Tätä samaa autoliikenteen läpiajon houkuttelevuuden vähentämisen periaatetta on sovellettu myös kaava-alueen sisäisiin reitteihin. Nykyisellä*

*Kartanontieillä, joka on suunniteltu yhdeksi alueen pääreitiksi, ennustetaan ajavan vain 500 autoa vuorokaudessa. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

*Svärdfeltin entinen ampumarata-alue on tarkoitettu kunnostaa vaarattomaksi. Vuosien varrella on selvitetty erilaisia kunnostamismenetelmiä ja alueella on tehty kokeita. Kunnostamisen aikataulusta ja valittavasta menetelmästä ei ole vielä tietoa.*

---

#### 49 Anmärkning BW, 1 undertecknare

Är det inte dags nu att totalt avstå från en otroligt dålig plan? Ingen Kyrkobys- eller Nickbybo som jag talat med vill ha NG8. Ingen vill ha Ke-Ni. Den är fullkomligt onödig. Vi är nöjda med busstrafiken som betjänares innevararana mycket bättre.

ALLA vill ha kvar sitt rekreationsområde som det är.

Ni som nu tar beslutet inser väl att planen NG8 är ett fruktansvärt misstag?! Styrka är att överge det vettlösa - och välja det förnuftiga och miljövänliga. Bygg på Kinabacken. Där rivs husen nu. Bygg fast tio våningshus och / eller ett område med Townhouses. Vägar finns redan - inga viktiga natursköna områden förstörs. Inflyttningen till Sibbo sker för att man vill bo i ett naturskönt område, inte med grannens hus en meter från sitt fönster. Har Sibbo kommun = vi, ens råd med den här fruktansvärda planen? Om infrastrukturen, redan bara den, kostar flera miljoner... Man kan ju inte låta bli att undra om det finns beslutsfattare i Sibbo som har personliga ekonomiska intressen i den här vettlösa planen.

**BEMÖTANDE:** I planstommen för Nickby granskades 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 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 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 (Kinabacken), som nämndes i responsen, ligger längre bort från den centrala servicen och att anvisa området för bostadsbyggande skulle ställvis vara emot generalplanen. Ett problem när det gäller utvecklingen av området är bullret från landsvägen, som gör att området lämpar sig illa för bostadsbyggande.*

*KeNi-banan (Kervo–Nickby-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 alternativt färdssätt 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. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.*

---

## 50 Anmärkning BZ, 1 undertecknare

Jag skriver på mitt modersmål och hoppas att man beaktar min åsikt gällande NG8. Jag hittar inget som förordar detta byggprojekt. Det finns andra områden i Sibbo att bygga på.

"Ett lärbö har jag hittat, jag säger inte mer. Det finns där ingen tittat, nånstans där ingen ser." Så sjöng vi i lågstadiet på 1970-talet i tiden. Denna visa dök upp ur minnet, då jag deltog i promenaden som ordnades av Sibbo kommun må 24.10.2022 vid spånbanan vid Nickby gård.

Om det behövs byggas, så anser jag att detta är på fel sida av ån. Det är krångligt att komma dit, och lär ska kräva dyra broar och tunnlar, som inte i detta ekonomiska läge kommer på fråga. Den väg som nu planeras att dras bredvid Lukkarin koulu är också en stor riskfaktor. Hur tänker man? Skolbarnens trygghet äventyras ju! Det känns fel att hugga ner vår fina skog med en motionsstig som nu passar alla oberoende av ålder eller kondition eller eventuellt handikapp. Nickby GÅrd har också en historia, som man borde beakta och inte förstöra dessa vackra vyer och åkrar, som är en stor orsak varför många flyttat till Sibbo.

Då jag läste Föreningen Nickby gårds fina naturbok om alla växter och djur som finns där, blev jag ännu mer övertygad om att detta byggprojekt inte borde förverkligas. Det finns garanterat andra ställen att bygga på. Visst finns det skogar i Sibbo, men inte försedda med stigar som gör dem lätt åtkomliga för alla. [...].

Tågförbindelsen tror jag inte heller på. VR kommer inte nånsin att förverkliga den. Tiderna har ändrats sen man började planera att återuppliva den förbindelsen mellan Nickby och Kervo (som avslutades i början av 80-talet). Vi sibbobor är nog kända för att åka egen bil, vi har oftast 2 bilar i familjen. Själv jobbar jag hemifrån (distansarbete hemifrån) som så



många efter corona. Vi har inte behov av tåg. Det tar alldeles för länge att ta sig med tåg med flere byten. Dessutom finns inte arbetsplatserna längre i centrum eller på sådan distans från tågbanan att man skulle vilja åka tåg. arbetstiderna är inte heller mellan 8-16 som nångång förr. Folk har numera annorlunda arbetstider och gör mycket turarbeten. Busstrafiken är mycket lättare att "justera" enligt rutten som gynnar flera än tåg. Busstrafiken med Jokivarsivägen mot Hfors borde man ändra tillbaka som förr. Att åka med buss till Kervo och ta tåget till Hfors har inte varit en bra sak heller för många. Att bygga en tåg bana till, bredvid den vi har, är en otroligt stor investering, utan grunder.

För att inte tala om alla problem som man får på köpet, vi vet nog alla vad "radanvarsikaupunki" medför..... t.ex. droger, arbetslöshet, våld etc.

Man planerar också ett nytt daghem, men Nickby gård har också ett daghem som för det mesta står tomt. Sedan det blev ett sk. dygnet- runt- daghem, har man oftast sett en tom gård, med något enstaka barn ibland. Varför används det inte till 100%, som tidigare? Vår son gick där i början av 2000-talet.

Sibbo borde redan i tiden ha beviljat byggnadslov lite lättare. Fattar inte varför man inte gav lov att bygga mera, våra byar skulle kunna vara mycket större och levande i denna dag och byskolorna ha elever. Våra barn var lyckliga som fick gå i Mårtensby skola. Nu verkar Sibbo ha fått "panik" och ska med våld bygga så mycket och så tätt att det inte är nån hejd. 200 hus på en åker vid Nickby gård - nej fy attan! Det kallar jag inte egnahemshusboende. Nog ska man få ha lite space omkring sig.

Jag anser att om man måste bygga, så borde man koncentrera sig mot huvudstadsregionen i stället. Från vargrondellen mot Jokivarsihållet och även i gamla centrum finns t.ex. gamla Rosenholms hus som förfaller. Det finns också ett radhus på Mixvägen 10 som kommunen äger en bostad i. Det huset har fått domen att vara obeboeligt och kommunen kunde där vara lite mera aktiv och hjälpa att få "kaavamuutos" till stånd så att de som bor i huset kunde få sålt tomt till ett bra pris och så fort som möjligt. [...]. Bolaget vill nog sälja tomt om man kommer överens om priset, och kommunen kunde få några höghus till i centrum. Inte sant ? I stället där än i vår fina skog vid Nickby Gård.

Ett annat område som man kunde bygga ut är nere vid sportplan. Från gamla Rundebergs daghem mot sportplan finns stora områden. Vid Oljevägen nära nya brandstationen vid Rux och sk. Kina vore lämpliga områden också.

Jag hoppas verkligen att man funderar om, vi är jättemånga som är emot denna NG8-plan. Kanske man borde ordna röstning om detta, så kanske demokratin skulle få ta sin plats. Nu verkar ju våra beslutsfattare inte alls lyssna på oss invånare. De bara antar att detta (NG8) är det som folket önskar.

Tyvär har ni fel. Tänk om!

**BEMÖTANDE:** I planstommen för Nickby granskades 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, bland annat de i responsen nämnda områdena. 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 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 området 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.*

*Oljevägen och närliggande områden, som nämndes i responsen, ligger längre bort från den centrala servicen och att anvisa området för bostadsbyggande skulle ställvis vara emot generalplanen. Ett problem när det gäller utvecklingen av området är bullret från landsvägen, som gör att området lämpar sig illa för bostadsbyggande.*

*Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.*

*KeNi-banan (Kervo–Nickby-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 alternativt färdssätt 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. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.*

*Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. 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 tidtabellsperiod. 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.*

*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 livsskeden. 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.*

---

## 51 Muistutus BÅ, 1 allekirjoittaja

Ng8 on kokonaisuudessaan vastuuton hanke. Lähialueen asukkaat vastustavat hanketta täysin, mutta silti te haluatte ajaa sen väkisin läpi. Kyseessä on Nikkilän isoin virkistysalue, joka on säilynyt hyvin luonnonmukaisena (alueella pesii useita niittylintuja ja peuroja nähdään alueella myös hyvin paljon), sekä on hyvin helppokulkuinen pohjoisen metsäreittiin verrattuna. On törkeää, että olette viemässä luonnossa liikkumisen iloa niiltä pois ketkä eivät voi vaikeakulkuista pohjoisen metsäreittiä käyttää. Ja teidän "korvaavat reitit" eivät ole sama asia! Se ei ole luonnossa liikkumista, jos ympärillä on asutusta, autoja ja muuta liikennettä!

Muulla Suomessa vastaavanlaisia ulkoilualueita suojellaan, mutta teidän toiminta on täysin järjen vastaista. Kunnalla riittää maata rakentamiseen, eikä siihen tarvitse uhrata parasta ulkoilualueita. Muutenkin kun katsoo Jokipuiston kaavoitusta ja toteutunutta rakentamista, niin koko aluehan on täysin kesken. Rakentakaa mieluummin se ensin valmiiksi ja vasta sitten mietitte uusia kaavoja. Aseman kannalta (joka sekin on täysin kunnan rahojen haaskausta) ng8:lla ei ole edes mitään merkitystä. Näin kunnanjohtaja itsekin lähiaikoina sanoi.

Ja jotta Nikkilän (ja koko Sipoon) arvo voidaan säilyttää, tulisi kunnan kasvussa panostaa vain laatuun eikä määrään. Tänne pitäisi kaavoittaa vain omakotitalotontteja eikä yhtään kerrostaloasutusta. Viime aikoina kerrostaloja ollaan kaavoitettu kaikkein eniten ja se näkyy nyt jo kylän ilmeessä. Ongelmia on entistä enemmän (ilkkivalta, huumeet, varkaudet, roskaaminen ja ruuhkat). Panostamalla vain omakotitaloasumiseen ei em. ongelmat lisääntyisi kylässä.

Suomessa väkiluvun kasvu tulee pääasiassa vain maahanmuutosta ja Sipoossakin maahanmuuttajien määrä on lisääntynyt aivan liikaa. Emme halua, että kylään kaavoitetaan kerrostaloja ja vuokra-asuntoja jonne maahanmuuttajat asetetaan. Jokainen tietää millainen alue on Itä-Helsinki. Emme halua Nikkilän olevan samanlainen paikka!

***VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioidun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: alle viidesosa rakennusoikeudesta on 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. 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, Pohjanniityn metsä, Kylävuori, Riihimäki ja puronvarret.*

*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. Kunnalla on tällä hetkellä vain yksi yhtiömuotoinen tontti vapaana Nikkilässä eikä yhtään omakotitonttia. Uusia kaavoitettuja tontteja, joiden myyntiä vasta valmistellaan, on myös vain muutama.*

---

## 52 Muistutus BÄ, 1 allekirjoittaja

NG8-kaava on perusteeton. Sen hyväksymiselle ei ole esitetty ensimmäistäkään pätevää syytä. Ennen kuin sille esitetään vahva rationaalinen tai empiirinen puolustus, ei sen laittamista liikkeelle tulisi edes harkita. On puolesta-kannan hartioilla taakka todistaa, että kaava on kannattava, hyödyllinen ja eettinen. Tällaista todistusta ei ole esitetty.

Koko hanke lepää sokean tahdon ja fantasian varassa. Tällainen asenne päätöksenteossa on paitsi yleisesti sopimatonta, myös nöyryyttävä kuntalaisille joita edustetaan. Ei ole mitään todisteita, että Sipoolla olisi halua tai imperatiivia pyrkiä kaupungin statukseen, johon suunniteltu asuinalue käytännössä ottaa osaa. Sama pätee juna-aseman täysin perusteettomaan elvyttämiseen.

Kunnassa on äärimmäisen paljon tärkeämpiä fokuksen kohteita kuin uusien asuinalueiden perustaminen. Näistä mainittakoon lisääntyneet ilkkivalta, huonosti organisoitu infrastruktuuri (homekoulut, sähkön hinta, jne.), sekä kunnallisen yhteisyyden pirstaloituminen. Esitetty kaava vain lisäisi näihin jo olemassa oleviin ongelmiin. Nyt ei ole oikea aika lisätä uutta sisältöä kuntaan, vaan vähentää tarpeetonta ja haitallista.

Ei ole vaikea uskoa, että tahto laajentaa on verho, joka peittää perustavanlaatuisen kykenemättömyyden päättäjien osalta. Se, joka ei saa olemassa olevaa kuntaa kukoistamaan toimii moraalittomasti yrittäessään laajentaa sitä. Jo tämä periaate riittää kumoamaan laajentamisen tahdon puhumattakaan kaavan todellisesta hinnasta paitsi kunnan taloudelle, myös sen ympäristöarvoille, viihtyvyydelle ja selkärangalle.

Henkilökohtaisen käyttäytymisemme tulisi olla kelpoinen yleiseksi käytännöksi. Röyhkeä, mielivaltainen ja harkitsematon laajentaminen on äärimmäisen kaukana tällaisesta standardista. Elämää ja päätöksentekoa ei tulisi koskaan harjoittaa sokeasti ja sattumanvaraisesti. NG8-kaava edustaa nimenomaan tätä sokeutta.

Johtopäätöksenä mainittakoon, että NG8-kaavalle ei ole utilitaristista, ekologista, moraalista tai käytännöllistä puolustusta. Kaikki mahdolliset relevantit näkökulmat ovat sitä vastaan. Vain mielivaltainen päätöksenteko, turhamaisuuden sikiö, on tukemassa sitä. Vaikka kaavan hylkäämiselle ei ole välttämättä syytä *a priori*, vallitseva tilanne ei anna ensimmäistäkään syytä sen puolustukselle.

**VASTINE:** *Sipoo on kunta, mutta kunnassa on kaksi taajamaa, joissa on noin 6 000 asukasta kummassakin, joita muissa osin Suomea kutsuttaisiin kaupungeiksi. Sipoon yleiskaavassa 2025 osa alueesta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Se tarkoittaa käytännössä sellaista rakentamista, jota voidaan kuvata esimerkiksi sanalla pikkukaupunkimainen. Sipoo on laaja kunta, jossa on tilaa monenlaiselle rakentamiselle ja asumiselle, eikä kunnassa ole vain yhtä asutustyyppiä. Yleiskaavassa on osoitettu mihin erityyppiset asuinalueet sijoitetaan, aina keskusta-alueista maaseuturakentamiseen. Asemakaava on siten yleiskaavan ja Sipoon aluerakenteen mukainen.*

*Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 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-radon (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 ennakoidaan 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. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.*

*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.*



---

### 53 Muistutus BÖ, 1 allekirjoittaja

Huolenaiheet ja pääpointit NG8-kaavaehdotuksesta:

Kulttuurihistoria: näkymälinjat, tyyli, esteettiset arvot, tunnelma, maisema-arvo

-> Nykyrakentaminen tulee liian lähelle kulttuurihistoriallisesti (valtakunnallinen A-luokka) arvokkaita Nikkilän kartanon rakennuksia pilaten niiden muodostaman kokonaisuuden. Avaruus ja luontomaisema, kuten pelto/niitty sopivat niiden kaveriksi, ei uusi tiheään rakennettu rakennuskanta, etenkin eteläpuolen kerrostalot tai kartanon itäpuolelle suunniteltu rivitalo tai muu ketjutettu rakentaminen. Sipoon kunnan teettämässä kulttuurihistoriaselvityksessä oli nimenomaan mainittu tietyt näkymälinjat kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi. Miksi niitä ei ole kaavassaehdotuksessa säilytetty? Esimerkiksi Kartanontieltä oli tällainen näkymälinja, jolle nyt on kaavoitettu uusi asfaltoitu tie. Miksi? Poistakaa tie kaavasta ja rakentakaa se muualle niin maisemalinja ei pilaannu sen vuoksi. Tehkää vastuullisia ratkaisuja. Älkää tuhotko historiaa. Lukekaa selvitykset tarkkaan ja noudattakaa niitä. Tämä ei ole oikea paikka oikoa ja gryndata. Miksi teettää selvitys, jos sitä ei noudateta?

Väkimäärän voimakas lisääntyminen, ruuhkat ja "Nurmijärvi-ilmiö"

-> Sipoossa asuessa ihmisillä (etenkin lapsiperheillä) tulee jatkossakin olemaan henkilöautot, eikä junaliikennöinti palvele kaikkien liikkumistarpeita. Valtaosa ihmisistä tulee jatkossakin omistamaan Sipoossa auton ja sitä myös ensisijaisena matkustusvälineenään käyttämään. Nykyinen tieverkosto ei ole suunniteltu näin suurelle automäärälle, joten tiedossa tulee olemaan ruuhkia etenkin arkaamuina ja -iltapäivinä. Jo nyt esimerkiksi Pornaistentieltä on jatkuva liikenne näinä aikoina.

Kustannukset savimaalle rakentamisesta ja mahdolliset korjauskulut

-> Rakennusten perustukset ja myös teiden perustukset joudutaan paaluttamaan, tämä on työlästä ja siten kallista rakentamista. Onko tehty laskelmat, jotka osoittavat, että tonttien myyntihinnat tulevat kattamaan nämä kulut? Vuosikymmenien kuluessa savimaa voi liikkua ja aiheuttaa vaurioita rakennusten perustuksiin. Tämä on huomattu myös nykyisissä savimaalle rakennetuissa taloissa. Korjaukset ovat yleensä kalliita ja hankalia.

Jos junaan ei tulekaan niin on turhaan tehty tiivis asuinalue

-> Alueen väestömäärä, sijainti ja tiheys on suunniteltu vahvasti junaliikennettä silmälläpitäen. On kuitenkin mahdollista ettei henkilöjunaliikennettä saada Nikkilään. Tähän voi olla useita syitä kuten riittämätön matkustajamäärä; ratamuutosten korkeat kustannukset, joita tarvitaan radan muokkaamiseksi henkilöjunaliikenteeseen sopivaksi; sopimusehdot VR:n/Hsl:n kanssa jne. Juna ei välttämättä ole edes se ekologisin julkisen liikenteen muoto enää jos verrataan esimerkiksi aurinkovoimalla ladattaviin sähköbussseihin. Ainakaan se ei ole joustavin, koska reittimuutokset eivät ole mahdollisia. Jos junaliikennettä ei saada on turhaan rakennettu kaupunkimainen ympäristö keskelle Nikkilän viimeistä maalaisidylliä.



### Luonto- ja virkistysarvot luonnossa, ei rakennetussa ympäristössä liikkumisesta

-> Nikkiläläiset haluavat liikkua matalalla kynnyksellä (lenkkipolulle jalan, ei autolla) luontoympäristössä, jonka mahdollisuuden nyt suunniteltu kaava tuhoaa. Kaavaan suunnitellut ulkoilureitit eivät korvaa luonnossa liikkumisen menetystä. Lisäksi tulee muistaa, että asukasmäärän lisääntymisen myötä ulkoilureittejä käyttää merkittävästi suurempi määrä ihmisiä kuin nyt eli reittejä on syytäkin lisätä. Nykyiset kaavaan suunnitellut reittipituuksien lisäykset eivät riitä, eivätkä toisaalta korvaa menetettyä luontoympäristössä liikkumista. On pisara valtameressä että Byberget säilyy luontona ja että kunta on ostanut kaavan länsipuolelta yksityiseltä maanomistajalta maakaistaleen, jolle ulkoilureittiiä patkä olisi tulossa.

### **VASTINE:**

Kulttuurihistoria: näkymälinjat, tyyl, esteettiset arvot, tunnelma, maisema-arvo

*Livadyn kulttuuriympäristöselvitystä (2020) on hyödynnetty kaavan laadinnassa ja se mainitaan kaavan liitemateriaalissa.*

*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 ja uudisrakennukset sopeutetaan materiaaliltaan ja väritään kartanoympäristöön. Uudisrakennuksissa tulee kuitenkin näkymään niiden uusi käyttö, kun niiden toiminto ei enää liity maatalouteen. Nämä uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. 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 kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.*

*Kartanon pihapiiriin näkökulmasta kaavan suurin maisemallinen vaikutus tapahtuu sen länsipuolella ja sen puolen vaikutukset on siksi analysoitu tarkemmin kuin muiden ilmansuuntien. Etelän suuntaan metsä peittää uudisrakentamisen, eikä kartanon rakennettu ympäristö näy myöskään keskustan suunnasta metsäsaarekkeen takia. Maisemallisesti näkymä keskustan suunnasta kartanon suuntaan hallitsee Bybergetin metsäinen mäki ja kartanon pihapiiriin eteläpuolen pellot ja sen metsänreuna, sekä vanhan Nikkilän kylän rakennuskanta. Vaikka olisi aseman läheisyyden takia perusteltua rakentaa kerrostaloja tälle alueelle, on päädytty rajaamaan rakennusten korkeus 2 kerrokseen ja rivitalotyyppiseen rakennuskantaan maisemallisten ja rakennushistoriallisten seikkojen takia, jolloin mm. maisemallisesti tärkeä Byberget tulee edelleen näkymään. Kolme näkymälinjaa on suunniteltu näihin kortteleihin.*

Väkimäärän voimakas lisääntyminen, ruuhkat ja "Nurmijärvi-ilmio"

*Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut*

*vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle – mm. liikenneverkon kuormitukselle – on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.*

#### *Kustannukset savimaalle rakentamisesta ja mahdolliset korjauskulut*

*Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue sijoittuu saviselle maaperälle, joka asettaa erityisvaatimuksia rakentamiselle. Muun muassa paalutus on tarpeellinen monessa paikassa kaava-alueella. Huomionarvoista on, että lähes koko Nikkilän taajama on rakennettu tälle samalle, rakentamiselle haastavalle savimaalle. Rakennettavuus on huomioitu kustannuslaskelmassa ja kaavan määräyksissä.*

#### *Jos junaa ei tulekaan niin on turhaan tehty tiivis asuinalue*

*Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöjunaliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen hankkeen ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan.*

*Koska Keravan ja Nikkilän välillä rata on jo olemassa, ovat vaadittavat investoinnit suhteellisen pienet, kun vertaa raidehankkeisiin pääkaupunkiseudulla. 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/investointit 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 unohduksiin, omaksi saarekkeeksi, seudullisessa kehitystyössä.*

#### *Luonto- ja virkistysarvot luonnossa, ei rakennetussa ympäristössä liikkumisesta*

*Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

---

#### 54 Anmärkning CA, Scoutkåren Åfararna r.f.

Scoutkåren Åfararna har tagit del av materialet för NG8 Nickby gårds centrum där man planerar för ett "mångsidigt område för boende och service kring den kommande tågstationen i Nickby för ca 2600 nya invånare".

Grunden för scoutingens värderingar är scoutidealen. Ett av idealen är att älska naturen och skydda miljön. Enligt vår mening är det inte förenligt med scoutidealen att förvandla det omtyckta rekreatiomsområdet med erkända naturvärden till ett bostadsområde. Scoutkåren Åfararna använder området för sin ordinarie verksamhet och ett ersättande område finns inte och kan inte heller skapas på scoutkårens verksamhetsområde. Således förordar inte Scoutkåren Åfararna planerna för NG8 Nickby gårds centrum, utan kräver att området förblir i sitt nuvarande bruk som rekreatiomsområde.

***BEMÖTANDE:** 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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya ruttan för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskoggen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

---

## 55 Muistutus CB, 4 allekirjoittajaa

On vaikea ymmärtää, että Sipoo ihan itse haluaa rakentamisella tuhota yhtenäisen ja luonnonkauniin Nikkilän Kartanon virkistysalueen. Helsinki vei meiltä rantaa, kirkon, koulun ja parhaat veronmaksajat. Nyt kunta on vapaaehtoisesti hävittämässä helmemme ja latistamassa Nikkilän samanlaiseksi anonyymiksi lähiöksi kuin muut pääkaupungin läheisyydessä olevat lähiöt jo ovat.

Kartanon peltoihin ja metsäalueisiin ei saa koskea. Se on meille nikkiläläisille ja muillekin sipoolaisille tärkeä ja rakas. Sitä käyttävät niin nuoret kuin vanhatkin. Alueella voi liikkua, retkeillä lasten kanssa, pelata frisbee golfia ja talvella hiihtää. Alue on saavutettavissa jalan monelta suunnalta kylää. Itse kävelemme sinne mm. Humalistontieltä ja noustessa mäkeä ylös avautuu silmien eteen kaunis, avara peltomaisema ja heti tuntuu helpommalta hengittää.

Alueen merkitys on vuosien varrella vain korostunut. Nykyään omakotitontit ovat niin pieniä, ettei niille mahdu puut kasvamaan eikä lapset leikkimään. Tästä on hyviä esimerkkejä ihan tässä omilla kulmillamme. Taloja on tonteilla niin tiheästi, että tilaa luonnolle ja leikeille ei ole, eikä edes lumelle talvella.

Ymmärrämme, että kunnan täytyy kasvaa. Nikkilä on siinä mielessä hankala, että meillä on sekä Kartanon alue, että kirkkojen ympäristö (aarteita molemmat) jotka tulisi rauhoittaa rakentamiselta. Molemmat alueet ovat vetonaulojamme ja on kirveen lyömistä omaan nilkkaan tuhota ne. Ne pilattuaan niitä ei saa koskaan takaisin. Iso Kylätien vanhat rakennukset ovat jo tuhoutuneet miltei jokainen. Olisi tärkeää säästää Kartanon alue, metsä, purot, vanhat pellot ja kauniit rakennukset tulevillekin sukupolville. Ihailen katselemme Vantaalla Helsingin Pitäjän Kirkon ympäristöä. Siellä on säästetty vanhan kylän ilme. Rakennukset on pidetty kunnossa ja uudet rakennukset on rakennettu vanhoja kunnioittaen.

Iso Kylätien ympäristö on jo pilattu. Talot ovat lahonneet kun tietä on nostettu vuosikymmenien aikana ja viimeinen naula lyötiin viihtyvyyden arkkuun rakentamalla nuo hirveät betonikolossit Betania-kirkon viereen. Helluntaiseurakunta rakensi uuden kirkkonsa sopimaan olemassa oleviin rakennuksiin ja onnistuivat siinä mainiosti. Nyt rakennus kyyhöttää betonivuorten kyljessä pyytäen anteeksi olemassaoloaan.

Pitääkö Nikkilä tuhota junan vuoksi jota emme halua emmekä tarvitse? Sipoo on maaseutua ja junan tulo ei poista yksityisautojen tarvetta muilta kuntalaisilta kuin juna-aseman lähistöllä asuvilta jos heiltäkään. Bussien reittejä on helppo muuttaa kulkijoiden tarpeiden mukaan ja ne poimivat kyytiläisiä myös reitin varrelta. Sähköbussit lienevät myös ekologisia.

Miksi asukkaita ei kuunnella? Emme ole kenenkään muun kuulleet puolustavan NG8 suunnitelmia paitsi parin poliitikon somen keskusteluryhmissä. Omista tuttavistamme tai naapureistamme emme ole kuulleet yhdenkään positiivisin mielin odottavan NG8 toteutumista, eikä junaakaan. Päinvastoin.

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina 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.

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Omakotialueen suunnittelun esikuvana on toiminut Suomen vanhat puukaupungit, jossa tiivis omakotiasuminen keskustojen läheisyydessä muodostaa viehättäviä ympäristöjä. Päärakennukset rakennetaan kiinni katuun ja talojen sisäänkäynti on pihan puolella tai rakennuksen sivulla. Tällöin ei hukata tilaa etupihaan vaan takapihasta tulee reilunkokoinen tontin koosta huolimatta.*

*Sipoo on kunta, mutta kunnassa on kaksi taajamaa, joissa on noin 6 000 asukasta kummassakin, joita muissa osin Suomea kutsuttaisiin kaupungeiksi. Sipoon yleiskaavassa 2025 osa alueesta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Se tarkoittaa käytännössä sellaista rakentamista, jota voidaan kuvata esimerkiksi sanalla pikkukaupunkimainen. Sipoo on laaja kunta, jossa on tilaa monenlaiselle rakentamiselle ja asumiselle, eikä kunnassa ole vain yhtä asutustyyppiä. Yleiskaavassa on osoitettu mihin erityyppiset asuinalueet sijoitetaan, aina keskusta-alueista maaseuturakentamiseen. Asemakaava on siten yleiskaavan ja Sipoon aluerakenteen mukainen.*

*Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioidun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: alle viidesosa rakennusoikeudesta on 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. 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.*

*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. Esim. asemakaavaan N44 (Betania-kirkon vieressä) ei laadittu rakentajaa ohjaavaa rakennustapaohjetta.*

*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 liikennesuorauksissa 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.*

*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 ja kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. 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.*

---

## 56 Anmärkning CC, 2 undertecknare

Området som kommunen tänker bygga ett stort förortsområde på är Nickbys viktigaste rekreationsområde. Det finns inget ersättande område för rekreation på orten. Förutom motionerande ortsbor är det populärt bland frisbeekastare från huvudstadsregionen, ett av få ställen där man ser ungdomar umgås ute i naturen utan motorfordon. Området är också ett hem för många fågelarter, hjortdjur, harar och kräldjur. Dessutom är det vacker natur.

Höghusvarter ska inte byggas långt ute "på landet" runt den planerade Norrskvären, utan närmare tågbanan i centrum av byn. De nuvarande småhusinvånarna vill inte ha höghus runt hörnet, och höghus passar inte in landskapsmässigt. NG9 har redan förstört tillräckligt av områdets naturvärden.

Att fälla skog och bygga vägar i skogen förstör motionsrutterna, det är inte alls samma sak att promenera eller skida mellan höghusen och bilvägarna.

Istället för att öka trafiken och bullret borde kommunen ta sitt ansvar för att bevara naturens och arternas mångfald.

Sibbo ska inte tävla med huvudstadsregionens städer genom att bygga förorter, utan genom ett mer varsamt och småskaligt byggande. Kommunens syfte att bygga ett "grönt" område förverkligas inte om planen godkänns. De som vill flytta till Sibbo kommer på grund av landsbygden och naturen.

Vi är skeptiska till om kommunen får den önskade tågförbindelsen med hjälp av NG8. Tågförbindelse vill vi ej heller ha till det här priset.

Vi kräver

- a) i första hand att byggprojektet inte förverkligas och
- b) i andra hand att planen revideras på följande sätt: man bygger inte i skogen och bygger inte flervåningshus i NG8:s norra del, istället bygger man egnahemshus och radhus på de öppna fälten.

**BEMÖTANDE:** *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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till. Också frisbeegolfbanan blir kvar på området, men några korgar kommer att flyttas. I detaljplanen bestäms inte var frisbeegolfbanans banor placeras utan hur banan ändras klarnar i ett senare planeringsskede. Planeringen av banan kommer att göras i samarbete med frisbeegolfarna.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

*På själva skogsområdet (Norrskvären) har inte ett enda höghus placerats i detaljplanen. I planen har flera kvarter betecknats AKR, det vill säga kvartersområde för flervåningshus, radhus och andra kopplade bostadshus. De betyder ändå inte att alla dessa kvarter skulle bestå av höghus, eftersom planen också bestämmer antalet våningar. I största delen av AKR-kvarteren är våningstalet 2, vilket i praktiken betyder radhus. Höghusens antal har minskats jämfört med det tidigare planutkastet och dessa har placerats i områdets södra del längs Klockarvägen. Av planområdets byggnadsbestånd är fyra femtedelar i småhus.*

*Vid planeringen av Nickby gårds centrum har man utgått från strävan att planera ett särpräglad 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 detaljplanlösningar (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.*

---

## 57 Muistutus CD, 1 allekirjoittaja

Vastustan Kartanon alueen asuntorakentamista yleisesti, syinä luonnon monimuotoisuuden menettäminen sekä vaikutukset nykyiseen ulkoilureittiin.

Olen aika tuore sipoolainen ja lapsuuteni viettänyt Vantaan Hakunilassa, siellä on vuosikymmeniä ollut ihmisille ns. pururata, joka on aina ollut kovalla käytöllä ja edelleenkin käyn joskus siellä. Sen läheisyyteen rakennettiin myös aikanaan uimahalli ja urheilukenttäkin. Vantaalla on myös entisöity viimevuosina Hakunilan kartano sekä kartanon aluetta, miksei täälläkin voida suojella vanhaa, sairaalan alue hyvänä esimerkkinä. Yksi painava syy muuttooni Nikkilään, Suursuolle, oli luonto, hyvä ulkoilureitti, jossa voi kävellä ja talvella hiihtää, jos vaan on lunta. Aivan mahtavaa.

Esimerkiksi raideliikenteen saaminen Nikkilään, ei saisi olla syy rakentaa keskustan lähelle uusi iso asumalähiö. En osaa sanoa, mikä alue voisi olla vaihtoehtona asuntorakentamiselle. Peltoa täällä on yllin kyllin joka suuntaan, onko ajateltu esim. Nikinmäki-Nikkilä välisiä alueita?

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 keskustan 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

*virikistuksen ydinalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virikistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virikistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virikistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

*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 ja uudisrakennukset sopeutetaan materiaaliltaan ja väriltään kartanoympäristöön. Uudisrakennuksissa tulee kuitenkin näkymään niiden uusi käyttö, kun niiden toiminto ei enää liity maatalouteen. Nämä uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. 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 kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.*

*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 liikennenuuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*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.*

---

## 58 Anmärkning CE, 2 undertecknare

Vi har tagit del av förslaget till detaljplanen för Nickby Gårds centrum. Vår bestörtning är stor då vi inser hur omfattande det planerade området är samt att vi personligen dessutom kommer att drabbas när rondellen samt vägen ner till den eventuella kommande stationen planeras att dras en hårsman från vår tomt.

Vi förstår att Nickby behöver byggas ut. Vi förstår inte att det fantastiska naturområdet som erbjuder rekreation för många kommunbor måste skövlas för detta ändamål. Det finns stora områden i anslutning till Nickby annanstans. Vi förstår inte att en stor väg planeras mellan Lukkarin koulu och Allaktivitetshallen. Helt absurt! Trafiken är redan nu väldigt kaotisk där på morgnarna och eftermiddagarna. Risken är att ännu fler föräldrar skjutsar sina barn till skolan när vägen blir farligare och livligare trafikerad.

Eftersom vi ifrågasätter persontågstrafiken via Kervo till Helsingfors hoppas vi att rondellen och vägen ner till (en kommande??) station aldrig förverkligas. Om det blir så sorgligt att en väg byggs vill vi att den flyttas längre bort från vår [...] tomt och vår grannes [...] tomt. Skyddande trädalleer bör planeras.

Vi önskar att hela planen förkastas och vettigare områden för utbyggnad väljs ut.

**BEMÖTANDE:** *Platthattsvägens läge har undersökts noggrant, 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 9 meter bort från gränsen mellan gatuområdet och tomten. Däremellan anläggs en trottoar*

*och en planerad zon. Det slutliga behovet för Platthattsvägen klarnar först då stationsområdet planeras, men dess början har beaktats redan i detaljplanen för Nickby gårds centrum så att Klockarvägens dragning blir rätt från början.*

*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 Borgnäs vägen. 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 Borgnäs vägen 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 tvärlädd i förhållande till dalen. Därför har man i detaljplanen 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.*

*Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.*



## 59 Muistutus CF, 1 allekirjoittaja

Kaavasuunnitelma tulee perua kokonaisuudessaan. Tämä tuhoaa Nikkilän ainutlaatuiset ulkoilumaastot peltojen ja metsien keskellä. Kartanon alue tarjoaa nykyisellään mahtavat puitteet, sekä Nikkiläläisille, että muille Sipoolaisille niin henkisen kuin fyysisen terveyden ylläpitämiseen luonnon parissa. Hanke perustuu hyvin pitkälti ja tähtää henkilöliikenteen aloittamiseen Nikkilän ja Keravan välisellä rataosuudella. Tämä on täysin suuruudenhullu ajatus! Jo nykyisenkin vaihdollisen yhteyden Keravan kautta Helsinkiin kokee suurin osa huonoksi ja epämiellyttäväksi vaihtoehdoksi. Se, että vaihto olisi tulevaisuudessa junasta junaan nykyisen bussista junaan sijasta ei muuta ihmisten suhtautumista vaihdollisiin yhteyksiin. Kuten VR on aiemmin todennut ei henkilöliikenne tule olemaan Nikkilän ja Keravan välillä kannattavaa. Perukaa kokonaan NG8 hanke ja ruvetkaa sen sijaan toteuttamaan kaavoittamista ja rakentamista vanhojen sairaalan peltojen, sekä ns. Kiinanmäen alueelle.

***VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*



*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*KeNi-radan 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 liikenneneruuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikennematkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radan 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

*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 (Kiinanmäen) alue sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.*

---

## 60 Muistutus CG, 2 allekirjoittajaa

Nikkilän kartanon alueen kaavaehtouksessa NG8 sekä sen perusteluissa on useita puutteita, jotka tulee selvittää ennen kaavan etenemistä.

### 1. Rakennuslainmukainen selvitys tekemättä

Kaavan tavoitteena on henkilöjunaliikenteen aloittaminen Nikkilä-Kerava rataosuudella. Juna-aseman alue suunnitellaan erillisessä asemakaavassa. Tämä todetaan Kaavaselostuksessa: *”Asemakaava tukee osaltaan tavoitetta Nikkilän asukasluvun nostamiseksi 10 000:een, Nikkilä-Kerava-radon henkilöliikenteen mahdollistamiseksi. Nikkilän juna-aseman alue suunnitellaan erillisessä asemakaavassa, mutta Nikkilän kartanon keskuksen aluetta on tarkoitus suunnitella vahvasti juna- asemaan tukeutuvaksi ja monimuotoiseksi asumisen ja palveluiden alueeksi.”* Koska kaavan tarve tulee juna-asemasta, olisi kaavasta pitänyt tehdä Rakennuslain 9 § mukainen vaikutusten selvitys (*”Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia”*). Tämä selvitys tulee tehdä ennen kuin kaavaa voidaan edistää.

Samoin koska, kaavan tavoitteena on junaliikenteen aloittaminen, tulisi ensin kaavoittaa juna-aseman alue, jotta tiedetään mm. aseman paikka. Nyt aseman sijainti on implisiittisesti päätetty kaavassa NG8, vaikka kaava ei koske aseman aluetta.

Destian Sipoon kunnalle tekemässä selvityksessä *”Nikkilän henkilöjunaliikenteen aseman sijaintiselvitys, 2018”* todetaan useaan kertaan, että rata vaikuttaa merkittävästi Ollbäckenin purolaaksoon ja rakentamisen vaikutukset siihen tulee selvittää erikseen. Myös yhteys Natura-alueeseen on tuotu usein esille. Näitä huomioita ei ole tuotu kaavaehdotuksessa esille. Kaavan liitteessä olevassa Natura- selvityksessä sanotaan, että *”Hanke ei sijoitu suoraan Sipoonjoen Natura-alueelle, joten kaavan toteuttaminen ei aiheuta Natura-alueelle suoraan laadullista heikkenemistä, pinta-alamenetyksiä tai pirstoutumista. Alueen rakentamisella ja asemakaavan toteutumisen jälkeisellä tilanteella voi kuitenkin olla epäsuoria vaikutuksia Natura-alueeseen.”* Tämänkin lausunnon perusteella juna-asemalla, jonka perusteella NG8-kaavaa tehdään, voi olla vaikutusta Natura-alueeseen ja Rakennuslain mukainen selvitys on tehtävä.

### 2. Lukkarintien liikennejärjestelyt

NG8 kaava liittyy kiinteästi Nikkilän kaavarunkoon KR3. Yksi liittymäkohta on silta uudelta alueelta Lukkarintielle. Tämä muodostaa erittäin vaarallisen vilkkaasti liikennöidyn tien alakoululaisten koulun edustalle. Kaavan yhteydessä ei ole esitetty mitään toimia, millä lasten turvallisuus koulun läheisyydessä voidaan taata. Tämä liikenneselvitys tulee tehdä sekä liikennejärjestelyjen kustannukset arvioida ennen kaavan käsittelyä.

### 3. Virheelliset oletamat ja kuntalaisten tiedonsaantioikeus

NG8:n valmistelutyössä on todettu, että arvio junaliikenteen käynnistämiseksi vaadittavasta väestöpohjasta perustuu vuoden 2019 matkustajamääriin ja niiden kehittymiseen. Tutkimuksissa on todettu, että etätyö on vähentänyt liikenteen määrää ja tämä vähenemä tulee jäämään pysyväksi. Yle:n artikkelissa 26.10.2022 todetaan: *”Kaupunkikehityspäällikkö Henrik Lönnqvist luettelee jo nyt havaittuja muutoksia: Nyt ehkä näkyy, että ruuhkat ja joukkoliikenteen käyttö ovat vähentyneet...”* Kaavan vaikutus junaliikenteen aloittamiseen perustuu virheelliseen lähtötietoon. Kaavoittamalla ja rakentamalla NG8:n alue ei saavuteta tavoitetta, henkilöliikenteen avaamista. Joukkoliikenteen käyttäjämäärät tulee arvioida nykyisen tiedon valossa ennen alueen kaavoittamista. Perustamalla junaliikenteen käynnistyksen aloituksen oletus väriin tietoihin, annetaan sekä nykyisille että tuleville kuntalaisille virheellistä tietoa.

Kaavan kustannusvaikutuksista kunnan talouteen on kerrottu niukasti. Tiedotustilaisuudessa kerrottiin kustannuksissa olevan vain kaava-alueen sisällä tehtävät muutostyöt, lukuun ottamatta siltaa Lukkarin koululle. Tämä antaa väärän kuvan kaavan kustannusvaikutuksista kunnan talouteen. Virkamiehet ovat siten antaneet joko julkisuuteen tai poliittisille päättäjille tai molemmille virheellistä tietoa kaavan kustannusvaikutuksista kunnan talouteen. Oikeat talouslaskelmat tulee julkaista ennen kaavan käsittelyä. Kustannusvaikutusten salaaminen kuntalaisilta on vastoin kunnan omia arvoja: *”Avoimuus - Viestimme ajantasaisesti kahdella kielellä. Toimimme läpinäkyvästi. Olemme hyvä, luotettava ja vuorovaikutteinen yhteistyökumppani.”*

### 4. Kunnan tehtävät kuntalaisten hyvinvoinnin edistämiseksi

Sote-uudistuksen yhteydessä annetussa laissa Sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä 1 luku 6 § määrittää kunnan tehtävät kuntalaisten hyvinvoinnin ylläpitämiseksi seuraavasti: *”Kunnan on strategisessa suunnittelussaan asetettava hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseksi tavoitteet ja määriteltävä tavoitteita tukevat toimenpiteet. Sen on otettava päätöksenteossaan huomioon päätöksensä arvioidut vaikutukset ihmisten hyvinvointiin ja terveyteen väestöryhmittäin.”* NG8 kaavalla kunta tuhoaa merkittävän liikunta-alueen isolta osalta kuntalaisia. Kaavassa osoitettu uusi liikuntareitti ei korvaa tuhattavaa aluetta, ei saavutettavuuden, helppokulkuisuuden tai luontokokemuksen osalta. Liikunta-alueen menetyksestä ei ole tehty lainmukaista vaikutusten arviointia kuntalaisten hyvinvointiin ja terveyteen.

Kunta toimii vastoin lakia Sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä, ellei vastaavaa uutta liikunta- aluetta osoiteta Nikkilästä. Liikunta-alueen tulee olla kaikkien kuntalaisten helposti saavutettavissa, myös liikuntarajoitteisten kuntalaisten. Liikunta-alueen merkitys on Nikkilässä erittäin korostunut, koska Nikkilässä ei ole muita helposti saavutettavia liikuntamahdollisuuksia. Kunta on keskittänyt ulkoliikunta-alueet Etelä-Sipooseen. Tämä olisi kuntalaisille, joilla ei ole käytössä omaa autoa, kohtuuton tilanne. Lisäksi

sisäliikuntamahdollisuudet muille kuin seuralajeille ovat hyvin rajalliset, mm. uimahalli puuttuu kuntalaisten laajasta toiveesta huolimatta. Tässä tilanteessa helposti saavutettavan kuntalaisten liikunta-alueen tuhoaminen on edesvastuutonta.

#### 5. Kuntalaisten tasavertainen kohtelu

Sipoon kunnan myöntämän poikkeuslupan nro 2/99 mukaan alue on Sipoon kunnalle historiallisesti merkittävä. Poikkeuslupaa koskeva alue rajoittuu NG8 kaava-alueeseen. Poikkeusluvassa todetaan:

*”Kyseessä on historiallisesti arvokas Vanhan Nikkilän alue. K.o. asuinpaikka näkyy Nikkilän kartassa 1600-luvun lopulta ja vuosilta 1767-68. Paikan omaleimaisuutta pyritään korostamaan tulevassa rakennuskaavassa. Tällöin tullaan edellyttämään, että uudisrakentamisessa on otettava huomioon Vanhan kylätien kulttuurimaisema sekä Ollbäckenin purolaakson ja pohjavesialueen edellyttämät luonnonolosuhteet”.*

Poikkeuslupa asetti rakentamiselle ehtoja: *”julkisivujen tulee olla lautaverhoiltua puuta. Niissä tulee suosia melko niukkoja hillittyjä koristeaiheita, koska kyse on maisemallisesti arvokkaasta perinteikkästä talonpoikais- ja maaseutumiljööstä eikä esim. huvila-alueesta. Väriytyksen tulisi olla peittomaalaus perinteisin sävyin.”* Koska NG8 koskee aluetta, johon poikkeuslupan rajoitukset perustuvat, tulee kunnan toimia omistamallaan maalla vastaavalla tavalla, kuin se on edellyttänyt yksityisiltä henkilöiltä kuntalaisten tasa-arvoisen kohtelun vuoksi. Mikäli näin ei tehdä, tulee poikkeuslupan perusteet myös kumota ennen NG8 kaavan hyväksymistä.

Kuten poikkeuslupapäätöksessä todetaan, Nikkilän kartanon alue on historiallisesti merkittävä miljöö. Ainoa historiallinen alue, joka on Nikkilässä jäljellä. Kunta on aikanaan jo tuhonnut aluetta purkamalla kartanon navetan kunnostamisen sijaan. Nyt tulee vihdonkin toimia aikaisempien päätösten mukaan ja huomioida Kartanon alueen kulttuurimaisema. Poikkeusluvassa kunta on ilmoittanut ottavansa tulevassa kaavassa huomioon alueen omaleimaisuuden. Nyt kunta on toimimassa oman päätöksensä vastaisesti kaavaluonnoksessa NG8.

#### 6. Luontokartoitus

NG8 kaava-alueen luontokartoitus on tehty pintapuolisesti ja se tulee tehdä uudelleen. Hämmästyttävää on, että siinä ei ole mm. harvinaisista keltavuokkoista mainintaa ja että kunta on jo nyt tuhonnut niiden esiintymisaluetta kunnostaessaan ulkoilureittejä. Keltavuokosta todetaan Luontoportissa: *”Sen nykyisen levinneisyyden ydinaluetta ovat lounaisen Suomen ja Ahvenanmaan jalopuumetsiköt ja lehdot. Vaateliias keltavuokko ei tyydy mihin tahansa metsänpohjaan, vaan vaatii viihtyäkseen hyvin viljavan ja multaisen, mieluiten saven pohjustaman alustan.”* Kaiken kaikkiaan luontokartoituksen huomiot ja kaavassa jätetty lähes huomioimatta. Esim. jos kartoituksessa huomautetaan, ettei jotain asiaa ole voitu varmistaa kartoituksen tekoajankohdan vuoksi, kaavassa oletetaan, ettei asialla ole merkitystä.

Kokonaisuutena kaava on vastoin Sipoon kunnan visiota tai ainakaan Nikkilän osalta ei toteuteta visiota.

*VISIO Sipoo - Suomen halutuin.*

*Sipoo on pääkaupunkiseudun kupeen viherkeidas, jossa on mahdollisuus yhteisölliseen asumiseen ja vapaa-aikaan sekä menestykselliseen yrittämiseen.*

*Sipoossa asuu ja yrittää aktiivisia ja oma-aloitteisia ihmisiä, jotka voivat hyvin ja saavat asioita aikaan yhdessä tekemällä.*

NG8 tuhoaa nikkiläläisten liikunnan viherkeitään. Liikunnan väheneminen tulee heikentämään nykyisten ja tulevien kuntalaisten aktiivisuutta ja hyvinvointia. Nikkilän alueella on runsaasti mahdollisuuksia tiivistää keskustan asutusta ja tehdä täydennysrakentamista. NG8 kaava ei ole tarpeellinen Nikkilän kehitykselle, mikäli kunta haluaa toteuttaa strategiaansa kuntalaiset huomioivalla tavalla.

Lisäksi toteamme, että NG8 liittyy kiinteästi asemanseudun kaavoitukseen, jota koskee Nikkilän kaavarunko KR3. Tämän vuoksi ne tulee valmistella ja käsitellä yhdessä, koska ne muodostavat käytännössä kokonaisuuden ja toista ei voi arvioida ilman toista.

Yhteenvetona toteamme, että NG8:n kaavan valmistelussa on suuria puutteita ja se tulee valmistella uudelleen.

#### **VASTINE:**

##### 1. Rakennuslainmukainen selvitys tekemättä

*Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.*

*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. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.*

*Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.*

*Asemakaavan hulevesijärjestelmä on mitoitettu sillä tavalla, että on mahdollista hidastaa ja suodattaa rakennetulla alueella syntyvä hulevesi ennen kuin se valuu alueen puroihin. Tämä on jopa parannus nykytilanteeseen, jossa hiukkaset huuhtoutuvat pelloilta suoraan puroihin. Hulevesimääräykseen on lisätty maininta suodattavan menetelmän käytöstä rakentamisen aikana ja työmaavedet on ohjattava kunnan hulevesijärjestelmän kautta. Hulevesien vaikutukset alueen vesistöjen suojeluarvioihin on arvioitu ja vaikutukset on todettu merkityksettömiksi.*

### 2. Lukkarintien liikennejärjestelyt

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

### 3. Virheelliset oletamat ja kuntalaisten tiedonsaantioikeus

*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 ylityessä runkoväylillä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että bussi- ja autoliikenne seisoo liikenneneruuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*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.

Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhdanteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisällytetty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemansetu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.

#### 4. Kunnan tehtävät kuntalaisten hyvinvoinnin edistämiseksi

Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. 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 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.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee



*jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretsbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita, kuten uimahalli.*

#### 5. Kuntalaisten tasavertainen kohtelu

*Poikkeuslupien myöntämisessä Vanhan Kylätien alueella kunta on viitannut vanhaan Nikkilän kylään ja rakennetun ympäristön erityispiirteisiin kylässä, kuten Vanhan Kylätien kulttuuriympäristöön ja purolaaksoon kylän eteläpuolella. Tämä ympäristö on huomioitu myös asemakaavassa pitämällä kylän viereisen rakennuskannan matalana ja jättämällä rakentamattoman alueen kylän ja uuden rakennuskannan väliin, johon voidaan istuttaa pehmentävää kasvillisuutta.*

*Kartanon pihapiirin näkökulmasta kaavan suurin maisemallinen vaikutus tapahtuu sen länsipuolella ja sen puolen vaikutukset on siksi analysoitu tarkemmin kuin muiden ilmansuuntien. Etelän suuntaan metsä peittää uudisrakentamisen, eikä kartanon rakennettu ympäristö näy myöskään keskustan suunnasta metsäsaarekkeen takia. Maisemallisesti näkymä keskustan suunnasta kartanon suuntaan hallitsee Bybergetin metsäinen mäki ja kartanon pihapiirin eteläpuolen pellot ja sen metsänreuna, sekä vanhan Nikkilän kylän rakennuskanta. Vaikka olisi aseman läheisyyden takia perusteltua rakentaa kerrostaloja tälle alueelle, on päädytty rajaamaan rakennusten korkeus 2 kerrokseen ja rivitalotyypin rakennuskantaan maisemallisten ja rakennushistoriallisten seikkojen takia, jolloin mm. maisemallisesti tärkeä Byberget tulee edelleen näkymään. Kolme näkymälinjaa on suunniteltu näihin kortteleihin.*

#### 6. Luontokartoitus

*Luontokartoitus on tehty, jotta voidaan tunnistaa ne luontoarvot, jotka ovat olennaiset asemakaavan laadinnassa. Kyseessä ei ole kartoitus alueen koko lajikannasta. Valvovat*

*viranomaiset ovat todenneet selvityksen riittäväksi tähän tarkoitukseen ja että kaava on huomioinut luontoarvot sopivalla tavalla.*

---

## 61 Muistutus CH, CI, 1+1 allekirjoittajaa

Esitämme osaltamme seuraavat huolet koskien kaavaehdotusta NG8.

- Helposti saavutettavan ulkoilu- ja virkistysalueen tuhoutuminen: Rakentaminen ko. alueelle käytännössä tarvelee Nikkiläläisille hyvin tärkeän ulkoilu- ja virkistysalueen, joka nykyisellään on helposti saavutettavissa ja maastoltaan osittain nykyisellään helppokulkuista ja esteetöntä. Korvaava reitti on monelle Nikkiläläiselle aivan turhan kaukana, ja jäljelle jäävä osa nykyisestä on hyvin haastavakulkuista monelle lenkkeilijälle. Talojen välissä puikkelehtiminen ei ole mitenkään verrattavissa ulkoilualueeseen, jossa silmä lepää pellon ja metsän vuorotellessa. Lähiluonnossa ulkoilu ovat omiaan pitämään yllä terveyttä ja tämän hankaloittaminen ja mahdottomaksi tekeminen on lyhytnäköistä, ja peruuttamatonta. Yksikin talo tuolla alueella turmelee miljöö.
- Lisääntyvä liikenne Lukkarintiellä: Ehdotuksessa on ollut tarkoitus ohjata liikennettä kulkemaan Lukkarintietä pitkin Nikkiläntielle. Tarkoitus olisi rakentaa koulun läheisyyteen jonkinlainen alikulku tms ja lisäksi silta/alikulku radan vuoksi. Liikenteen lisääntyminen on ilmoitettu noin 4000 ajoneuvoksi vuorokaudessa. Asumme [...] eli pihamme on Lukkarintien suuntaan, piha rajautuu eteläpuolelta myös Nikkiläntiehen. Liikenteen lisääntyminen noin radikaalisti on järkyttävä ajatus melun lisääntymisen ja turvallisuuden näkökulmasta. Lisäksi jo nyt Lukkarintieltä ja Suursuolta Nikkiläntielle käännytessä on haasteellista päästä menemään ruuhka-aikoina. Lukkarintien risteys tulee olemaan aivan tukossa näiden suunnitelmien myötä. Lisäksi liikenteen lisääntyminen on hyvin harmillista ja vaarallista koululaisten kannalta. Vaikka tielle laitettaisiin hidasteita, eivät ne estä tiellä kaasuttelua ja ihmisten välinpitämättömyyttä. Liikenne tulisi ohjata ehdottomasti Martinkyläntielle, eikä kierrättää sitä alakoulun ja monitoimihallin välisestä pullonkaulasta.
- Koko suunnittelun perustaminen juna-yhteyden saamiseen Nikkilään: Kuinka moni kuntalainen todellisuudessa haluaa juna-yhteyttä Nikkilään, tai tulisi sitä käyttämään sellaisen täällä ollessa? Onko tätä kartoitettu kuinka kattavasti? Mitkä ovat kustannukset vs toimivat bussiyhteydet? Toimivat bussiyhteydet palvelisivat montaa kuntalaista paljon paremmin kuin junayhteys Keravan kautta. Juna-asemalle tulee ensin myös jollain keinolla päästä, joka pidentää matka-aikaa entisestään ja tekee siitä houkuttelemattoman. On järjetöntä tarvella Nikkilän ainoa ulkoilualue vain sen vuoksi, että tänne saadaan juna-asema jolle ei ole tilausta.
- Kunnan kasvustrategia: Tätä tulee tarkastella uudelleen, mikäli se johtaa näin järjettömiin toimiin. Kasvua voitaisiin havitella maltillisemmin. Lisääntyvä väestö

tarkoittaa myös lisääntyvää sosiaali- ja terveys sekä sivistyspalveluiden tarvetta ja kuluja, eikä ole pelkästään tuloa kunnalle kuten koko projekti esittelytilaisuudessa haluttiin kuntalaiselle myydä.

- Kerrostalojen kaavoittaminen radanvarteen ja NG8 alueelle: Mikäli kartanon alue kuitenkin päädytään tarvelemään ja juna-asema joskus vuosien x jälkeen tulee, pitäisi kerrostalot joko pudottaa alueelta pois kokonaan tai tehdä niihin pitkälti isoja perheasuntoja. Emme halua Nikkilään Korso vol 2:sta tai mitään muutakaan radanvarsilähiötä. Pieniä kerrostaloasuntoja on rakennettu Nikkilään jo aivan riittämiin. [...]sta osakkeen omistavana voin vaan todeta, että ongelmia näissä pienistä asunnoista koostuvissa yhtiöissä riittää. Rakennusyhtiöiden kiinnostus ei myöskään tässä suhdanteessa ole mitenkään varmaa, etenkin kun juna-aseman kohtalo on vielä avoin. Onko siis laskelmissa huomioitu se, että osa tonteista jää myymättä?

Toivomme, että koko hanketta pohdittaisiin uudelleen ja kasvua kohdistettaisiin maltillisesti muualle Nikkilään ja sen lähialueille.

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina 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.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Tätä samaa autoliikenteen läpiajon houkuttelevuuden vähentämisen periaatetta on sovellettu myös kaava-alueen sisäisiin reitteihin. Nykyisellä Kartanontielle, joka on suunniteltu yhdeksi alueen pääreitiksi, ennustetaan ajavan vain 500 autoa vuorokaudessa. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

*Nikkilän kaavarungon yhteydessä tehdyssä Nikkilän liikenneverkko selvityksessä on tutkittu tieverkon toimivuutta. Tehtyjen toimivuustarkasteluiden mukaan Nikkiläntien liittymien toimivuus ja välityskyky eivät ole enää riittäviä ennustetilanteessa, mikäli Kerava–Nikkilä-radan henkilöliikenne ei ole käytössä eikä Lukkarintien jatketta ole toteutettu radan ali. Lukkarintien liittymään suositellaan Lukkarintien ajosuunnasta erillistä vasemmalle kääntymiskaistaa. Lisäkaista parantaisi liittymän sujuvuutta ja turvallisuutta.*

*KeNi-radan 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 liikenneneruuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo*

*kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

*Koska Keravan ja Nikkilän välillä rata on jo olemassa, ovat vaadittavat investoinnit suhteellisen pienet, kun vertaa raidehankkeisiin pääkaupunkiseudulla. 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 unohduksiin, omaksi saarekkeeksi, seudullisessa kehitystyössä.*

*Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 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-radalla (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 ennakoidaan 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 monipuolisuutta yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.*

*Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioidun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: alle viidesosa rakennusoikeudesta on 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. 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. Kerrostalojen määrää on vähennetty verrattuna aikaisempaan kaavaluonnokseen ja kerrostalot on sijoitettu alueen eteläosaan Lukkarintien varrelle.*

---

## 62 Anmärkning CJ, 1 undertecknare

Jag motsätter mig utbyggandet av Nickby Gård, NG8.

Nickby Gårds rekreatiomsområde är ett enastående natur- och rekreatiomsområde, som inte får förstöras. Så fort som första betong/cementplattan läggs, finns det ingen väg tillbaka.

Om koronan lärt oss något, så är det att folk vill vara ute i naturen. I den riktiga naturen. Inte i natur med asfaltsvägar eller bland husväggar. Vi vill gå på stigar, bland träd och buskar.

Nu vill man förstöra ett enastående område för att få flere invånare för att kunna eventuellt få någon liten butik närmare eller musti&mirri. Och KeNi banan. Jag har dock aldrig ännu hört att någon skulle flytta TILL Sibbo pga butiksurval eller för att man snabbt kommer härifrån bort. De flesta som flyttar, flyttar pga natur och att allt är litet. Sibbo behöver inte vara en småstadslig kommun. Vi är stolta en landsbygd.

Tågtrafiken kunde redan nu startas på prov för att se HUR och OM den alls passar för invånarna. Att göra investeringar för fler miljoner bara för att eventuellt några människor från NG8 området skulle använda sig av tåget är önsketänkande. Ingen flyger väl via Rovaniemi till Stockholm då man kan flyga direkt? Så varför skulle någon komma med bil från (norra) byn för att parkera i Nickby, ta tåg till Kervo, vänta och sedan till Helsingfors. Man åker nog med bilen hemifrån till destinationen. Och ingen från Södra Sibbo kommer att använda sig av tåget till Kervo.

Det finns andra områden i Nickby som man kan bygga ut (invid Oljevägen tex eller sjukhusområdet).

**BEMÖTANDE:** Sibbo är en kommun, men i kommunen finns två tätorter, med närmare 6 000 invånare vardera, som på andra håll i Finland skulle kallas småstäder. I generalplanen för Sibbo 2025 har en del av planområdet beteckningen område för centrumfunktioner. Det betyder i praktiken en typ av bebyggelse som till exempel kan beskrivas med ordet småstadslig. Sibbo är en omfattande kommun där det finns plats för flera olika typer av bebyggelse och det finns inte bara en typ av bebyggelse i kommunen. Generalplanen har anvisat var dessa olika typer av områden placeras, allt från centrumområden till landsbygd. Detaljplanen är därmed förenlig med generalplanen och bebyggelsen i Sibbo kommun.



*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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-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.*

*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 alternativt färd sätt 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. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.*

*I planstommen för Nickby granskades 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 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 området 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.*

*Oljevägen, som nämndes i responsen, ligger längre bort från den centrala servicen och att anvisa området för bostadsbyggande skulle ställvis vara emot generalplanen. Ett problem när det gäller utvecklingen av området är bullret från landsvägen, som gör att området lämpar sig illa för bostadsbyggande.*

---

### **63 Anmärkning CL, 1 undertecknare**

Sibbo kommun uppger i sin strategi bl.a. följande: "Vår information är tidsenlig och tvåspråkig. Vår verksamhet är transparent. Vi är en bra, pålitlig och interaktiv samarbetspartner". Med hänvisning till detta vill jag framföra följande anmärkningar:

1. Lokala politiker och tjänstemän har i olika sammanhang framhåvt, att NG8-planen görs för att möjliggöra persontågstrafik mellan Nickby och Kervo. På basen av planbeskrivningen är det självklart att NG8-området och stationsområdet hör ihop. Stationens läge är av största vikt för infrastrukturen i området men är fortfarande oklart. Paragraf 9 i Markanvändnings- och bygglagen medför att planens konsekvenser måste utredas för hela det område som berörs av planen. Vid utredningen måste Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning beaktas.
2. De ekonomiska argumenten för NG8-planen är tvivelaktiga och redovisas inte i planbeskrivningen. Det verkar som om kostnaderna för stationsområdet och broarna för lätt trafik inte är inkluderade. Det är vidare oklart huruvida man på ett korrekt sätt beaktat den senaste tidens kostnadsökningar inom byggande av infrastruktur.

Förändrade pendlingsmönster som en följd av coronapandemin borde också tas i beaktande.

3. Planen försämrar nuvarande Nickbybors möjligheter till friluftsliv och rekreation. Det står i strid med vad som uppges vara en av planens målsättningar. T.ex. har planläggarna inte kunnat presentera en tillfredsställande lösning för hur det nuvarande lättåtkäta 2 km-spåret skall ersättas. Den föreslagna rutten blir omöjlig att åka för små barn och seniorer, eftersom bäckdalarna är djupa och har synnerligen branta sluttningar. Den föreslagna rutten skulle gå precis bredvid bostadsområden och motsvarar därför inte heller till sina naturvärden den nuvarande 2 km-rutten, som i sin helhet går igenom orörd natur.
4. Den stora artrikedomen i bäckdalarna, lundarna, skogsdungarna och på åkrarna hotas. Det myckna talet om naturens mångfald borde omsättas i praktiken just på NG8. Jag hänvisar till den dokumentation <https://online.flippingbook.com/view/957893851/> som "Nickby Gårds vänner" nyligen sammanställt.
5. Stora delar av NG8-området är grundvattenområde, vilket omöjliggör byggande av bergvärmebrunnar. I delar av området finns artesiskt grundvatten som riskerar att kontamineras av storskaligt byggande. Det finns också risk för försumpning och sänkning av grundvattennivån.
6. Trafiken på Klockarvägen uppskattas bli 4000 fordon per dag, när NG8-området är färdigbyggt. Redan nu är det trängsel på gatan utanför Lukkarin koulu och bollhallen, speciellt på kvällarna då många barn skjutsas till och från aktiviteter. På andra sidan gatan finns Allaktivitetshallen, dit trafiken också är livlig. Det är förkastligt att planera en livlig trafikerad väg på ett så utsatt ställe.
7. Detaljplanen NG8 har 15 bilagor, varav nr 7-13, ca. 250 sidor finns enbart på finska. De flesta är expertutredningar som innehåller många svårbegripliga facktermer. I en naturutredning är det kutym att dessutom ange växternas latinska namn. Alla bilagor borde finnas på svenska.
8. Att bygga på viktiga grönområden som Nickby Gårds rekreationsområde går emot Sibbos egen strategi "en grön oas i huvudstadsregionen". Den har bevisligen lockat många inflyttare som nu känner sig lurade, vilket framgår av flera enkätsvar. Samtidigt går det också emot de i grundlagen fastställda principerna, att var och en bär ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet samt att det allmänna skall verka för att alla tillförsäkras en sund miljö. Med hänvisning till ovanstående anser jag att förslaget till detaljplan för Nickby Gårds centrum är orealistiskt och bör förkastas.

#### **BEMÖTANDE:**

1. *Detaljplanen är en av flera andra planer som möjliggör att persontågtrafik inleds på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan). Persontågtrafiken är ändå inte en direkt konsekvens av detaljplanen, eftersom detaljplanen också kan fungera utan persontågtrafik, vilket även utretts i detaljplanens konsekvensbedömning. Ett godkännande av detaljplanen innebär inte automatiskt att persontågtrafik inleds, utan*

*det krävs ett skilt projekt och helt skilda beslut för det. Mer eller mindre alla detaljplaner i Nickby bidrar till att möjliggöra persontågtrafiken för sin del. Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågavarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse.*

*Eftersom KeNi-banan är en befintlig järnväg kräver inledandet av persontågtrafik inte en process enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.*

- 2. Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomi är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågtrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation. I bostadsområdets kostnader finns inberäknat en bro över Ollbäcken (Klockarvägen). Detaljplanen har planerats så att eventuella andra broar ska vara möjliga att förverkliga om de behövs för stationsprojektet, men kostnaderna och det verkliga behovet för dessa avgörs först då stationen planeras. Bostadsområdet i sig klarar sig med en bro över Ollbäcken.*
- 3. Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*
- 4. 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 rekreationsområdet. Största delen av byggandet har planerats på åkrarna och de återstående rekreationsområdena utgör sammanhängande helheter: Norrskogens vidsträckt rekreationsområde, Norrängsskogen, Byberget, Ribacken och områdena längs bäckarna.*

*Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med*

*skyddsbestämmelser som ännu kan effektiveras i ett senare planeringsskede ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.*

- 5. Då man bygger på grundvattenområde krävs iakttagande av särskild försiktighet, vilket också stipulerats i planbestämmelserna. Planområdet skiljer sig inte från byggande i övriga Nickby som också till stora delar ligger på grundvattenområde.*

*Av planens område som ämnas bebyggas är bara en dryg fjärdedel på grundvattenområde.*

- 6. Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäsvägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.*
- 7. Resultaten och slutsatserna från de bilagda rapporterna presenteras i planbeskrivningen till sina relevanta delar. Planbeskrivningen har översatts till svenska. Bilagorna finns till för att redovisa för hur man kommit till resultaten och finns tillgängliga på det språk de är uppgjorda på. För att reda ut eventuella oklarheter kan man kontakta planläggaren.*
- 8. 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.*

## 64 Anmärkning CM, 1 undertecknare

Eftersom planförslaget till avgörande delar är identiskt med utkastet som tidigare var till påseende upprepar jag huvudsakligen mina åsikter från februari 2021 och kräver:

- att planlägningsarbetet med NG8 Detaljplan och detaljplaneändring för Nickby gårds centrum omedelbart avbryts
- att planlägningsresurserna frigörs för planering av för ändamålet bättre lämpade områden
- att kommunen i snabb takt börjar planera utbyggnad som stöder Nickbys naturliga tillväxt
- att området kring Nickby gård framöver betraktas som kulturlandskap och ett rekreativsområde av stort värde av särskild vikt för kommuninvånarnas välmående

### Motiveringar

- Detaljplanen för NG8 inskränker på kommuninvånarnas grundlagsenliga rätt till en sund miljö samt det allmännas (kommunens) skyldighet att tillförsäkra en sådan. Kommunen bryter i och med den nu presenterade planen mot sitt ansvar att värna om miljön och kulturarvet.

#### Finlands grundlag 20 §

##### *Ansvar för miljön*

*Var och en bär ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet.*

*Det allmänna skall verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön.*

- Detaljplanen för NG8 strider mot Markanvändnings- och bygglagens 54 § i och med att planförslaget inte värnar om miljön i önskvärd utsträckning och onekligen avsevärt leder till att kvaliteten på nuvarande invånarens livsmiljö försämras på ett omotiverat och syfteslöst sätt.

#### Markanvändnings- och bygglag 54 §:

*Detaljplanen skall utarbetas så att det skapas förutsättningar för en hälsosam, trygg och trivsamt livsmiljö, för regional tillgång till service och för reglering av trafiken. Den byggda miljön och naturmiljön skall värnas och särskilda värden i anslutning till dem får inte förstöras. På det område som planläggs eller i dess närmaste omgivning skall det finnas tillräckligt med parker eller andra områden som lämpar sig för rekreation.*

*Detaljplanen får inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt på ett sätt som inte är motiverat med beaktande av detaljplanens syfte. Genom detaljplanen får inte heller markägaren eller någon annan rättsinnehavare åläggas sådana oskäliga begränsningar eller orsakas sådana oskäliga olägenheter som kan undvikas utan att de mål som ställs för planen eller de krav som ställs på den åsidosätts.*

- Planen står i strid med lagens syfte i Markanvändnings- och bygglagens 1 § mom. 1

*"Syftet med denna lag är att reglera områdesanvändningen och byggandet för att på det sättet skapa förutsättningar för en bra livsmiljö och främja en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar utveckling."*

De nu presenterade planerna leder till en omfattande skövling av ett populärt och omtyckt naturskönt rekreationsområde med erkända kultur- och naturmässiga värden, vilket på inget vis kan anses uppfylla lagens anda och syfte.

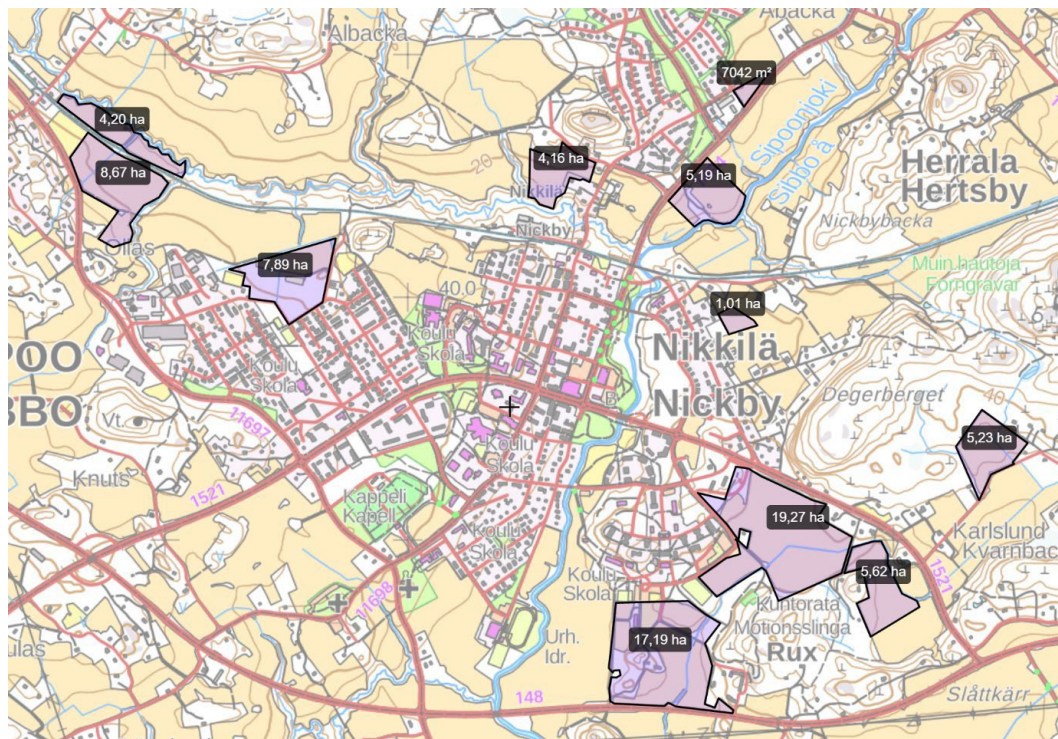
- Kommunen kan inte i planläggningen ensidigt utgå ifrån presumtiva nya kommuninvånarens intressen, utan måste i all planering även beakta de nuvarande kommuninvånarnas behov och intressen. Eftersom planen inte tillför någonting positivt för nuvarande kommuninvånare bör planen inte förverkligas.
- Om planen förverkligas förstörs Nickbys värdefullaste rekreationsområde oåterkalleligt och för evigt. Det finns inget annat område som kan ersätta det som nu står i beråd att offras och kommunen presenterar inte heller en plan på hur de rekreationsbehov som invånarna har kunde tillfredsställas i framtiden. Att hänvisa till rekreation på privatägd mark och nyttjande av allemansrätten är inte en lösning. Området är särdeles viktigt för invånare i norra och mellersta Sibbo, men det nu aktuella förfarandet utgör även ett prejudikat för hur planläggning av motsvarande områden kan ske var som helst i kommunen i framtiden. Således är detta en angelägenhet som berör samtliga invånare i kommunen.
- Att hävda att omfattningen av rekreations- och friluftseleder på området som en effekt av planen de facto skulle öka är ren och skär desinformation. Gångvägar och trottoarer har vi i kommunen från tidigare och mera sådana kommer det i och med NG8, men dessa har absolut ingenting med rekreations- och friluftsleder att göra. Promenadstråk som går invid tomtgränser och i byggnaders omedelbara närhet fungerar för att ta sig från en plats till en annan, men deras rekreationsvärde är totalt obefintligt. Att man nu dessutom i och med planen oåterkalleligt förstör den del av rekreationslederna som varit lätt tillgängliga även för personer som har svårt att röra sig eller som kräver hjälpmedel och assistans för att ha en möjlighet att röra sig i naturen är direkt förkastligt. Att utöver allt detta hänvisa en betydligt större del av friluftslederna till de känsliga bäckravinernas omedelbara närhet visar att alla löften om skyddandet av bäckdalarna endast är tomt prat och ett spel för gallerierna.
- Kommunen tar även i övrigt väldigt lättvindigt på sitt ansvar för skyddandet av bäckarna och det till bäckarnas utlopp direkt angränsande Natura2000-området. Det är omöjligt att bygga ett bostadsområde av denna magnitud med flera broar och dylika groteskt fula element utan att det skulle påverka och för all framtid förstöra de enastående naturvärden som bäckfårorna med angränsande områden utgör. Den av kommunen utförda Natura-behovsprövningen saknar nämnvärd trovärdighet.
- Nickby säteri utgör ett kulturhistoriskt värdefullt område som med alla medel bör bevaras i sin nuvarande form. Området bildar en helhet och ett värdefullt kulturlandskap vilket även lyfts fram i utredningar som kommunen själv låtit utföra. Kulturlandskapet vars värde i utredningarna likställs med kyrklandskapet kring Sibbo



gamla och nya kyrkor är oersättligt och kan inte flyttas till eller ersättas av andra landskap eller platser i kommunen.

- Det väcker också osökt frågor och misstankar när man valt att i planmaterialet för NG8 låta bli att inkludera Livady Oy:s utredning "Nikkilän rakennusperintöselvitys" från år 2020, som ingick som en del av beredningsmaterialet för planstommen KR3. Utredningen behandlar även det nu aktuella området och kunde således som sådan eller till valda delar ha inkluderats i materialet för NG8. Det kan väl inte vara så att kommunen endast inkluderar de utredningar som kommer fram till slutsatser som talar för kommunens avsikter?
- Den så kallade "naturutredningen" (Bilaga 7) som gjorts i samband med beredningen av planen är ytlig och till sin omfattning bristfällig. Att man med endast tio terrängbesök på området skulle kunna kartlägga hela områdets naturvärden är naturligtvis en fullkomlig utopi, och därmed har även slutresultatet sina klara brister. Att man t.ex. missat gulsippan som kan betecknas som en karaktärsväxt för området må vara beskrivande för rapportens trovärdighet som sådan.
- Enligt bilaga 8 "NG8 Nikkilän kartanon keskuksen ja asemanseudun asemakaava Rakennettavuusselvitys" hör största delen av det område som skulle bebyggas till de allra sämsta byggbarhetsklasserna dvs. klass 4 "Vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö" och 5 "Erittäin vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö". Det skulle med andra ord vara påfallande dyrt att bygga i området. Då området dessutom har betydande natur- och kulturvärden, strider det mot andan i Markanvändnings- och bygglagen att bebygga området. Lagen listar nämligen bland annat som mål för områdesplaneringen att främja:
  - en ekonomisk samhällsstruktur och områdesanvändning,
  - den byggda miljöns skönhet och värnandet om kulturvärden,
  - möjligheterna att bevara naturens mångfald och andra naturvärden,
  - ett ekonomiskt samhällsbyggande,
- Det finns naturmässigt betydligt mindre värdefulla områden invid befintliga fungerande trafikleder som kan planeras för byggande och som på ett mer naturligt sätt stöder Nickbys tillväxt. Detta medför att kommunen kan uppfylla kraven i MBT (MAL) utan att exploatera det värdefulla rekreativområdet vid Nickby gård. Kommunen kan inte i längden uteslutande planera på mark som man äger i nuläget utan måste köpa mark på strategiskt viktiga tillväxtområden till ett marknadsmässigt pris. Redan i dagsläget äger kommunen en betydande andel mark som både till byggbarhet och karaktär motsvarar marken som skulle exploateras och skändas på det värdefulla rekreativområdet, och som lämpar sig utmärkt för den typ av bebyggelse som nu i förslaget till NG8 planeras på nämnda område. En icke heltäckande karta på av Sibbo kommunägd mark som kan användas för byggnation:





(Kartan är från början av år 2022, efter det har kommunen förvärvat ytterligare mark t.ex. norr om allaktivitetshallen).

- Kommunen har kört in på helt fel spår när all aktuell och kommande planläggning i Nicksby grundar sig på en högst osäker och oattraktiv statisk tågförbindelse, som dessutom är förknippad med omfattande, orealistiska och riskfyllda investeringar. Denna befängda tvångstanke, som beklagligtvis slagit rot bland tjänstemän och vissa förtroendevalda, styr nu utvecklingen till områden som lämpar sig mycket dåligt för tillväxt. Nicksbys naturliga tillväxt stöds bäst av miljövänliga dynamiska lösningar som baserar sig på t.ex. elektrifierade bussar. När Nicksby i sinom tid på ett sunt sätt uppnått en tillräcklig befolkningsmängd kan man återkomma till eventuella tågbaseade lösningar, om man fortsättningsvis vägrar erkänna att dessa lösningar oftast hör till en förgångnen tid.
- Att man valt att exkludera stationsområdet från planförslaget som nu är till påseende står i strid med § 9 i Markanvändnings- och bygglagen som kräver att konsekvenserna för hela området som berörs av planerna måste utredas. Att försöka undfly detta ansvar att beakta helheten är ett skamligt förfarande. Dessutom har kommunen helt bortsett från att Trafikledsverket i sitt utlåtande bett att kommunen skrinlägger planerna för hela området tills behövliga utredningar om järnvägen eventuella framtid är utförda.
- Trafiklösningen att leda den norr-sydgående gatuförbindelsen till Klockarvägen alldeles invid Lukkarin koulu kan och bör inte förverkligas. Klockarvägen används redan nu av många som vill undvika de många farthindren i Nicksby centrum, och en norr-sydgående gatuförbindelse som leds till Klockarvägen ökar märkbart sannolikheten för att en stor del av pendeltrafiken från norra Sibbo kommer att passera Lukkarin koulu

och de idrotts- och motionsanläggningar som finns på området. Det säger sig självt att detta är en lösning som förknippas med stora risker och som under inga omständigheter skall förverkligas.

- Planen har under tiden som den varit under beredning rättfärdigats från kommunens håll med allt från beslut som gjorts på 1980-talet till händelser i anslutning till andra världskriget för att på slutrakan visa sig bottna i skeenden kring utbyggandet av järnvägen på 1870-talet. Coronapandemin har med all tydlighet visat att folks prioriteringar och värderingar kan ändras helt och hållet på en mycket kort tid. Detta kräver att även kommunen på kort varsel kan möta en ny verklighet på ett agilt och flexibelt sätt. Således är alla motiveringar som sträcker sig en längre tid tillbaka i tiden helt oväsentliga. All planering måste ske med de nuvarande och generationer av kommande kommuninvånarens bästa i tankarna. Under historiens gång har många dåliga beslut fattats, meningen kan knappast vara att Sibbo skall upprepa dem alla i samband med planeringen av NG8.
- Planen står även i uppenbar konflikt med Sibbo kommuns egen vision som borde vara övergripande och genomlysande för all kommunal verksamhet.

Sibbo kommuns vision  
*Sibbo – Finlands mest eftertraktade.*

*Sibbo är en grön oas intill huvudstadsregionen, som erbjuder en boende- och fritidsmiljö som skapar samhörighet och tryggar förutsättningar för framgångsrikt företagande. Invånarna och företagarna i Sibbo är aktiva och initiativrika människor som mår bra och åstadkommer saker tillsammans.*

Kommunen har även själv marknadsfört sina tomter på angränsande områden vid Nickby gård genom att lyfta upp närheten till naturen och goda rekreativmöjligheter, löften som i skenet av planerna för NG8 och skövlandet av det värdefulla rekreativområdet visar sig vara lögnaktiga och sakna grund.

- Kulturlandskapet kring Nickby säteri och det naturmässigt enastående värdefulla rekreativområdet finns detaljerat beskrivet i publikationen som kan läsas på adressen <https://ngv.fi/> - det skadar inte om beslutsfattare och tjänstemän bekantar sig med materialet och tar det till sig för den fortsatta behandlingen av ärendet.

När det kommer till den fortsatta beslutsprocessen för detaljplanen kräver jag att samtliga utlåtanden och anmärkningar till NG8 publiceras och bemöts i o censurerad form. Personuppgifter kan maskeras, men utlåtanden och åsikter bör framgå i den form som de framförts, inte som ett fullständigt anonymt och överifierat sammandrag där en inköpt konsult eller kommunens tjänstemän egennyttigt klipper och limmar och utifrån egna strävanden väljer vad som anses vara relevant.

Slutligen framför jag min uppriktiga önskan om att tjänstemän och förtroendevalda skall ta sitt förnuft till fånga och avsluta denna galenskap som planerna för NG8 otvivelaktigt

utgör. Detaljplanen NG8 Nickby gårds centrum bör förkastas i sin helhet och området bör bevaras i nuvarande form för kommande generationer.

**BEMÖTANDE:** *Då en plan utarbetas är det alltid frågan om viss konsensus kring olika, ibland motsatta och motstridiga önskemål och behov. Till och med målen som nämns i markanvändnings- och bygglagen kan vara motstridiga sinsemellan på ett visst område. Då undersöker man med vilka randvillkor det är möjligt att planera ett sådant bostadsområde som nu är aktuellt. I det här fallet har man gjort en kompromiss mellan en fungerande samhällsstruktur, rekreations-, natur och landskapsvärden: boendet har placerats så nära servicen i centrum och stationen som möjligt samtidigt som den värdefullaste delen av landskapet – Ollbäckens dal – bevarats, rekreationsmöjligheterna har bevarats på en god nivå och de viktigaste naturobjekten har skyddats.*

*Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med skyddsbestämmelser som ännu kan effektiveras i ett senare planeringsstadium ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.*

*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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av*

*friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till. Också frisbeegolfbanan blir kvar på området, men några korgar kommer att flyttas. I detaljplanen bestäms inte var frisbeegolfbanans banor placeras utan hur banan ändras klarnar i ett senare planeringsskede. Planeringen av banan kommer att göras i samarbete med frisbeegolfarna.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

*På senare tid har Sibbo varit en av de snabbast växande kommunerna i Finland och i kommunens strategi har tillväxttakten fastställts till ca 500 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. KeNi-banan är alltså ett svar på den allmänna befolkningstillväxten och inte tvärtom.*

*Naturinventeringen har gjorts för att identifiera de naturvärden som är relevanta för en detaljplan, det är inte frågan om en kartering över alla arter som finns på området. De övervakande myndigheterna har konstaterat att utredningen är tillräcklig för sitt syfte och att planen tagit naturvärdena i beaktande på ett lämpligt sätt. De övervakande myndigheterna har konstaterat att Natura-behovsprövningen är tillräcklig, efter några tekniska korrigeringar.*

*Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial.*

*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. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.*

*Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.*

*Detaljplaneområdet Nickby gårds centrum är beläget på lerig mark, vilket ställer särskilda krav på byggandet. På många ställen krävs t.ex. pålning. Det är ändå anmärkningsvärt att nästan hela tätorten Nickby har byggts på samma slags svårt byggbara lermark. Byggarheten har beaktats i kostnads kalkylen och i planens bestämmelser.*

*I planstommen för Nickby granskades 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. Också många av de i anmärkningen nämnda områdena, om än några inte är möjliga enligt generalplanen. 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 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 området 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.*

*Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-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. 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 tidtabellsperiod. 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.*

*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. Helhetsbilden för Nickby tätort har planerats i planstommen för Nickby och i det här fallet vet vi redan 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. Planstommen har uppgjorts för att samordna olika detaljplaner i Nickby. Detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på ett sådant sätt att det är möjligt att förverkliga behövliga trafikförbindelser för stationen. Det slutliga behovet för dessa förbindelser klarnar först då stationen planeras och dessa förbindelser byggs inte innan deras behov klargjorts. Därmed möjliggör den ifrågavarande detaljplanen detta, men den binder inte stationsnejdens planlösningar.*

*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 Borgnäs vägen. 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 Borgnäs vägen 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 tvärläddes i förhållande till dalen. Därför har man i detaljplanen 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.

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.

---

## 65 Anmärkning CN, 1 undertecknare

Efter studium av förslaget till detaljplan av den 31.8.2022 önskar jag anmärka följande:

### Rekreativsvärdet

En stor del av det planerade området sammanfaller med det friluftsvärdet och rekreativsvärdet som Sibbo kommun anlade på 1980-talet. I snart 40 år har rekreativsvärdet varit i flitig användning under alla årstider genom sin omväxlande natur i ett vackert kulturlandskap som fått förbli tämligen oförändrat i flera hundra år. Något motsvarande finns inte i trakten. Planen hotar ett oersättligt kulturarv som i sin helhet bör vårdas och bevaras för kommande generationer. Rekreativsvärdet förminskas också av det faktum av att byggnationen på området skulle pågå i tiotals år. Den som önskar idka rekreation i en bebyggd tätortsmiljö eller invid byggplatser har redan möjligheter till det i var som helst i Nickbyområdet.

### Naturvärden



Ett så intensivt byggande som planen gestaltar hotar tveklöst både områdets flora och fauna, inte minst i bäcklandskapen vid Ollbäcken och Gretasbäcken. Att begränsa byggandet till minst 15-30 meter från bäckbrinkens övre kant är alldeles otillräckligt och skulle leda till ekologisk utarmning och betydande slitage av naturen, med tanke på den stora tilltänkta befolkningmängden. Detta gäller förvisso hela området som idag kännetecknas av stor artrikedom och ett rikt fågelliv.

#### Kommunikationerna

Att denna plan motiveras som en förutsättning för att öppna persontågstrafik mellan Nickby och Kervo belyser den felaktiga planeringsordningen: Ett stationsområde bör först vara planerat och budgeterat. Tåg baserad kollektivtrafik är mycket mer statisk än det välfungerande nät av elbussar som nu smidigt och klimatvänligt trafikerar från Nickbyområdet till både Kervo och Helsingfors. Persontågstrafik skulle enbart gynna dem som bor i närheten av den planerade stationen.

Anmärker slutligen på att planen inte nämner den stora oro som många invånare känner inför denna massiva förändring av området och som kom till uttryck i medborgaradressen *Bevara Nickbys identitet, historia och attraktionskraft* (med 1500 underskrifter), överlämnad till Sibbo kommun år 2021. Alla argument som där framfördes äger fortfarande sin giltighet. Konsekvenserna för rekreativsmöjligheterna, den unika naturen på området och kulturlandskapet skulle bli precis lika stora och förödande som i det tidigare förslaget.

#### **BEMÖTANDE:**

##### *Rekreativsvärdet*

*Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreativsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreativsområdet. 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 centrum 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 rekreativsområden, 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 rekreativsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreativsområden.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreativsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreativbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya*

*rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*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. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.*

*Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.*

#### Naturvärden

*Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med skyddsbestämmelser som ännu kan effektiveras i ett senare planeringsskede ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.*

*Vegetationen och terrängen i bäckdalarna gör att de i nuläget är rätt svårframkomliga och människor rör sig främst längs etablerade rutter. Det är meningen att också i framtiden styra användningen till planerade rutter. Ifall terrängen trots det slits är det möjligt att effektivera användningen av rutterna genom att lätt ingärda vissa områden. Detta planeras inte i detaljplanen utan i senare planeringsskeden. Det förekommer också viss naturlig erosion i bäckdalarna, men målsättningen är att erosionen inte tilltar.*

### Kommunikationerna

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. Helhetsbilden för Nickby tätort har planerats i planstommen för Nickby och i det här fallet vet vi redan 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. Planstommen har uppgjorts för att samordna olika detaljplaner i Nickby. Detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på ett sådant sätt att det är möjligt att förverkliga behövliga trafikförbindelser för stationen. Det slutliga behovet för dessa förbindelser klarnar först då stationen planeras och dessa förbindelser byggs inte innan deras behov klagjorts. Därmed möjliggör den ifrågavarande detaljplanen detta, men den binder inte stationsnejdens planlösningar.

Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-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. 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 tidtabellsperiod. 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.

---

## 66 Anmärkning CP, 1 undertecknare

Detaljplanen NG8 har berört många av Nickbys invånare, vilket redan noterats under processens gång - exempelvis med en av 1 500 personer undertecknad adress, som tycks

ha åsidosatts. Den reviderade detaljplanen har genomgått närmast kosmetiska förändringar, medan problemet är att detaljplanen baserar sig på en diskutabel premis. Många av de mest använda argumenten mot NG8 är emotionellt baserade, vilket i sig är naturligt (och något att beakta om mängden kritiska röster är tillräckligt stor), men även faktabaserade argument har framförts, vilket kan vara mer relevant ur planeringssynvinkel. Ett antal biologer har förtjänstfullt noterat problemen gällande området flora och fauna, men praktiska problem gällande detaljplanens premisser framgår redan ur detaljplanens planbeskrivning.

I den reviderade NG8-planen nämns (5.4) att största delen av området ligger inom en kilometer från järnvägsstationen, vilket endast stämmer om man rör sig fågelvägen. Då en plan för vägnätverket finns att tillgå är det trivalt att beräkna det verkliga avståndet med nätverksanalys, men man har istället valt en enklare och tydligt felaktig visualisering som stöd för argumentet om stationens tillgänglighet. I verkligheten befinner sig stora delar av området bortom bekvämt gångavstånd från stationen, och om hela Nickby ska slussas genom stationen bör även noteras att avståndet från exempelvis Nickby sjukhusområde till stationen är betydande (1,7 km från Silverpilsalléns början till stationen), medan det i nuläget finns närbelägna busshållplatser där, på Nickby gårds område och naturligtvis mitt i centrum i och med terminalen. I förslaget till planbeskrivning (ärende 95/2019) nämns att huvudlederna på NG8-området planeras för busstrafik, vilket rimmar illa med planerna på att påbörja spårtrafik till Kervo, då den rimligtvis skulle komma att ersätta busstrafiken. Med ett relativt långt avstånd till både stationen och Nickby centrum är det snarast troligt att hushållets egna bil blir områdets huvudsakliga transportmedel.

Det nya bostadsområdet ska enligt förslaget till planbeskrivning förlita sig på den nuvarande service som finns i Nickby. Största delen av servicen i Nickby, inklusive mataffärerna, ligger cirka 800 meter (stationen -> K-Supermarket Basilika) från stationen i riktning från Nickby gårds område, vilket innebär ett avstånd på mer än 1,5 km för stora delar av det nya området. Detta kan jämföras med de nya husen mellan Östanåparken och Nickby centrum, varifrån det är kort väg till den service Nickby har att erbjuda - i motsats till NG8 är de nybyggen som tillfredsställer kommunens och invånarnas behov.

Rekreativt är förslaget påverkan starkt negativ, vilket troligen även påpekas i de flesta emotionella argument. Den nordligaste delen av konditionsbanan i Norrskogen bibehålls, medan resten försvinner; att ersätta natur med ett s.k. parkliknande område är ohållbart. Det tydligaste exemplet kan urskiljas i skogsdungen vid Ribacken, där friluftsleden helt enkelt upphör utan någon ersättande rutt; förutom att den nuvarande delen runt åkrarna ska ersättas med en stig genom ett bostadsområde saknas alltså en förbindelse mellan Ribacken och herrgården, vilket tillintetgör skogsdungens funktion.

I NG8-planen påstås att friluftsledernas sammanlagda längd ökar med planen, vilket endast gäller om en gångväg genom ett bostadsområde räknas som friluftsled. Detta står i bjärt kontrast mot de naturområden som nu används, så i praktiken upphör 2,8 km friluftsleder och resten norr om Ollbäcken mister sin betydelse, med undantag för den korta delen som behålls i Norrskogen. Även den nya leden vid Gretasbäcken går på öster sida precis på det bebyggda området, medan den västra sidan ligger precis invid det - detta är inte ett friluftsområde, utan från Nickby centrum eller Storkärr avbryts friluftsleden mellan

Ollbäcken och Norrskogen. Påståendet om att tillägga 6,9 km friluftsleder är således felaktigt; även enligt den mest generösa definitionen tilläggs enbart en slinga längs med Ollbäcken, på väster sida om Gretasbäcken och en kort förbindelse i Norrskogen. De nya rutterna på den nuvarande åkern är gångvägar genom tät bebyggelse, inte friluftsleder. I planbeskrivningen påstås att "ett vidsträckt nät av friluftsleder har planerats till rekreationsområdena", vilket omedelbart motbevisas av de intilliggande kartorna.

NG8 grundar sig uppenbarligen på en cirkellojik att KeNi-banan måste öppnas, och att Nickby därför måste utvidgas med flera tusen invånare, och att KeNi-banan därför måste öppnas. Nickbys läge nära Helsingfors kommer oundvikligen att medföra tillväxt, men att insistera på en enkelspårig bibana som inte ens är lättillgänglig från det planerade området (se ovan) är en ohållbar lösning. Varför inleda tågtrafik till Kervo med ett obligatoriskt byte (unik bland tätorter med närtågsförbindelser) när det under lång tid gått bussar direkt till Helsingfors centrum på 40 minuter? Bussar är ett flexibelt transportmedel, och precis som idag kan man även i fortsättningen ha trafik till Söderkulla/Östra centrum och Kervo. Söderkullas invånarantal ligger år 2022 nära Nickbys, med ett stort antal nybyggen, och bussar tycks fungera utmärkt från Söderkulla även framöver, men från Nickby godkänns detta inte. Tågtrafiken är dyr, inflexibel och känslig för tekniska fel, medan bussar kan sättas in på relativt flexibel basis (med utökade turer då Nickbys invånarantal ökar, och efterfrågan med den).

KeNi-banan presenteras som en axiomatisk sanning, och NG8 utgår från detta, medan en korrekt beslutsprocess bör ta i beaktande alla möjligheter och till slut komma till en verklighetsbaserad lösning - om andra lösningar tagits i beaktande och förkastats skulle dessa vara av intresse. I annat fall tycks Sibbo kommun de facto ha alternativ till KeNi-banan, vilket omedelbart löser det påstådda behov för NG8 som används som den främsta motiveringen för detaljplanen i fråga. I den reviderade detaljplanen nämns kort (5.4.1) att kollektivtrafiken kunde skötas med bussar, men den enda givna motiveringen för NG8 är att utöka Nickbys invånarantal till 10 000 för att ta i bruk KeNi-banan - någon motivering för varför detta måste ske nämns över huvud taget inte, utan nämns i förbigående som en självklar målsättning. Om KeNi-banan sedan inte skulle öppnas har de nya invånarna lämnats på ett avskilt område med okända transportmöjligheter och undermåliga friluftsleder.

Baserat på de dokument förslaget till detaljplan stöder sig på är motförslaget att förkasta detaljplanen. I sin nuvarande form påvisar de dokument kommunen producerat för att stöda planen i fråga betydliga brister i motiveringen bakom detaljplanen och i synnerhet dess effekter på områdets bruk som rekreationsområde; sålunda bör inga delar av den föreslagna planen genomföras, och en beslutsprocess som utgår från kommunens faktiska behov bör inledas. Om KeNi-banan de facto är nödvändig för kommunens strategi vore det skäligt att presentera dokument för att stöda påståendet.

Om man försöker locka nya invånare till Nickby med dess naturnärhet - vilket i nuläget stämmer - är det vilseledande att i stort sett skövla byns friluftsområden. Då omintetgörs även byns största marknadsfördel i tävlingen bland huvudstadsregionens tätorter, nämligen möjligheten att kombinera en by- eller småstadsmiljö med naturnärhet. Det finns tätorter med bättre transportförbindelser (vilket gäller även efter NG8, eftersom KeNi-

banan skulle kräva ett byte i Kervo), det finns tätorter med bättre service, och längre bort finns det tätorter med större naturområden, men Nickby kombinerar dessa tre aspekter. Naturnärheten skulle försämrats markant i och med NG8, medan transportförbindelserna i bästa fall skulle vara oförändrade. Eventuell service på det nya området grundar sig på ett riskfyllt antagande att företagare anser det vara lönsamt - direkt konkurrens med Nickby centrum är en risk, och Nickby centrum kommer även framöver att vara fokus byns service snarare än området för NG8, som ligger relativt avsides för de flesta Nickbybor.

Nickby kommer troligen att vara ett lockande alternativ för nya invånare även framöver - åtminstone om byn kan bibehålla sin unika marknadsfördel genom att förkasta NG8. Därför är det ändamålsenligt att notera att Nickby redan har ett framgångsrikt projekt i ådalen, som fungerar som en naturlig utvidgning av byns nuvarande centrum och som har goda förbindelser till service och transport. Kritik mot NG8 stämplas stundom som NIMBY, men egentligen är en hållbar utvecklingsriktning för Nickby precis tvärtom YIMBY - bygg nära byns nuvarande utsträckning, bygg högre vid behov, och försäkra att byns alla invånare har god tillgång till service, transport och rekreation (inkl. friluftsleder). Möjliga utvidgningsområden är öster om ådalen (längre in mot Dalskärr) och området mellan sportplanen och Oljevägen; alla åkrar på byns område kan omöjligen behållas som de såg ut år 1950, men ett skövlat rekreationsområde är inte ens kortsiktigt utan direkt kontraproduktivt. Transporten till de nya områdena kan relativt enkelt lösas med små förändringar till busslinjerna (vilken redan förverkligats gällande ådalen) och utökade bussturer enligt efterfrågan.

Nickby växer och kommer att fortsätta växa. Denna tillväxt bör emellertid grunda sig på verklig efterfrågan och invånarnas behov, snarare än att med vilka medel som helst uppnå ett godtyckligt invånarantal synbarligen inkom för en persontågsförbindelse med tvivelaktig nytta som självändamål.

**BEMÖTANDE:** *Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäsvägen. Därmed ligger avstånden till fots relativt nära avstånden fågelvägen bl.a. mot stationen. Till exempel är avståndet till dagligvaruaffärerna i Nickby 1 km från närmaste planerade hus och 2 km från huset längst bort. De motsvarande avstånden för stationen är 200 m och 1,2 km. Bussförbindelserna som planeras till planområdet handlar främst om linjer från längre ifrån som kör genom området.*

*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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till. Ribacken kommer att utgöra ett lokalt rekreationsområde för de intilliggande kvarteren.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

*På senare tid har Sibbo varit en av de snabbast växande kommunerna i Finland och i kommunens strategi har tillväxttakten fastställts till ca 500 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.*

*I planstommen för Nickby granskades 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 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 området 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.*

*Oljevägen, som nämndes i responsen, ligger längre bort från den centrala servicen och att anvisa området för bostadsbyggande skulle ställvis vara emot generalplanen. Ett problem när det gäller utvecklingen av området är bullret från landsvägen, som gör att området lämpar sig illa för bostadsbyggande.*

*KeNi-banan (Kervo–Nickby-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 alternativt färdssätt 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. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.*

*Ett byte av tåg i Kervo baserar sig på att ett eventuellt direkttåg Helsingfors–Nickby skulle handla om en förlängning av K-linjen, och i detta fall skulle majoriteten av Sibbo-passagerarna i vilket fall som helst byta till de mera snabbgående linjerna i Kervo, enligt gjorda simuleringar. Byten i pendeltågstrafiken är inte ovanliga, som nära exempel kan nämnas Stockholm där några linjer innefattar ett byte.*

*Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. 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 tidtabellsperiod. 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.*

---

## 67 Muistutus CQ, 2 allekirjoittajaa

Muistutamme, että NG8 rakentaminen nykytilanteessa on valtava riski ja kuntalaisten tahtotilaa vastaan. Haluamme edesauttaa, että kunta ei tee tätä peruuttamatonta virhettä! Keskeisimmät huomatuksemme ovat:

1. NG8- ja asema-alueita ei voi suunnitella erillään toisistaan.  
Koska kaavan tarve tulee juna-asemasta, olisi kaavasta pitänyt tehdä Rakennuslain 9 § mukainen vaikutusten selvittäminen ("*Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia*"). Tämä selvitys tulee tehdä ennen kuin kaavaa voidaan edistää. Ainakin seuraavat asiat ovat keskeisessä asemassa.
  - (a) On hyvin epäselvää, minne asema tulee ja miten syöttöliikenne asemalle on tarkoitus järjestää. Syöttöliikenne vaikuttaa luontoon ja ihmisten turvallisuuteen. Onko esimerkiksi suunniteltu, että 4000 autoa vuorokaudessa kulkee lukkarin koulun läpi ja mikä merkitys tällä on koululaisten turvallisuudelle.
  - (b) Miten asema-alue vaikuttaa radan toisella puolella oleviin asuntoihin ja asukkaisiin esimerkiksi turvallisuusaspektia ajatellen.
  - (c) Miten asema-alue vaikuttaa alueen luontoarvoihin.
2. Junan tarvetta ei ole selvitetty uudelleen nykytarpeen valossa
  - (a) Maailman tilanne on muuttunut ja täten myös työtavat. Yhä useampi ihminen tekee etätöitä ja tämä vähentää junan tarvetta.
  - (b) Nikkilässä on jo hyvä joukkoliikenne ja bussikuljetuksia tehostamalla ja sähkö/kaasubusseihin siirtymällä luontovaikutukset pienenevät, joka myös kyseenalaistaa junan tarpeen.
3. Lisääntyneet kustannukset
  - (a) Onko kunnalla varaa tällaiseen valtavaan projektiin, varsinkin kun asema-alueita ei ole suunniteltu. Mitä kaikki tulee maksamaan hintojen noustessa ja onko tässä epävarmassa tilanteessa järkevää sitoutua tällaiseen, ei kokonaan suunniteltuun ja läpiajattuun projektiin.
  - (b) Junan selvitystä rakennuksiin ja maaperään ei ole selvitetty tarpeeksi. Aiheuttaako tärinä ongelmia. Maaperästä ei myöskään ole tarpeeksi selvityksiä. Vaatiko koko peltoalue paalutusta? Tämä lisäisi perustuskustannuksia ja täten mahdollisesti tonttien haluttavuutta, jolla olisi suoria ekonomisia vaikutuksia kuntaan.
4. Kuntalaisten kuuleminen ja mielipiteisiin reagoiminen
  - (a) Projektiin on otettu kantaa vuosien ajan, mutta kuitenkin kuntalaisia ei kuunnella. Suunnittelun alueen asukasmäärän laskeminen sadoilla ei ole se mitä kuntalaiset haluavat. Meidän ymmärryksemme mukaan halutaan koko projektin uudelleen tarkistaa ja pohtimista missä muualla asutuksen kasvu voitaisiin toteuttaa hillitymmin ja järkevämmiin hyppäämättä suoraan syvältä pohjaan.

5. Luontoarvo

- (a) Kartanon alue on sekoitus erilaisia biotooppeja ja siellä on luontoa, jollaista ei muualla lähellä ole. Alue on kuntalaisten jalokivi, jota tullaan ihailemaan jatkuvasti. Juri pellon ja metsäalueiden yhdistelmä on se joka luo alueelle tyypillisen eläin- ja kasvimaailman, josta kuntalaiset pitävät ja joista tullaan nauttimaan yhä uudelleen. Virkistysalue on kuntalaisille korvaamaton. Sen muuttaminen kaupunkipuistoksi olisi peruuttamaton virhe.

Pyydämme teitä uudelleenharkitsemaan koko projektia nykyvalossa ja vihdoinkin kuuntelemaan meitä kuntalaisia.

**VASTINE:**

- 1. Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.*

*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. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle.*

*Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Tätä samaa autoliikenteen läpiajon houkuttelevuuden vähentämisen periaatetta on sovellettu myös kaava-alueen sisäisiin reitteihin. Nykyisellä*

*Kartanontieellä, joka on suunniteltu yhdeksi alueen pääreitiksi, ennustetaan ajavan vain 500 autoa vuorokaudessa. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

- 2. 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 liikenneuuhkissa 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.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, 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 asemaseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

- 3. Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhdanteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisällytetty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemaseutu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.*

*Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue sijoittuu saviselle maaperälle, joka asettaa erityisvaatimuksia rakentamiselle. Muun muassa paalutus on tarpeellinen monessa paikassa kaava-alueella. Huomionarvoista on, että lähes koko Nikkilän taajama on rakennettu tälle samalle, rakentamiselle haastavalle savimaalle. Rakennettavuus on huomioitu kustannuslaskelmassa ja kaavan määräyksissä.*

- 4. 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 ja kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. 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.*
- 5. Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.*

---

## 68 Anmärkning CR, 7 undertecknare

Planerad vägdragning: Gårdsvägen (Nickby Gårdsvägen)

Vi undertecknade boende och ägare av fastigheterna [adress X] och [adress Y] önskar på nytt framföra besvär och yrkar fortsättningsvis på att vår åsikt tas i beaktande gällande den planerade vägdragningen till det nya bostadsområdet med avseende på sträckan Gamla Byvägen – Gårdsvägen. Vi kommer i denna skrivelse att fortsätta peka på existerande omöjligheter och hinder som gör det planerade vägförslaget vanskligt och oändamålsenligt. Ett annat alternativ bör beredas.

Enligt vår åsikt har kommunen inte i tillräcklig utsträckning utrett alternativa vägdragningsmöjligheter och svaret vi fått på vår förra åsiktsyttring är vare sig uttömmande eller tillfredsställande.

I det nuvarande är Gårdsvägen en sandväg med bredden ca 4,5 meter. Det bör beaktas att anslutningen till Gårdsvägen från Gamla Byvägen inte är en korsning. På detaljplanekartan

har den nya vägen dragits över befintlig tomtmark och bosättning så att den för tomten [adress X] skulle medföra väsentlig olägenhet. Avståndet mellan fastigheterna [adress X] och [adress Z] är så litet att en eventuell breddning av vägen är omöjlig i praktiken. Bostadshuset [adress X] är ett sluttningshus av tegel och infarten till tomten med ytterdörr och garagedörr sker direkt från Gårdsvägen. Vi vill påpeka att man alltså inte kan bygga någon alternativ infart till tomten/huset från något annat håll. Det gäller också att ta i beaktande att den så kallade gamla Barnhemstomten på östra sidan om huset är skyddad. En vägdragning, såsom den nu är inritad i planerna, så nära huset är således omöjlig att förverkliga i praktiken. Höjdskillnaden mellan [adress X] och tomten och bostadshuset mittemot, dvs. [adress Z] är så stor att en höjning av vägen inte bidrar med någon lösning. Avståndet från ytterdörren och garagedörren från [adress X] till Gårdsvägen (vägrenen) är i nuläget endast dryga 5 meter. Vi undertecknare av denna skrivelse vill också påpeka att man, om inga alternativa möjligheter hittas för vägdragningen, definitivt borde prioritera ett bostadshus framom det uthus av trä som finns mittemot, dvs. på tomten [adress Z]. Att offra ett uthus kan anses vara en mindre olägenhet än att väsentligt förändra förutsättningarna för fortsatt boende i och användning av ett bostadshus. Vi undertecknade framhåller att både bristen på utrymme och den befintliga höjdskillnaden förespråkar även ur ekonomisk synvinkel att alternativa möjligheter för vägdragningen ska utredas.

Vi önskar påpeka att vid planeringen av ett så omfattande nytt område som NG8 utgör, som kommunen vill förverkliga på obebyggd mark, bör kommunens planläggare göra sitt yttersta för att hitta alternativa lösningar till vägdragningar som inte inkräktar på befintlig bosättning. I detta fall finns det alternativa lösningar.

Enligt vår åsikt bör man således på nytt ta upp till behandling en alternativ vägdragning till det eventuellt kommande bostadsområdet. Eftersom hela det gamla herrgårdsområdet Nickby Gärd och det närliggande Bybergsområdet skall bevaras och också kunna utnyttjas för rekreation och promenader, skulle det vara lämpligt att inkludera hela den inledande delen av Gårdsvägen från Gamla Byvägen sett i det tankesättet. Byberget och tomten [adress Y] med bostadshus byggt år 1906 skulle på ett naturligt sätt då räknas tillhöra det gamla, skyddade och kulturhistoriskt värdefulla området. Detta skulle vara en naturlig lösning och innebära en helhet bestående av det gamla herrgårdsområdet, Byberget och den inplanerade Nassokinparken. Att betrakta området som en kulturhistorisk helhet skulle även motivera kommunens nuvarande planer för sträckan Gamla Byvägen från Gårdsvägen till järnvägsövergången. Det kan inte anses motiverat att betrakta bosättningen vid den vägsträckan som kulturhistorisk värdefull och värd att beskydda men sedan å andra sidan vara redo att så gott som köra en väg över husen vid Gårdsvägen.

En betoning på bevarande av den naturliga miljön med gammalt kulturlandskap och mångfasetterad natur bör prioriteras på alla sätt och bevaras intakt. Dessutom kommer framtida rekreativsstigar och promenadstråk som går utanför egentliga bostadsområden att behövas.

Vi önskar att kommunen utförligt utreder alla alternativa möjligheter för vägdragningen och fortsätter utreda alternativet att vägen går på södra sidan om fastigheten [adress Z]. Vägen skulle i det fallet endast korsa icke-produktiv jordbruksmark utan att medföra



olägenhet för några boende fastighetsägare. I det fallet bör man naturligtvis påpeka att den olägenhet det innebär att betrakta en väg från sitt fönster är väsentligt mindre än det faktum att en väg skulle kapa av en bostadstomt på ett absolut oacceptabelt sätt och omöjliggöra boende utan stora och kostnadsdryga förändringar i huset. Detta skulle givetvis också medföra en väsentlig sänkning av fastighetens värde.

Infarten till Nickby Gårdsväg (som vägen heter i detaljplaneförslaget) skulle i det förslag för vägdragning som vi framför då kunna ske på två sätt. Antingen via nuvarande tillslutningen Gårdsvägen, sväng till Gamla Byvägen och sväng till det nya avsnittet, eller genom att leda Gårdsvägen till att naturligt göra en lätt svängning över den åkerdel som hör till tomten Jussas. Den delen kan även räknas som icke-produktiv jordbruksmark och därför torde inte alltför någon större olägenhet åsamkas fastighetsägaren. Det bör tas i beaktande att utrymmet och avstånden definitivt förespråkar detta nya vägdragningsalternativ.

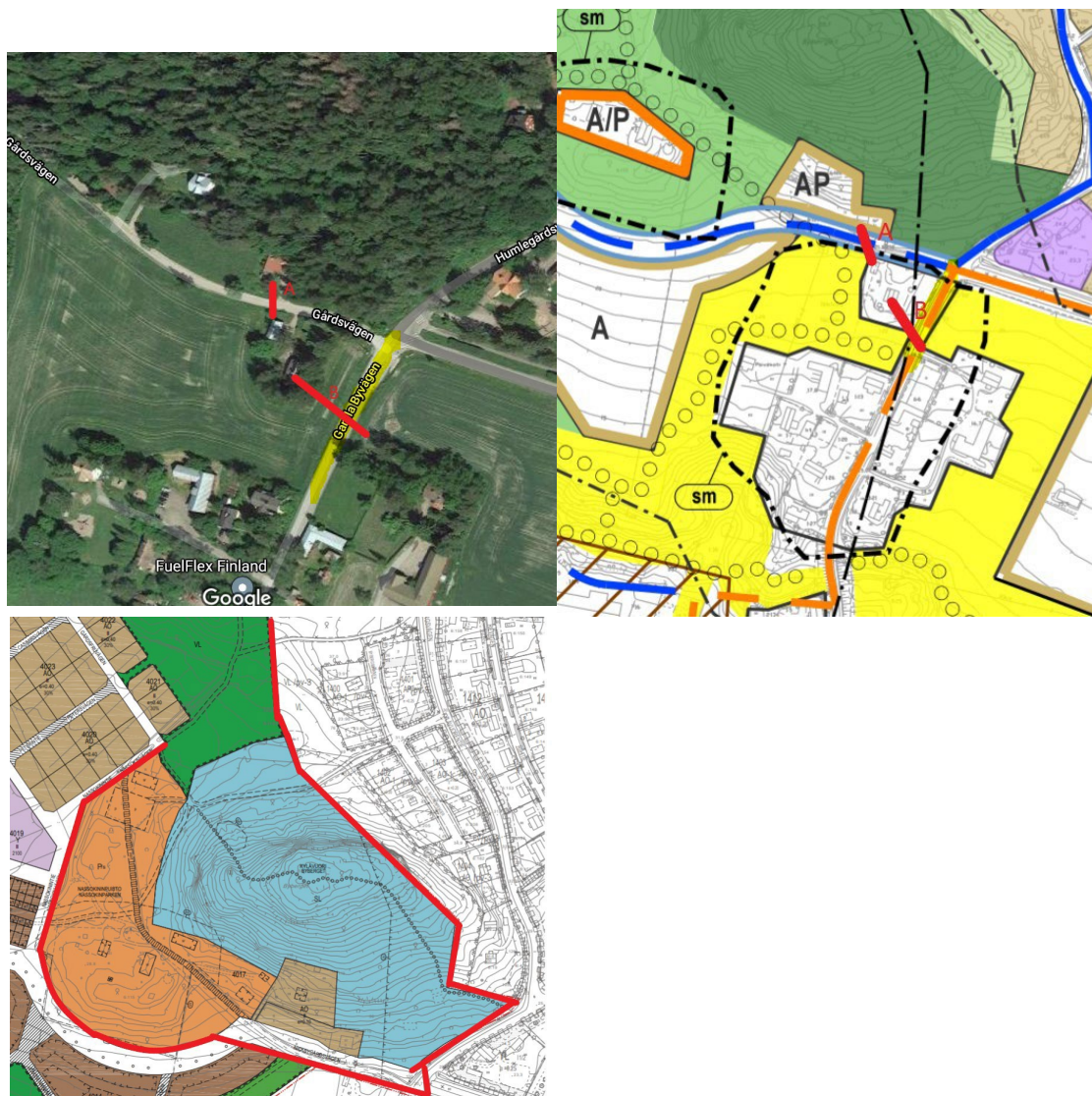
Det finns även andra möjligheter att behålla Gårdsvägen i nuvarande utformning som rekreationsstråk med endast körning till tomterna tillåten och med förbjuden genomfartstrafik till det nya området. Trafiken till det nya området skulle i sin helhet dirigeras från norra sidan om Byberget. Det området (Gårdsområdet) är redan i nuläget utbyggt och det finns flera alternativa gator som enbart kunde förse med en fortsatt sträckning och utbyggnad. Redan vid en snabb inspektion av dessa alternativ, ser man att dessa alternativ skulle bli betydligt billigare och inte förstöra befintliga byggnader samt bevara det unika i landskapshelheten.

Vi undertecknade har bifogat kartbilder på vilka vi har accentuerat både avstånd samt de alternativa vägdragningsmöjligheterna som vi ser som de enda existerande möjligheterna för vägdragningen.

Kartbilderna åskådliggör befintliga avstånd och brister i beaktande av dem samt i beaktande av prioriteringsordning i avseende på uthus versus boningshus. Dessutom synliggörs tydligt hur man i planeringen av vägdragningen har prioriterat icke-produktiv jordbruksmark framom befintlig bosättning som funnits på området under en mycket lång tid. Detta uppvisar en brist på vilja hos planerna. Denna nonchalans mot nuvarande invånare på Gårdsvägen står i skarp kontrast mot den hänsyn som visas invånare som är bosatta på Gamla Byvägen på sträckan mellan Gårdsvägen och järnvägsövergången. Den vägsträckan kommer enligt de nyaste planerna som Sibbo kommun har presenterat att beläggas med körförbud.

Med den sista bilden vill vi visa hur vårt förslag för en alternativ vägdragning skulle bevara hela helheten Byberget, Nickby Gårdsområdet, Nassokinparken och vidhängande Norrskogen, intakt för skyddande av naturen och senare rekreationsanvändning för invånare. Denna lösning skulle på allt sätt vara logisk och motiverad. Då man betraktar den sista bilden kan man även se hur logisk en alternativ vägdragning bakom (på norra sidan) om Byberget skulle te sig.





Vi undertecknade önskar se vidare utredningar och resultat av dessa gällande alternativa vägdragningar till det planerade området NG8 som vi även som helhet motsätter oss.

**BEMÖTANDE:** En alternativ sydligare sträckning för att bredda Gårdsvägen till en ny infartsgata till bostadsområdet har studerats. 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, eftersom det är meningen att leda busstrafik via den befintliga asfalterade delen av Gårdsvägen till den nya infartsvägen, vilket av trafiksäkerhetsskäl kräver tydliga körlinjer mellan alla fyra riktningar i korsningen.

Det nuvarande avståndet mellan dikeskanten och huset som omnämns i anmärkningen är cirka 12 meter. I fortsättningen är det meningen att vägaren går cirka 6 meter från huset

*och inga ändringar i tomtinfarten kommer att krävas: det kommer fortfarande vara möjligt att köra in i garaget eller lämna en bil att stå utanför garaget (eller två bredvid varandra). Vid planeringen av vägen kommer fästas uppmärksamhet på att vägens höjdläge anpassas till husets infart.*

*På grund av det tillgängliga utrymmet har den breddade Gårdsvägen (nya Nickbygårdsvägen) gjorts så smal som möjligt och profilen är smalare kring ifrågavarande hus än vägen är på andra ställen. Den valda lösningen gör det möjligt att bevara alla befintliga byggnader.*

*Fastigheten har tilldelats extra byggrätt som möjliggör att två liknande hus uppförs längs den breddade Gårdsvägen (nya Nickbygårdsvägen), vilket kompletterar det existerande landskapet i liknande stil (sluttningshus). Detta innebär en betydande värdeökning av fastigheten. Det äldre huset på grannfastigheten har skyddats.*

*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. Till denna helhet hör också den del av Gårdsvägen som går upp för backen mot herrgården och denna vägsträckning kommer att bevaras intakt.*

*Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.*

*En vägdragnings norr om Byberget är inte tekniskt genomförbar på grund av brant terräng och skulle inte leda trafiken dit det är avsett.*

---

## 69 Anmärkning CS, 1 undertecknare

1. Bussförbindelserna till NG 1, 2, 3, 4 och Herrgårdsbrinken är bra- vi behöver inget tåg!

Jag bor [...] på Nickby gård [...]. [...]. Min arbetsplats är i Helsingfors. Jag åker 985 till Kervo och byter till tåget. Även om det skulle gå tåg från Nickby till Kervo med byte i Kervo! till

Helsingforståg så skulle jag inte åka tåg från Nickby. I dagens läge är vi många som hybridjobbar. Vi har bär arbetsdatorn med till och från jobbet. Med dator och nödvändiga tillbehör är ryggsäcken tung! Detta känner arbetshälsovården till. Det tar mig 3 minuter att gå från oss till busshållplatsen. Jag har ingen orsak att börja gå 10 minuter till en tågstation. De som bor på NG 1, 2, 3, 4 och Herrgårdsbrinken resonerar säkert lika. Varför skulle de gå 15 minuter till tågstationen promenaden till busshållplatsen endast tar några minuter? Enligt Fonecta tar promenaden från Halmvägen på Nickby NG4 16 minuter och promenaden från Herrgårdsbrinken 33 hela 24 minuter till Bubbisvägen.

## 2. Vårt fantastiska friluftsområde och 2 km skidspåret

[...] Vi [...] har året runt använt friluftsområdet för promenader, jogging och skidåkning. Mitt favoritskidspår är 2 km spåret i sitt nuvarande format.

Planen försämrar nuvarande Nickbybors möjligheter till friluftsliv och rekreation. Detta går i strid med vad som uppges vara en av planarbetets målsättningar och bör därför korrigeras. Specifikt kan det konstateras att planläggarna inte har kunnat presentera en bra lösning för hur det nuvarande lättåtkäta 2 km-skidspåret skall ersättas!. Den föreslagna rutten går, som jag förstår det, två gånger över Ollbäcken, varav en gång längs den befintliga friluftsvägen från Klockarbacken mot Norrskogen. Denna rutt blir inte lättåtkäta, eftersom bäckdalarna är synnerligen djupa och har synnerligen branta sluttningar. Snarare blir det en förhållandevis krävande rutt. Den föreslagna rutten skulle också gå precis bredvid bostadsområden och motsvarar därför inte heller till sina naturvärden den nuvarande 2 km- rutten, som i sin helhet går igenom orörd natur. Den föreslagna rutten blir dessutom svår att nå, speciellt för skidåkare, från de befintliga bostadsområdena på östra sidan av Norrskogen (Nickby gård 1, 2, 4, Herrgårdsbrinken med flera områden), eftersom stadslig bebyggelse och stora vägar kommer att skära av dessa bostadsområden från den nya friluftsvägen.

### ***BEMÖTANDE:***

*Bussförbindelserna till NG 1, 2, 3, 4 och Herrgårdsbrinken är bra- vi behöver inget tåg!*  
*Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-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 överskrider 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.*

*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 alternativt färdssätt 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. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.*

#### *Vårt fantastiska friluftsområde och 2 km skidspåret*

*Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreativområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreativområdet. 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 centrum 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 rekreativområden, 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 rekreativområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreativområden.*

*Ett nytt förbindelseskidspår har planerats i Ollbäckens dal, vilket underlättar speciellt för Nickby gård I-området och delar av centrum.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreativomöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreativbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

---

## **70 Muistutus CT, 1 allekirjoittaja**

NG8 kaava tuhoaa hienon ulkoilu, virkistys ja luonto alueen.

Vastustan vahvasti tälle alueelle rakentamista.



Miten on mahdollista vastustaa tätä koko rakennus hanketta?

Kaikki Nikkilässä kauhistelevat tämän ihanan alueen tuhoutumista.

Pelkään että moni ei ole toiminut koska eivät tiedä mitä tehdä ja tuntevat itsensä voimattomiksi sekä keinottomiksi asian äärellä. Onko kuntalaisille tiedotettu ja tiedossa miten tätä voi ja pystyy vastustamaan? Ihmiset eivät tiedä miten toimia ja tuntevat itsensä pieniksi tällaisten asioiden ääressä.

Ihana luonnonläheinen Nikkilä tuhoutuu.

***VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

*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 ja kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. 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.*

---

## 71 Muistutus CU, CW, 1+1 allekirjoittaja

*[CU:]*Lähetin kunnalle esitykseni kaavasunnitelmasta NG8 jo 14.2.2021, jossa tuon esille ns. Lukkarin pellolle ajatellun tien virheitä. Uudessa kaavasunnitelmassa mitään näistä ei ole huomioitu.

*[CW:]*Omistan osan kiinteistöstä osoitteessa [...]. Kyseessä on omakotitontti, jonka suunniteltu kaava NG8 pilaisi täysin.

1. Koska rautatieyhteys Nikkilästä Keravalle on tällä hetkellä vain joidenkin haave, suuria liikennemassoja vetävä tie on liioittelua. Veronmaksajana en suvaitse sitä, että rakennetaan miljoonien eurojen arvosta tietä, jolla on vain vähäistä käyttöä vuosiin/vuosikymmeniin mutta muuttaisi lähellä asuvien olosuhteet sietämättömäksi.
2. Tie lähtee kulkemaan järjettömästä, ahtaasta paikasta monitoimihallin ja Lukkarin koulun välistä. Jos on tarkoitus, että koulurakennus puretaan tien alta, siitä tulisi tiedottaa kunnan asukkaita rehellisesti. Jos tien on pakko kulkea pellon poikki, se tulisi rakentaa nykyisen ruohokentän reunaan mahdollisimman suoraan alikulkusillan suuntaan. Virkamiehen näkemys siitä, että tie olemassa olevan suunnitelman mukaan kulkisi "matalalla" niin, että se näkyy mahdollisimman vähän, ei pidä paikkaansa. Mihin tai kenelle se ei näkyisi?
3. Nikkilän keskustassa on jo yksi liikenneympyrä, joka aiheuttaa suurta häiriötä lähiasukkaille. Kesäöisin ympyrässä ajetaan moporallia, jota on mahdoton hallita. Lukkarin pellolle suunniteltu tie ympyröineen luo uuden, vielä houkuttelevamman ralliradan. Leveä, varsinkin öisin käytännöllisesti tyhjä raitti on kuminpolttajan unelma. Tien varrella asuvien rauha on mennyttä.
4. Tonttini [...] ja [...] rajoittuvat peltoihin. Nykyisen suunnitelman mukaan terassini ja kuvitteelliselle rautatielle vievän tien väliin jää noin viisi metriä (5 m). Ilmeisesti tie on piirretty ilman, että kukaan olisi käynyt tarkistamassa, miten lähellä pihat sijaitsevat. Muutimme perheeni kanssa Nikkilään 23 vuotta sitten luonnon rauhaan. Suunniteltu tie vaarantaa niin maiseman, hengitysilman kuin kuuloni ja tuhoaa koko idean omakotiasumisesta.
5. Rautatieaseman tai -seisakkeen takia ei pidä tehdä mitään suuria investointeja. Maailma muuttuu nyt nopeammin kuin haluamme, emmekä tiedä millä mallilla se on viiden, kymmenen vuoden kuluttua. Uudet polttoaineet, kääntyvät etupyörät ja ketterät yhteydet - tarvitaanko näiden lisäksi radanpätkeä, joka saattoi olla hyvä ajatus muutama vuosikymmen sitten?

[CU:]

Nykyisen suunnitelman mukaan kartanon alueelta hakattaisiin viisi hehtaaria (5 ha) metsää. Ajatus on täysin kestävä. EU:ssa ja Suomessa viilataan parhaillaan lakeja, joilla luontoa jopa ennallistetaan. Sipoo ei voi ottaa kehityksessä takapakkia ja toimia vastoin nykyistä tietoa luonnon monimuotoisuuden tärkeydestä.

Nikkilään on muutettu ja muutetaan siksi, että täällä ihminen pääsee oikeaan luontoon lähes kotioveltaan. Puut, niin kasvavat kuin kaatuneet, kivet, ojat, marjat, sienet, pieneläimet ja purot ovat luontoa, eivät rakennetut viheralueet, joita virkamiehet esittelevät uusina ulkoilualueina.

Nikkilässä on käytännöllisesti katsoen keskustassa paljon rakentamattomia peltoja, joiden omistajat alkavat olla iäkkäitä ja joiden perikunnat ovat varmasti halukkaita realisoimaan tulevan omaisuutensa. Sipoon tulee nyt ottaa aikalisä ja miettiä tulevia asuntoalueita uudesta, kestävästä kehityksestä ja luonnon säästämisen näkökulmasta.

**VASTINE:** *Lättähatuntien sijaintia on tutkittu tarkasti, mutta mahdolliset vaihtoehdot ovat vähissä teknisistä seikoista johtuen, koska on huomioitava neljän tien risteys: Katuratkaisuihin vaikuttavat mm. bussiliikenteen vaatimat kääntösäteet, kaduille säädetyt maksimikaltevuudet ja ympäröivät kohteet, jotka rajoittavat kadun mahdollista sijaintia. Lättähatuntie tulee alustavasti kulkemaan noin 1 metrin verran tontin pintaa alempana, joka hiukan helpottaa tilannetta. Jatkosuunnittelussa on mahdollista tutkia voisiko katu kulkea vielä vähän matalampana. Lisäksi tulisi huomioida, että katualueen raja ei tarkoita, että ajorata tulisi siihen kohtaan, vaan ajorata tulee todennäköisesti sijaitsemaan noin 9 metrin päässä tontin rajasta ja väliin tulee jalkakäytävä ja istutuskaista. Lättähatuntien lopullinen tarve selviää vasta kun asemansuunnitelmaa, mutta sen alku on huomioitu Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa, jotta Lukkarintien reitti saadaan oikein alusta asti.*

*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 ramppeihin, 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*



*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 metreihin: 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.*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

*KeNi-radan 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 liikenneneruuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radan 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

*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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

---

## 72 Muistutus CV, Sibbo Företagare - Sipoon Yrittäjät ry

Sipoon yrittäjähdistyksen jäsenistä valtaosa on yksinyrittäjiä ja pieniä muutaman hengen mikroyrityksiä. Näille pienille yritystoimijoille on ollut haasteellista löytää kyläkeskusten alueilta riittävän pieniä ja edullisia toimitiloja. Kotitoimistot ovat olleet näin ollen ensisijaisina tilaratkaisuin.

Joustavat eri kokoisten yritysten tarpeet huomioivat liiketilat ovat tarpeen. Yrittäjähdistys esittää, että kaavaehdotuksen liiketilavarauksiin liittyvissä kaavamääräysten muotoiluissa huomioidaan mahdollisuus erottaa myös pieniä alle 50 m<sup>2</sup> tiloja ilman mittavia julkisivu- tai muita rakennusteknisiä töitä mm. sisäänkäyntien ja muiden katualueyhteyksien järjestämiseksi. Vaikka taloyhtiöt toimivatkin rakennuttajina, siirtyvät kulut vuokralaisten maksettaviksi, mikä pienelle yritykselle saattaa olla ylivoimaista.

**VASTINE:** *Asemakaavaan on osoitettu liiketiloja tiettyihin kortteleihin yhteensä 2 500 neliön verran. Tämä on minimimäärä ja rakennusyhtiöt saavat toteuttaa myös tätä enemmän liiketilaa. Liiketiloista on määrätty kortteleihin kokonaisala ja olettavasti ne tullaan*

*toteuttamaan sillä tavalla, että ne on jaettu useampaan pienempään liiketilaan. Jakoa ei ole kuitenkaan ohjattu tarkemmin asemakaavassa, koska liiketilojen käytöstä ei tässä suunnitteluvaiheessa tiedetä niin tarkasti.*

---

### 73 Muistutus CX, 1 allekirjoittaja

Olen alusta alkaen vastustanut hanketta tässä laajuudessa. Toivon, että kuntalaisia kuunnellaan eikä kaunista luontoa tuhota. Mieltikää tarkkaan, sillä olette tekemässä lopullista päätöstä luonnon säilyttämisestä kuntalaisille. Junaratahanketta ihmettelen suuresti sillä monet jotka täällä julkista liikennettä käyttää haluaisi vain, että bussiyhteyksiä parannettaisiin. Itse käytän julkisia työmatkaan, mutta en todennäköisesti ikinä käyttäisi juna-aikaa sen aseman etäisyyden ja vaihtoyhteyksien vuoksi. Täysin turha siis! Olen itse asunut juna-asemien läheisyydessä ja kokenut ne erittäin levottomiksi paikoiksi etenkin ilta-aikaan. Olen ollut nyt tyytyväinen Nikkilän rauhallisuuteen ja haluisin asian pysyvän näin.

***VASTINE:** 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 liikennehuuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratka, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

---

### 74 Muistutus CY, 1 allekirjoittaja

1. NG8 alueen väitetään nojautuvan vahvasti rautatieliikenteeseen. Kuitenkin asemanseutu on jätetty kaavan ulkopuolelle. Selityksenä minulle on aiemmin (ideavaiheessa muutama vuosi sitten) vastattu, että asemanseudun kaavoittamiseen tarvitaan VR mukaan, ja kunta ei voi vaikuttaa VR:n aikatauluihin. Jos junaa ei saada, ei NG8 aluettakaan tarvita. Asemanseutu on kaavoitettava aivan ensiksi, jos junaa halutaan käyttää argumenttina kaavalle. Jos ei VR:ää ole vielä kukaan saatu mukaan, on syytä epäillä, saadaanko milloinkaan.
2. Liikenneyhteydet kaava-alueelle on suunniteltu vastuuttomasti. Suunnitellaan tietä, joka alittaa rautatien, ylittää Ollbäckenin puron ja lisäksi kulkee Lukkarin koulun vierestä. Tien kustannuksista ei ole julkaistu selvitystä. Ensinnäkin on pelättävissä, että se tulee kalliiksi veronmaksajille. Toiseksi tien linjaus Lukkarin koulun vierestä on vaarallista – ja kohta siihen pitäisi laittaa kolmenkymppin rajoitus. Kolmanneksi osa liikenteestä ohjautuu varmasti Vanhaa Kylätietä tasoristeyksen kautta, mikä on sekä vaarallista. NG8 on käytännössä liikennesumppu, joka on lisäksi niin kaukana kylän palveluista (n 2 km), että sieltä ei jalkaisin käydä kylällä. Autoliikenne lisääntyisi.
3. Kaava-alue on tärkeä virkistysalue nikkiläläisille, ei pelkästään ulkoilureittien ja frisbeegolf-radan takia, vaan myös maisemansa takia. Kaavan toteutus jättäisi reitistöä vain pienen osan ja kaunis maisema menetettäisiin. Kyläläisten hyvinvointi kärsisi. Nikkilässä ei ole toista helposti saavutettavaa virkistysaluetta.
4. Kaava-alueella on luontoarvoja, jotka myös menetettäisiin tai ne kärsisivät huomattavasti. Niiden selvitys on puutteellinen. Eräät lajit (sammakot, linnut) voidaan havainnoida vain tiettyyn aikaan vuodesta. Se, että on tehty kartoitus muuhun vuodenaikaan, ei tarkoita, ettei kyseisiä lajeja ole.
5. Nikkilässä on valmiin infrastruktuurin ja palveluiden vaikutusalueella runsaasti rakentamatonta maata, jolle saadaan sama asukasmäärä sijoitettua. Rakentaminen Nikkilän alueelle tukisi olemassaolevia palveluita ja mahdollistaisi junan käytön, jos sellainen joskus saadaan. Tarvitaan tahtoa käydä keskusteluja yksityisten maanomistajien kanssa.

#### **VASTINE:**

1. *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. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.*
2. *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 ramppeihin, 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 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 kymmeneen 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.*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle.*

*Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

*Lukkarintien jatkeen kustannukset on laskettu ja ne on ilmoitettu kaavaselostuksessa.*

- Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. 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 keskustan 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

- 4. Luontokartoitus on tehty, jotta voidaan tunnistaa ne luontoarvot, jotka ovat olennaiset asemakaavan laadinnassa. Kyseessä ei ole kartoitus alueen koko lajikannasta. Valvovat viranomaiset ovat todenneet selvityksen riittäväksi tähän tarkoitukseen ja että kaava on huomioinut luontoarvot sopivalla tavalla.*
- 5. 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.*



---

## 75 Anmärkning CZ, 1 undertecknare

De planer som idag finns för byggande på NG8-området måste revideras. Området passar inte för byggande i den dimension som kommunen idag planerar. I stället skall området bevaras som ett värdefullt rekreationsområde för sibboborna, ett mångsidigt naturområde och som ett kulturhistoriskt värdefullt område av nationellt värde.

I den utredning som Ark-Byroo gjorde 2022 listar man en byggnadslovsansökan från 1981 som betydande material. Enligt Nickby gårds ägare [...] var arkitektbyråns utredare inte ens intresserade av att få tilläggsuppgifter om gården. Både den utredning som Livady gjorde 2020 på uppdrag av Sibbo kommun, och den utredning om värdefulla hus i Sibbo som Sibbo kommun beställde av Eila Perkiö 1982, säger något helt annat om omgivningarna runt Nickby gård. Eila Perkiö placerar Nickby gård med omgivande åkerlandskap på samma nivå som landskapet runt Gamla kyrkan såväl med hänsyftning på byggnadernas värde, landskapets värde och deras historiska betydelse. Konsultföretaget Livady säger samma sak i sin utredning som kommunen beställde, men inte använde i planarbetet. Gården med omgivande åkrar är ett kulturlandskap av nationellt värde.

I NG8 har åkrarna runt gården i stället blivit ett byggområde. Det finns flera orsaker till varför det här är helt fel. Planen strider mot flera punkter i §5 i markanvändnings- och bygglagen

- Området är en fast del av landskapet runt Nickby gård, och är som sådant att betrakta som kulturlandskapsområde av nationellt värde.
- Den här typen av åkerområde, inte täckdikat utan med smala tegar och öppna diken, är en naturmiljö som för många ängsväxter, fåglar och insekter idag är den sista utposten i ett landskap som dikteras av allt effektivare jordbruksmetoder. Här finns livsmöjlighet och möjlighet för den mångformighet som vi allt mera talar om, i alla fall i festtal.
- Området ligger mitt i det i enda större frilufts- och rekreationsområde som Sibbo kommun äger och erbjuder sina invånare i Nickbyregionen.

Vattendragen i planeområdet, alltså Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan har i planförslaget klassats som VL, alltså som område för närrekreation. Den beteckningen måste bytas. Vattenfårorna skall ha beteckning W medan bäckravinerna och sluttningarna skall ha beteckningen S (skyddsområde). Bäckar i lerjordsområden är ytterst hotade idag (Pienvesiopas, J Tolonen 2019), bäckarna får sitt vatten från källådror. Ollbäcken har forsar som är lämpliga lekplatser för vandringsfiskar (öring, nejonögon). Bäckarna är i naturenligt tillstånd vilket ytterligare motiverar en skydds-beteckning. Den år 2011 förnyade vattenlagen betonar behovet att skydda mindre vattendrag. Det här betyder att promenadstigar, skidspår och liknande måste placeras på markerna ovanför bäckdalarna. Bäckarna är landskapsmässigt värdefulla, men bäckarna och deras dalgångar skall inte användas för närrekreation i någon form. I praktiken betyder det här att Sibbo kommun inte har reserverat tillräckligt stora områden för rekreation inom planområdet. I

planförslaget har Sibbo inte lämnat någon skyddszon mellan bäckravinen och vandringslederna.

I stort sett hela planområdet utgörs av det nät av vandringsstigar, och skidspår som Sibbo kommun medvetet har byggt upp sedan 1980-talet. De vandringsstigar som i övrigt finns i Nickbyregionen begränsas till promenadstråken på begravningsplatsen och skogen i Rux där det finns en kilometer lång motionsstig förbi Nickby sjukhus gamla begravningsplats. Inom NG8-området finns vintertid ett väl uppbyggt nät av skidspår i en terräng som lämpar sig väl för vanliga motionärer. Här finns vintertid egna skidspår för dem som vill skida med sin hund, egentligen spår för alla skidåkare. Andra tider av året används de här spåren av vandrare, motionslöpare och av folk som vill koppla av i vacker natur.

Hela området är ett värdefullt naturområde med omväxlande naturtyper, rikt växt- och djurliv i en miljö som i bland annat lundområdena runt bäckarna är känslig för slitage. Det är Sibbo kommuns enda egentliga friluftss- och motionsområde för Nickbyregionen. Nickby gårds kulturlandskap är ett kulturlandskap av nationell betydelse. Området i sin helhet skall därför inte byggas ut, utan sparas för Nickbyborna nu och i framtiden.

**BEMÖTANDE:** *Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial. Ark-byroos kulturmiljöutredning har uppdaterats med tilläggsinformation under senhösten 2022.*

*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. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.*

*Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av*

*landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.*

*Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med skyddsbestämmelser som ännu kan effektiveras i ett senare planeringsskede ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.*

*Vegetationen och terrängen i bäckdalarna gör att de i nuläget är rätt svårframkomliga och människor rör sig främst längs etablerade rutter. Det är meningen att också i framtiden styra användningen till planerade rutter. Ifall terrängen trots det slits är det möjligt att effektivera användningen av rutterna genom att lätt ingärda vissa områden. Detta planeras inte i detaljplanen utan i senare planeringsskedet. Det förekommer också viss naturlig erosion i bäckdalarna, men målsättningen är att erosionen inte tilltar.*

*Bäckdalarna har getts planbeteckningen "luo-3" (För landskapet och naturens mångfald viktigt område där miljön bevaras) som är en lämplig beteckning för att bevara områdets natur- och landskapsvärden och för att styra den fortsatta planeringen och skötseln av området. Bäckfårornas planbeteckning ändras till "wp" (Riktgivande bäck eller småvattenområde) som bättre framhäver bäckarnas naturtillstånd, då den tidigare bestämmelsen främst förbjöd rörläggning av bäckarna.*

*Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfårorna bevaras.*

*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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis*

*att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

---

## 76 Muistutus CÄ, DN, 1+1 allekirjoittajaa

Toivon, että Sipoon kunta huomioi NG8-asemakaavasta tehdyt huomautukset suunnittelussaan. Olemme jo nähneet lukuisia luonnon monimuotoisuuden huolestuneita kannanottoja muun muassa sosiaalisessa mediassa. Haluan kiinnittää huomiota alueen rakentamisen muihin, yhteiskunnallisesti ja taloudellisesti merkittäviin vaikutuksiin. Sipoolaiset lääkärit ovat olleet edelläkävijöitä terveystieteiden ajattelussa ja toimineet sen mukaisesti, kirjoittaen muun muassa masennusdiagnoosin saaneille metsäreseptejä. Terveystieteitä perustetaan muihin kuntiin edelleen, koska niiden hyödyt ovat tutkittuja ja todellisia: <https://www.medi uutiset.fi/uutiset/kainuun-keskussairaalan-viereen-avataan-keskiviikkona-terveystieteita/ab1bb5f8-0c95-4ae7-8e76-29417e1c54dc>  
<https://www.medi uutiset.fi/uutiset/kouvola-suunnittelee-terveystieteita-uuden-ratamosairaalan-laheisyyteen/9b895c0f-24b9-4bfa-bf6e-6fdd678830f9>

Nykyinen lähiliikuntametsä on ollut saavutettavissa ilman autoa kaikille nikkiläläisille, myös vaikeasti liikuntakyvyttömille hyvien polkujensa ansiosta. Näen siellä usein esimerkiksi pyörätuolilla yksin liikkuvia ja ikäihmisiä. Tässä kohtaa voisin huomauttaa, että Söderkullan keskustan yhteydessä on metsää, polkuja ja liikkujille lisäksi ulkokuntoilukenttä ja -portaat. Nyt Nikkilästä häviäisi omansa kokonaan.

Sote-uudistuksen myötä ensi vuoden alussa kuntien vastuu hyvinvoinnista kasvaa. Tämä tarkoittaa, että kaikki sairauksia ja työkyvyttömyyttä ennaltaehkäisevät toimet korostuvat kuntien vastuussa. Lähiliikuntametsä on yksi merkittävimmistä hyvinvoinnin edistäjistä ja ylläpitäjistä: se on maksuton ja aina avoinna ja sinne mahtuvat kaikki halukkaat.

Päiväkodit ja alakoululaiset käyttävät lähimetsää päivittäin ulkoiluun ja liikuntatunneilla. Ainakaan päiväkotiryhmille ei löydy rakentamisen jälkeen vastaavaa turvallista ja riittävän lähellä olevaa metsää retkiä varten. Lasten altistuminen luonnon mikrobeille saattaa ehkäistä esimerkiksi allergioita. Mikä säästö terveydenhuollon kustannuksissa! Urbaani ympäristö ei valitettavasti toimi samalla tavalla.  
<https://yle.fi/aihe/artikkeli/2019/10/08/vauvan-iholle-sivellaan-metsapulveria-hyva-lika-voisuojata-allergialta-ja-sita>

Ja viimeinen vaan ei vähäisin huoli: Suomen hiilinielut ovat katoamassa. EU vaatii jo ennallistamisia. Metsien kaatamisen sijaan niitä tulisikin suojella, jotta ilmastotavoitteet voidaan suunnitellusti saavuttaa. <https://www.iltalehti.fi/politiikka/a/09c12281-6361-4056-987a-87572cc2f002>.

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina 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.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen

*laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Asumisen tuominen virkistysalueeseen kiinni toisaalta mahdollistaa laajemman ja entistä saavutettavamman luontokokemuksen myös niille, jotka liikkuvat huonommin, kun luontokokemus alkaa melkein kotiovelta. Päiväkotien pihat ja leikkipuistot on mahdollista suunnitella sillä tavalla, että niillä on suotuinen vaikutus lasten immuunipuolustukseen. Lisäksi kaava-alueella on kaikkialla lyhyt matka lähimpään metsään, ja tämän seikan esimerkiksi alueen päiväkodit voivat hyödyntää. Tästä ei kuitenkaan päätetä asemakaavassa vaan seuraavissa suunnitteluvaiheissa, muun muassa puistosuunnitelmissa.*

---

## 77 Anmärkning CÄ, 1 undertecknare

Som gammal Sibbobo och arbetsplatspendlare opponerar jag mig kraftigt mot planerna på en tågförbindelse mellan Kervo och Nickby samt mot planerna på ett stort bostadsområde på Nickby gårds marker. Jag vill att NG8-planerna överges helt.

Motiveringar

Nickby gårds område ska lämnas orört:

- Vi vill ha fri och levande natur. Områdets unika flora och fauna ska bevaras.
- Den rara biotopen kring bäcken är ovärderlig, unik och får inte förstöras för all framtid. På det nuvarande området kan man se harar, älgar, hjortar, rävar samt insekter av olika slag, många av dem sällsynta.
- Vi vill njuta av tystnad, naturens ljud och fågelsång. Vi vill höra bäckens porl, vindens sus, fågelsång (gök, hackspett, näktergal m.m.).
- Att kommunen ska "kompensera" alla naturvärden som förstörs oåterkalleligt och därför lyfter fram "gröna korridorer" mitt bland höghusen och småhusen är ett stort hån och går emot Sibbobornas vilja. Det är fråga om betydligt mer än att bara ge kommuninvånarna möjlighet att röra på benen utomhus!

Tågförbindelse behövs inte, det finns inga goda skäl för det:

- Tåg är ett oflexibelt färdmedel; den går där spåren finns, oberoende av framtida behov. Tekniska problem, höstlöv på spåren, isbildning vid växlarna etc. stoppar all trafik för kortare eller längre tid.
- Tågbyten tar tid. Om tidtabellen är stram kan man missa följande tåg om tåget från Helsingfors/Nickby är försenat. Det finns ingen garanti för att man kommer vidare genast, utan man får räkna med att väntetiderna ibland är långa.
- En tågstation i Nickby skulle kräva anslutningsbussar och bilparkeringar.



- Var realist, förstå hur folk fungerar! Människan vill resa så smidigt som möjligt, så snabbt som möjligt. Det är en utopi att någon som startat bilen i Nickby centrum eller i någon av byarna kör till en tågparkering för att vänta på ett tåg, vänta på att få byta tåg i Kervo. I stället tar man bilen hela vägen. Det är också en utopi att tro att folk promenerar till tågstationen om det tar längre tid än 10 minuter.
- Att säga att det är högst 1 kilometer från husen längst bort till tågstationen stämmer endast fågelvägen, och är således en lögn.
- En tågförbindelse kräver enorma investeringar – hur är det med konsekvensbedömningen? Detta projekt ska definitivt inte prioriteras när ekonomin är kärv.

#### Satsa på busstrafiken:

- Bussar är flexibla. Rutterna kan ändras enligt kommande behov. Vid trafikstockningar och andra trafikproblem kan bussar lätt ta en annan rutt. Rutter kan sättas in där folk väljer att bo och enligt var de jobbar.
- Bussar är ekologiska, elbussar är framtidens melodi.
- Direkta busslinjer till Helsingfors är vad de flesta pendlare önskar.
- Bussar kan lätt kombineras med metrotågen och spårvagnarna. Man kommer snabbt åt olika håll.
- I stället för ett tåg kunde man eventuellt satsa på en busslinje till Dickursby. De som jobbar invid tågbanan, eller ska till flygplatsen, kommer enkelt vidare med tåg från Dickursby.
- Busstrafiken betjänar Nickbyborna bäst; orealistiskt att tro att de som bor t.ex. på det "blåa området" vid ån tar sig till tågstationen och därifrån vidare med tåg (och tågbyten).

#### Allmänna motiveringar för kravet på att NG8-projektet stoppas:

- Planen är utformad under en tid som var en helt annan än den verklighet vi lever i nu.
- Nu har vi pandemi, energikris, kraftigt ökande priser och ett mycket instabilt politiskt världsläge.
- Pandemin ledde till att distansarbete infördes på bred front, och det finns inget som tyder på att vi kommer att återgå till det "gamla normala".
- Arbetstagare jobbar alltså i stor utsträckning i hemmet, resorna till den fysiska arbetsplatsen har minskat drastiskt.
- Vem säger att de som vill åka kollektivt till sitt jobb betjänas av ett tåg via Kervo? Tänk om det är söderut och mot Östra centrum man vill åka?
- Pandemin och distansarbete höjde efterfrågan på bostäder som ligger nära naturen eller idrottsmöjligheter. Vi ska inte förstöra vår närnatur! Naturen har en stark attraktionskraft när folk köper/byter bostad.
- Ekonomin; det är kärva tider både för kommunen och för invånarna. Finns det möjlighet att bygga nytt, köpa nytt? Finns det material, arbetskraft, framtidstro? Hur mycket stiger priserna i höjden – och under en hur lång tid? Under osäkra tider är det mycket vanskligt att förbinda sig till stora projekt som ligger på så lösa boliner som . NG8 är absolut ingen nödvändighet!
- Jämlikhet mellan kommuninvånarna; Nickby gårds område är ett unikt område, en pärla. Södra Sibbo har friluftsleder, sjöar, stränder och en enastående skärgård. Vad har

Nickby och norra Sibbo om vi förstör det finaste vi har? Obalansen mellan norra respektive södra delarna blir enorm om NG8 genomförs.

Alternativ till NG8:

- Eftersom planerna på tågförbindelse kan skrotas behöver inte invånarantalet öka så mycket som det projektet hade krävt.
- En måttligare inflyttning gynnar trivseln och möjliggör utveckling av god service: både kommunen och de inflyttade hinner anpassa sig bättre. Viktigt att nya Sibbobor blir väl emottagna och ges en möjlighet att bli en del av samhörigheten i Sibbo.
- Nickby centrum kan växa ytterligare: Området mellan Östanåparken och Oljevägen, området kring Dalskärr och området med de blå husen kan växa mot Borgbyhället, området kring "Jussas" vore också ypperligt för nya bostäder. I centrum kan man också bygga högre. Önskar att man skulle satsa på stora familjebostäder som alternativ till egnahemshus. Distansarbete (arbetsrum) och ombildade familjer kräver större utrymme än tidigare.
- Sibbo kommun borde köpa ny mark i Nickby centrum till ett högre pris än råmarkspris. Det ligger i kommunens intresse, och därför är råmarkspris inte ett alternativ om behovet att införskaffa mark prioriteras. Markägarna bör få skälig ersättning för sin mark.
- Agilt förhållningssätt ("ketterys") förespråkas i dag inom de flesta organisationer, även hos statliga inrättningar. Att ändra sig under arbetets gång, att ändra riktning vid behov, att anpassa sig till förändringar i omvärlden kräver ett agilt sätt att se på verksamheten. Att säga att "detta har vi planerat så länge, detta har vi satt ner så mycket tid på" är att hålla fast vid gamla mönster och en oförmåga att ändra sig. "Gör om, gör rätt!".

**BEMÖTANDE:** 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.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen

*har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

*Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med skyddsbestämmelser som ännu kan effektiveras i ett senare planeringsskede ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.*

*Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfårorna bevaras.*

*På senare tid har Sibbo varit en av de snabbast växande kommunerna i Finland och i kommunens strategi har tillväxttakten fastställts till ca 500 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. KeNi-banan är alltså ett svar på den allmänna befolkningstillväxten och inte tvärtom.*

*KeNi-banan (Kervo–Nickby-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 alternativt färdssätt 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. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.*

*Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. 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 tidtabellsperiod. 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.*

*Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Därmed ligger avstånden till fots relativt nära avstånden fågelvägen bl.a. mot stationen. Till exempel är avståndet till dagligvaruaffärerna i Nickby 1 km från närmaste planerade hus och 2 km från huset längst bort. De motsvarande avstånden för stationen är 200 m och 1,2 km. Bussförbindelserna som planeras till planområdet handlar främst om linjer från längre ifrån som kör genom området.*

*Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomi är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågstrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation.*

*I planstommen för Nickby granskades 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, bland annat de i*

*responsen nämnda områdena. 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 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 området 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.*

---

## 78 Muistutus CÖ, 1 allekirjoittaja

Kaava on yleisellä tasolla erittäin hyvin toteutettu, vaikkakin valitettavasti supistettu tarpeettomasti. Onneksi tämä kaava mahdollistaa joukkoliikenteeseen tukeutuvan uuden asuntoalueen rakentamisen joka turvaa kylämme palvelutason ylläpitämisen ja laajenemisenkin tulevaisuudessa.

Kunhan NG8 aluetta on päästy rakentamaan ja NIMBY:ily on laantunut ymmärtävät myös alueen nykyisetkin asukkaat asuinalueen laajentamisen alkuperäiseen laajuuteensa ja mahdollisesti suurempaan. Tämä edellyttää että nykyisessä NG8 kaavassa tehdään suunnitelmat ja toteutus siten että tämä laajennus mahdollisuus on huomioitu rakenne ja infra mitoituksessa.

Myös rautatieaseman/joukkoliikenne keskuksen sekä alueen ja kylän uuden kauppakeskuksen liitynnät ovat hyvin oleellisia tämän kaavan toteutuksessa.

Joissakin kohdissa kaava tulisi olla suunnittelultaan huomattavasti kunnianhimoisempaa kyläkuvallisesti ja toiminnallisesti sekä luontoarvoja enemmän korostava.

1. Kylävuori Bybergetin mäki kaavassa merkinnällä SL ei ole riittävä suojelustatus mäen lehdolle ja kasvillisuudelle joka on erittäin kulumisaltis kun asutus paine aluella lisääntyy. Mäelle SL-alueelle tule hakea ELYltä vahvempi luonnonsuojelualueen status, joka myös merkittäisiin maastoon lainmukaisella selkeillä merkinnöillä ja opastein jolloin esimerkiksi koirien ulkoilutus tapahtuisi muualla rakennetuissa laajoissa ja monipuolisissa koirapuistoissa.

Jotta alue kumminkin palvelisi asukkaita kestäväillä luontoarvoillaan ja maisemallaan tulisi alueelle tehdä vahvat kulkua ohjaavat rakenteet, kuten esimerkiksi hyvin hienovaraisesti ja huolellisesti perustetut ja toteutetut kävely/kuntoilu portaat mahdollisesti kahdet erisuuntiin joiden alla oleva kasvillisuus pääsee palautumaan rakentamisen jälkeen ja näin läheinen luonto kontakti on tulevaisuudessakin turvattu. Paluu portailta mäen pohjois rinnettä alas voidaan toteuttaa selkeä rakenteisella polulla jonka reunat on aidattu

matalalla aita rakenteella, polulla ei olisi välttämättä talvikunnossapitoa mutta portaat oikein toteutettuna voisivat olla talvikunnossapidon piirissä ja valaistut hillitysti valo saastetta välttäen.

Nämä tulisi toteuttaa hyvin etupainotteisesti jo ennen alueen varsinaista rakentamisen aloitusta.

2. Ollbäckenin puro ja purolaakso sekä Gretasbäckenin kokonaisuus tulisivat myös olla vahvemmin suojeltuja vähintään SL merkinnällä mutta mieluummin luonnonsuojelualueena jota hoidetaan laidunnaen perinnebiotooppina huomioiden sen pitkä laidunnus historia, sopimus laidunnuksena. Lisäksi purolaakso ja puron kokonaisuudessa pitää huomioida Brobölen padon purku ja purotaimenen nousumahdollisuudet tulevaisuudessa kun Byabäckenin ja Ritobäckenin taimenkanta on vahvistunut siten että sieltä voidaan tehdä siirto istutuksia myös ylemmäksi Sipoonjoen eri yläjuoksuille. Myös Saukon elinpiirin rauhallisuus tulisi turvata.

Samassa yhteydessä tulisi tehdä Nikkilän entisen vesilaitoksen pohjavesikaivojen kunnostus/korjaus ja uudelleen käyttöönotto. Tällä turvattaisiin NG8 alueen puistojen kastelu ja varautuminen mahdollisiin vedenjakelu ongelmiin tulevaisuudessa (tekninen/viihde vesi) sammutus vedeksi ja puistojen kastelu sekä jopa hellepäivien polskuttelu altaat lasten leikkikenttien/puistojen yhteyteen. Näin saataisiin puistoihin hulevesien käsittelyn lisäksi vahva vesi aiheisuus jonka (sivu) "päätuottena" turvataan Ollbäckeniin ja Sipoonjokeen (sipoonojaan) myös kesäinen virtauma turvaamaan ja parantamaan kylämaisemaa sekä purotaimenen elinolosuhteita. Näiden putkitus tulisi suunnitella ja toteuttaa kuntatekniikkaa ja hulevesi järjestelmää suunniteltaessa. Myös pumpustolle tarvittaisiin alueelle julkisiin rakennuksiin ja kaivoille aurinkopanelit sekä muutamat "savonius"/tulpaani tms. tuuliturbiinit joilla pumpkaus toteutettaisiin pitkillä helle jaksoilla ilmastomuutoksen vääjäämättä edetessä.

3. Ollbäckenin ylittävät sillat ja niiden rakenneratkaisuille tulee tehdä erillinen YVA laaja ympäristövaikutusten arviointi sekä tarkennettu geologinen tutkimus eri silta vaihtoehdolle joista radan alittavan vaihtoehdon massiviset maansirot altistavat alueen mahdolliselle lossaamiselle. Radan ylittävissä vaihto ehdoissa tulisi tutkia myös vain yhdellä keskipilari kokonaisuudella toteutettu vaihtoehto jossa sillan rakenteet kohdistuvat mahdollisimman pienelle alueelle/pinta-alalle purolaaksossa jonka kokonaisuudessa on edellen luontoarvot turvattuna sekä ihailtavana myös ylhäältä nähtynä.

Myös sillan mitoitus yksi/vuorokaistaiseksi ja käyttö laajuus vaihtoehdoista tulisi tehdä laajempi selvitys sekä arvio jolloin Lukkarin koulun ohittava liikenne määrä pysyisi myös maltillisena, laaja henkilöauto liikenne ei ole välttämätöntä alueelta suoraan etelään. Riittäisikö mahdollisesti että silta olisi vain kevyenliikenteen ja joukkoliikenteen käytössä jolloin olisi mahdollista päästä huomattavasti kevyempään, kauniimpaan ja kapeampaan sekä edullisempaan siltaratkaisuun jossa voitaisiin jopa toteuttaa silta kaksikerros ratkaisuna jossa kevyt liikenne on joukkoliikenne kadun/ kannen alla purolaakson ylityksessä ja vain joukkoliikenne ylittäisi radan kun kevytliikenne alittaisi radan luontevan pienimuotoisesti. Samoin joukkoliikenne keskukselle olisi vain kevyen ja joukkoliikenteen silta näin aluella



suositaan kevyttä ja joukkoliikennettä myös rakenteellisesti jolloin kestäväkehityksen ajatus näkyy myös fyysisessä ympäristössä.

Siltarakenteissa ja suunnittelussa on oltava tosiasiallinen lisäraidevaraus myös raideparille ( Koska Itä-radon suunnittelussa sinne ei olla ohjaamassa tavaraliikennettä ainakaan tunneli osuudelle näin ollen tavaraliikenne tulee jatkumaan kylämme läpi tulevaisuudessakin henkilöliikenteen seassa (Sikäli kun sen nyt lähitulevaisuudessa Putinin-Venäjän sulkeutumisen johdosta on edes toteutumassa lentoradalta Porvooseen, tällöin öljyn jalostamon koko liikenne kulkee kylämme läpi pääradalle Keravan tavaraliikenne radan liittymään edelleen) tämä lisäraide mahdollistaa myös tehokkaamman henkilöjunaliikenteen. Lisäksi se mahdollistaa että Sipoo voisi tarjota HSL junille huoltovarikon Nikkilän länsi- tai itäpuolelle jolla parannettaisiin alueemme työpaikkaomavaraisuutta huomattavasti.

Alueelta länteen suuntautuva henkilöauto ja muukin moottori liikenne tulisi tulevassa kaavan laajenuksessa toteuttaa hienovaraisesti Gretasbäcken ylittäen, Nikkilänkartanontieltä Albacakantielle ja Mårsbackan tielle jotka tulisi siirtää kunnan hoitoon, päälystetyiksi kaavateiksi, kuten aijemmissa esiselvityksissä on hahmoteltu.

4. Riihimäki Ribacken taajama metsän turvaaminen tulisi toteuttaa hyvin kiireellisesti arboretumiksi jotta sen metsäisyys saadaan turvattua.

Riihimäen Ribackenin puiden istutukset tulisi suunnitella tulevan talven 2023 aikana ja tilata monipuolinen sekä riittävä taimiaines mahdollisimman pian.

Istutukset tulisi tehdä lähi vuosina kaatuneiden maapuiden ja kaadettujen puiden "ryteikön" sekaan jossa ne ovat turvassa/suojassa kasvamassa, pienistä ja isommistakin taimista jolloin juurtuminen on varmempaa ja taimien hintakin edullisempi. Näin määrä korvaa jopa laatua ja tuo monimuotoisuutta alueeseen. Esimerkiksi eri puulaji (lehtikuuset, tammet, pyökki) painotteisina ryhminä joissa on seassa myös muita alueen puulajeja ja niiden ala/erikois ryhmiä. "Hallittu hoitamattomuus" turvaa ja monipuolistaa taajamametsän luontoarvoja sekä mahdollistaa jossain tulevaisuudessa että alueen puihin voivat myös lapset kiipeillä kun niitä ei "hoideta" rakenneleikata vapaaseen oksakorkeuteen.

Nopea toteutus mahdollistaa puuston luonnollisen kasvun riittävän kokoisiksi ennen maapuiden/"ryteikön" luonnollista katoamista. Metsäisyys turvataan aluella näillä toimenpiteillä jolloin taajamametsän olemus on valmis kun ympäristöä rakennetaan ja asukasluku kasvaa sen välittömässä läheisyydessä ja virkistys sekä opetus että luontoarvot toteutuvat.

5. Aluepysäköinnin asukaspysäköinti "2.1.2 Autosäilytys ja katuliittymä", kohtaan täydennys ehdotus.

Koska sähköautojen osuus henkilö- ja pakettiautoista tulee lisääntymään oleellisesti aivan lähitulevaisuudessa 2035 EU- päätöksen myötä ( 28.10.2022 Euroopan parlamentti ja jäsenmaita edustava neuvosto pääsivät yksimielisyyteen uusia autoja koskevista

päästörajoituksista. <https://yle.fi/uutiset/3-12669595>, näin ollen myös suomalainen autoverotuksen muutostarve lisääntyy lähitulevaisuudessa). Tulisi tämä huomioida erityisesti kerrostalo alueiden pysäköinti tarpeissa ja tiiveydessä suhteessa rakennus- ja tonttipinta-alaan. Alueella kadunvarsipysäköinti on vain aikarajotetun pysäköinnin käytössä ja muussa lyhytaikaisessa asiointi pysäköinnissä jossa ei ole tarvetta auton lataamiselle. Vieraspysäköinti paikoilla tämä lataus mahdollisuus tulisi kuitenkin tarjota. Kerrostaloa asukkaiden henkilöautojen sekä pakettiautojen asukaspysäköinti tulisi toteuttaa alueella useampi kerroksisissa keskitetyissä pysäköintitaloissa tätä vaihtoehtoa tulisi tarjota myös rakennusmääräyksissä omakotitalo asukkaille jolloin omakotitalo tontin väljyyttä saisi hyödyntää vapaammin esimerkiksi vaikka kasvihuoneeseen tai muuhun työ- tai harrastetilaan tai jopa vain aivan väljyyteen tontilla. Koko NG8 kaavaalueen yleiskuvaan tällä on suurimerkitys kun autojen pysäköinti ei hallitse katu- ja kortteli sisäpihojen yleisilmettä. Tulevaisuudessa tällä vaihtoehdolla tulee olemaan merkittävä markkina-arvo kiinteistöjen jälleenmyynnissä ja myös alueen yleisessä imagossa ja markkina-arvossa.

#### **VASTINE:**

- 1. Kylävuoren (Bybergetin) SL-alueesta on tarkoitus hakea ELY-keskukselta kunnan omistuksessa olevan yksityisen suojelualueen status asemakaavoituksen jälkeen. Myös jatkossa on tarkoitus, että kulkeminen tapahtuu perustettuja reittejä pitkin. Jos maasto tästä huolimatta kuluu on mahdollista tehostaa reittien käyttö aitaamalla kevyesti tiettyjä alueita. Tätä ei suunnitella asemakaavassa vaan myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.*
- 2. Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Siksi purolaaksojen yli suunnitellut kadut on suunniteltu pitkille silloille tierumpujen sijaan, jotta purouomat säilyvät.*

*Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Purouomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.*

*Saukko on liikkuva laji ja siksi ei ole mielekäästä suojella yksittäisiä kohteita saukon kannalta. Purolaaksot ovat saaneet suojelumerkinnän ja siksi saukon elinympäristöön ei kohdistu mainittavia muutoksia.*

*Kaava-alueen pohjavesi muodostuu pääasiassa laaksoa ympäröivillä kallioalueilla, missä veden imeytymistä tapahtuu savenalaisiin kerroksiin lajittuneiden rantakerrostumien kautta. Suurin osa rakentamisesta tässä asemakaavassa on kuitenkin tulossa savimaalle, mikä ei vaikuta pohjaveden muodostumiseen, koska savimaalla ei muodostu pohjavettä. Nikkilän pohjavesialueen pinta-ala on 3,01 km<sup>2</sup> ja tässä asemakaavassa pohjavesialueelle on osoitettu korttelialueita tai katualueita 13 ha:lle, eli 4,5 % pohjavesialueen pinta-alasta. Nordanån pohjavesialueelle ei ole tässä asemakaavassa osoitettu rakentamista.*

*Pohjavedenottamon käyttöä ei ole siksi tutkittu asemakaavoituksen yhteydessä, mutta asemakaava ei estä esitettyä ideaa jos siihen haluaa palata myöhemmässä vaiheessa.*

- 3. 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 ramppeihin, 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 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 muutamiin kymmeneen 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.*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle.*

*Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

*Koska KeNi-rata on olemassa oleva rata, sen avaaminen henkilöliikenteelle ei ole sellainen hanke, joka vaatisi sellaista prosessia, joka mainitaan laissa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä. Lukkarintien jatkeen ja radan alikulun tekninen toteutettavuus on tutkittu mm. maaperäkairauksin ja pohjaveden seurannalla. Silta on mitoitettu kokoojakaduksi, jossa kulkee mm. bussiliikenne, sekä laadukkaat kävelyn ja pyöräilyn väylät. Kaksikerroksinen ratkaisu ei ole mahdollinen siitä syystä, että kadun alin kohta onkin puron kohdalla, eikä radan kohdalla ja nousuista tulisi liian jyrkät. Alustavien suunnitelmien mukaan henkilöjunaliikenne vaatii sivuraiteen Nikkilään ja tämä huomioidaan lopullisissa suunnitelmissa ennen kuin silta rakennetaan.*

*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.*

- 4. Arboretumin perustamien Riihimäkeen (Ribackeniin) voisi olla mahdollista. Tästä ei kuitenkaan päätetä asemakaavassa, vaan sen jälkeen tehtävässä puistosuunnitelmassa. Asemakaava ei sitä ainakaan estä. Mäki ei kuitenkaan kuulu ensimmäiseen toteutusvaiheeseen, joten idean nopeammasta toteuttamisesta ja yleisestä soveltuvuudesta voi tiedustella myös kunnan puutarhurilta jo ennen puistosuunnittelua.*
- 5. Sähköautojen latauspisteiden toteutuksesta on säädetty erillisessä laissa, joten latauspisteiden toteuttamisesta ei tarvitse säätää erikseen asemakaavassa.*

*AL- ja joidenkin AKR-kortteleiden autojen pysäköinti osoitetaan asemakaavassa LPA-alueilta. LPA-alueet toteutetaan niin sanottuina pysäköintikatuina, joka tarkoittaa, että tavallisen kadun varrelle rakennetaan pysäköintipaikkoja, jotka on osoitettu tietyn korttelin käyttöön. Tämä tehostaa tilankäyttöä kun ajorata toimii samalla pysäköityjen autojen peruutustilana ja vähentää parkkikenttien tarvetta talojen piholla. Näillekin paikoille toteutetaan latausvalmius.*

*Kaavaprossin aikana kerrostalojen määrää on vähennetty ja keskustakorttelien pysäköintiä on järjestetty uudelleen. Pysäköintilaitoksille ei ole enää tarvetta eikä siten myöskään keskitetylle pysäköintijärjestelmälle. Omakotitalojen pysäköinti on tonttikohtainen. Keskitetyn pysäköinnin järjestäminen omakotitaloille voisi olla hankala kustannusten jaon ja vaiheistuksen osalta.*

## 79 Muistutus DB, DC, DF, DH, DK, DL, 1+1+1+1+1+1 allekirjoittajaa

Nikkilän kartanon alueen kaavaehtouksessa NG8 sekä sen perusteluissa on useita puutteita, jotka tulee selvittää ennen kaavan etenemistä.

Tutustuttuamme päivitettyyn suunnitelmaan olemme todella pettyneitä, koska vaikuttaa, että kaavoitus on tehty vailla kunnianhimoa tai pitkän tähtäimen visiota. Kaava tulee toteutuessaan tuhoamaan ainoan (huom, todella ainoan!) metsävirkestysalueen / ulkoiluun tehdyn alueen joka Nikkillässä on. Se, että viimeinen mäkipainotteinen takalengkki saa jäädä, sulkee alueen täysin muilta kuin hyväkuntoisilta kuntalaisilta. Tasainen alue, jonka haluatte rakentaa lähiöksi, on palvellut ympäri vuoden myös heikommalla fysiikalla olevia asukkaita, puhumattakaan alueella elävistä eläimistä tai luonnontilassa olevasta Olbäckenin purosta. Kunnanpäättäjän lausen: Kuntopolun luonne muuttu, on sinällään jo irvokas. Kuntopolku tuhoutuu olisi todenmukainen.

Asfalttienkit tai lyhyet puistotiepätkät tai rakennetut puistoelueet eivät sovellu aluetta korvaaviksi. Se, että 2018 Sipoo uusi logonsa ja sloganin "Aava aamus metsäpolulla" saa tämän kaavan ilmestyttyä uuden merkityksen. Kaavoittaja halunnee tehdä em sloganin tarkennukset: "Aava aamus metsäpolulla\* "

- \* Ei koske Nikkilän asukkaita
- \* metsäpolku korvataan jatkossa termein rakennettu puistomainen metsä/puisto

Kunta toimii siten vastoin lakia, ellei vastaavaa uutta liikunta-aluetta osoiteta Nikkilästä, joka on yhtä hyvin Nikkillässä asuvien kuntalaisten saavutettavissa, mukaan lukien liikuntaesteiset. Liikunta-alueen merkitys on Nikkillässä erittäin korostunut, koska Nikkillässä ei ole muita helposti saavutettavia liikuntamahdollisuuksia. Kunta on keskittänyt ulkoliikunnan Etelä-Sipooseen.

Sisäliikuntamahdollisuudet muille kuin seuralajeille ovat hyvin rajalliset, mm. uimahalli puuttuu kuntalaisten laajasta toiveesta huolimatta. Tässä tilanteessa helposti saavutettavan kuntalaisten liikunta-alueen tuhoaminen on edesvastuutonta. Oheisissa linkeissä tutkittua tietoa luonnossa liikkumisen hyödyistä, joka suunnitelmanne edetessä on vain muisto sellaisille, joilla ei ole autoa, jolla lähteä Sipoonkorpeen, Keinukalluilla tai Kuusijärven ympäristöön. Tutkimusta aiheesta on tehty laajasti, joten miksi tämä ei jatkossa ole Nikkilän asukkaiden oikeus?

- [https://www.ukkinstituutti.fi/tutkimus/tutkimushakemisto/62/ulkoilututkimus\\_-\\_luontoymparisto\\_ja\\_liikunnan\\_hyvinvointihyodyt](https://www.ukkinstituutti.fi/tutkimus/tutkimushakemisto/62/ulkoilututkimus_-_luontoymparisto_ja_liikunnan_hyvinvointihyodyt)
- [https://www.ukkinstituutti.fi/julkaisuhakemisto/322/ulkoilun\\_hyvinvointivaikutukset](https://www.ukkinstituutti.fi/julkaisuhakemisto/322/ulkoilun_hyvinvointivaikutukset)
- [https://www.mielenterveystalo.fi/aikuiset/itsehoito-ja-oppaat/oppaat/tietoa\\_luonnon\\_hyvinvointivaikutuksista/Pages/luonnon\\_vaikutus\\_hyvinvointiin.aspx](https://www.mielenterveystalo.fi/aikuiset/itsehoito-ja-oppaat/oppaat/tietoa_luonnon_hyvinvointivaikutuksista/Pages/luonnon_vaikutus_hyvinvointiin.aspx)

Myös alueelle johtava tie on suunniteltu ääriään täynnä olevan alakoulun yhteyteen. Tämä on huolestuttavaa turvallisuudella leikkimistä. Myös vieressä oleva jalkapallohalli menettää kulku- ja pysäköintiyhteytensä ja päivittäin hallia käyttävät sadat lapset (viikonloppuisin

tapahtumissa useampi sata lasta/perhettä) joutuisi kulkemaan hallille kaava-alueelle vievän tien yli nykyisen lähipysäköinnin sijaan.

Vaikutusalueen toteamukset joissa niiden arvioidaan olevan vähäisiä ovat asian vähättelyä; tuhoamalla Ainoan ulkoiluun soveltuvan metsäalueen tuhoataan merkittävä osa alueen imagoa; Sipoo ei ole Korso eikä Kerava, joten miksi siitä sellaista rakennetaan tällä kaavalla? Lähiö tuo mukanaa myös lieveilmiöt em suorien vaikutusten lisäksi. Ihmiset eivät muuta tänne asuakseen vierä vieressä tiiviissä kaupunkilähiössä. Sitä varten on juurkin edellä mainitut Korso ja Kerava, joskin molemmissa niissäkin on radan välittömässä läheisyydessä asukkaille metsäinen virkistysalue. Olisiko paikka katsoa tältä osin mallia ja jättää heille kuitenkin ne lieveilmiöt, joita hakemalla haetaan mainitulla suunnitteilla olevalla kaavalla.

Sipoolla on hyvä imago ja brändi, mutta tällaisella toiminnalla sitä ei ylläpidetä.

Haluttua suunnitteilla olevaa rakennuskantaa tulisi hajottaa useammalle alueelle radan läheisyydessä ja esim hyödyntää jo rakennettua Jokilaakson aluetta esim jatkamalla sitä kohti Pornaistentietä, kartanonpellon aluetta ja Herralaa, toisella puolen Nikkilän asemalta kohti Livalin tehtaita ja pääkonttorirakennusta radan vartta myötäillen. Näin pidetään ratayhteys lähellä, mutta mahdollistetaan Sipoolle tyypillinen rakennustapa ja säilytetään asukkaille ulkoilu muuallakin kuin rakennetuissa puistopätkissä tai asfaltilla. Lisäksi rataa tukevaa asukaskantaa tulisi kasvattaa muuallakin kuin Nikkilässä, johon Talman kaavat/suunnitelman antavat mahdollisuuden.

Rakennuslain mukainen selvitys on myös tekemättä.

Kaavan tavoitteena on henkilöjunaliikenteen aloittaminen Nikkilä-Kerava rataosuudella. Juna-aseman alue suunnitellaan erillisessä asemakaavassa. Tämä todetaan Kaavaselistuksessa: *”Asemakaava tukee osaltaan tavoitetta Nikkilän asukasluvun nostamiseksi 10 000:een, Nikkilä-Kerava-radon henkilöliikenteen mahdollistamiseksi. Nikkilän juna-aseman alue suunnitellaan erillisessä asemakaavassa, mutta Nikkilän kartanon keskuksen aluetta on tarkoitus suunnitella vahvasti juna-asemaan tukeutuvaksi ja monimuotoiseksi asumisen ja palveluiden alueeksi.”* Koska kaavan tarve tulee juna-asemasta, olisi kaavasta pitänyt tehdä Rakennuslain 9 § mukainen vaikutusten selvittäminen

(”Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia”). Tämä selvitys tulee tehdä ennen kuin kaavaa voidaan edistää. Samoin koska, kaavan tavoitteena on junaliikenteen aloittaminen, tulisi ensi kaavoittaa juna-aseman alue, jotta tiedetään mm. aseman paikka. Nyt aseman sijainti on implisiittisesti päätetty kaavassa NG8, vaikka kaava ei koske aseman aluetta.

Destian Sipoon kunnalle tekemässä selvityksessä ”Nikkilän henkilöjunaliikenteen aseman sijaintiselvitys, 2018” todetaan useaan kertaan, että rata vaikuttaa merkittävästi Ollbäckeniin ja rakentamisen vaikutukset siihen tulee selvittää erikseen. Myös yhteys Natura-alueeseen on tuotu usein esille. Näitä huomioita ei ole tuotu kaavaehdotuksessa esille. Kaavan liitteessä olevassa Natura selvityksessä sanotaan, että *”Hanke ei sijoitu suoraan Sipoonjoen Natura-alueelle, joten kaavan toteuttaminen ei aiheuta Natura-alueelle*



*suoraan laadullista heikkenemistä, pinta- alamenetyksiä tai pirstoutumista. Alueen rakentamisella ja asemakaavan toteutumisen jälkeisellä tilanteella voi kuitenkin olla epäsuoria vaikutuksia Natura-alueeseen.”Tämäkin lausunnon perusteella juna-asemalla, jonka perusteella NG8-kaavaa tehdään, voi olla vaikutusta Natura-alueeseen ja Rakennuslain mukainen selvitys on tehtävä.*

Osansa saa myös virheelliset oletukset ja kuntalaisten tiedonsaantioikeuden laiminlyönti. Mahdollisuus junaliikenteen aloitukseen perustuu vuoden 2019 matkustajamääriin ja niiden kehittymiseen. Tutkimuksissa on todettu, että etätyö on vähentänyt liikenteen määrää ja tämä vähenemä tulee jäämään pysyväksi. Yle:n jutussa 26.10.2022 todetaan: *”Kaupunkikehityspäällikkö Henrik Lönnqvist luettelee jo nyt havaittuja muutoksia: Nyt ehkä näkyy, että ruuhkat ja joukkoliikenteen käyttö ovat vähentyneet...”* Kaavan vaikutus junaliikenteen aloittamiseen perustuu virheelliseen lähtötietoon. Kaavoittamalla ja rakentamalla NG8:n alue ei saavuteta kaavan tavoitetta, henkilöliikenteen avaamista. Joukkoliikenteen kehitys, joka on kaavan lähtökohta, tulee arvioida ennen alueen kaavoittamista nykyisen tiedon perusteella. Lisäksi junan tuoma lisäkustannus tulisi arvioida tuoreeseen dataan pohjautuen, ei takavuosien lukuihin.

Kaavan kustannusvaikutuksista on kerrottu niukasti. Tiedotustilaisuudessa kerrottiin kustannuksissa olevan vain kaava-alueen sisällä tehtävät muutostyöt, lukuun ottamatta siltaa Lukkarin koululle. Tämä antaa väärän kuvan kaavan kustannusvaikutuksista kunnan talouteen. Virkamiehet ovat siten antaneet joko julkisuuteen tai poliittisille päättäjille tai molemmille virheellistä tietoa kaavan kustannusvaikutuksista kunnan talouteen. Oikeat talouslaskelmat tulee julkaista ennen kaavaan käsittelyä. Kustannusvaikutusten salaaminen kuntalaisilta on vastoin kunnan omia arvoja *”Avoimuus - Viestimme ajantasaisesti kahdella kielellä. Toimimme läpinäkyvästi. Olemme hyvä, luotettava ja vuorovaikutteinen yhteistyökumppani.”*

**VASTINE:** *Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4*

*km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Tätä samaa autoliikenteen läpiajon houkuttelevuuden vähentämisen periaatetta on sovellettu myös kaava-alueen sisäisiin reitteihin. Nykyisellä Kartanontielle, joka on suunniteltu yhdeksi alueen pääreitiksi, ennustetaan ajavan vain 500 autoa vuorokaudessa. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

*Kuplahallin pysäköintijärjestelyt tulevat vielä tarkentumaan. Asemakaavassa ei ole osoitettu kaikki pysäköintipaikat, vaan osa pysäköintipaikoista on mahdollista sijoittaa korttelin sisälle kun rakennuslupavaiheessa on tiedossa minkämuotoinen rakennus viereiselle tontille on tulossa. Tontilta on varattu suurin osa rakentamiseen, jotta ei sidota liikaa tulevan (urheilu)rakennuksen muotoa kun sitä ei ole vielä tässä vaiheessa tarkemmin suunniteltu. Kun rakennuksen muoto on selvillä on mahdollista suunnitella tontin muu käyttö, mukaan lukien pysäköintijärjestelyt. Lisäksi on mahdollista osoittaa kuplahallin pysäköinti väliaikaisesti viereiselle tontille niin kauan kun rakennushanketta ei ole aloitettu.*

*Lukkarintien jatkeelle on alustavasti ajateltu sijoittuvan automatkustajien jättöpaikkoja urheiluhallitontin kohdalla. Lukkarintien toiselle puolelle suunniteltu pysäköintialue on*

*suunniteltu etenkin niitä hetkiä varten kun kuplahallissa ja sen ympäristössä on suuria tapahtumia. Silloin on myös mahdollista tapahtumien ajaksi siirtää pysäköinti kokonaan pois hallin sisäänkäynnin kohdalta erilliselle alueelle, koska pysäköinti itsessään voi aiheuttaa vaaratilanteita kun paikalla on paljon ihmisiä. Katusuunnitelmavaiheessa suunnitellaan turvallisten kadunylitysten yksityiskohdat.*

*Sipoo on kunta, mutta kunnassa on kaksi taajamaa, joissa on noin 6 000 asukasta kummassakin, joita muissa osin Suomea kutsuttaisiin kaupungeiksi. Sipoon yleiskaavassa 2025 osa alueesta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Se tarkoittaa käytännössä sellaista rakentamista, jota voidaan kuvata esimerkiksi sanalla pikkukaupunkimainen. Sipoo on laaja kunta, jossa on tilaa monenlaiselle rakentamiselle ja asumiselle, eikä kunnassa ole vain yhtä asutustyyppiä. Yleiskaavassa on osoitettu mihin erityyppiset asuinalueet sijoitetaan, aina keskusta-alueista maaseuturakentamiseen. Asemakaava on siten yleiskaavan ja Sipoon aluerakenteen mukainen.*

*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.*

*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. Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.*

*Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.*

*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. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.*

*Kaavasta on laadittu luontoselvitys ja Natura-arvioinnin tarveharkinta. Luontokartoitus on tehty, jotta voidaan tunnistaa ne luontoarvot, jotka ovat olennaiset asemakaavan laadinnassa. Kyseessä ei ole kartoitus alueen koko lajikannasta. Valvovat viranomaiset ovat todenneet selvitykset riittäväksi tähän tarkoitukseen ja että kaava on huomioinut luontoarvot sopivalla tavalla.*

*Asemakaavan hulevesijärjestelmä on mitoitettu sillä tavalla, että on mahdollista hidastaa ja suodattaa rakennetulla alueella syntyvä hulevesi ennen kuin se valuu alueen puroihin. Tämä on jopa parannus nykytilanteeseen, jossa hiukkaset huuhtoutuvat pelloilta suoraan puroihin. Hulevesimääräyksiin on lisätty maininta suodattavan menetelmän käytöstä rakentamisen aikana ja työmaavedet on ohjattava kunnan hulevesijärjestelmän kautta. Hulevesien vaikutukset alueen vesistöjen suojeluarvioihin on arvioitu ja vaikutukset on todettu merkityksettömiksi.*

*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 liikenneneruuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevästi uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radalla avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemaseuduille: esimerkiksi Järvenpäähen pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

*Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhdanteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisällytetty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemaseutu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.*

---

## 80 Muistutus DD, 1 allekirjoittaja

Kaava tulee kokonaisuudessaan jättää toteutumatta

Kaavan tarkoituksena on kasvattaa Nikkilän asukasmäärää suunnitellun rautatieaseman lähellä, jotta alueen mahdolliset uudet asukkaat käyttäisivät Keravalle mennessään joukkoliikenteenä junaan sitten kun yksiraiteiselle radalle on avattu henkilöliikenne. Henkilöliikenne radalla on MAHDOLLISTA, mutta EI JÄRKEVÄÄ, sillä radan käyttöönottokustannukset ovat liian korkeat verrattuna paremmin ja halvemmin asukkaita palvelemaan monipuoliseen bussiliikenteeseen. Tämä käy suoraan ilmi HSL:n ja Sipoon sekä Keravan teettämästä selvityksestä jossa verrataan juna- ja bussiliikenteen kustannuksia ja

palvelutasoa. ”Kerava Nikkilä-radon henkilöliikenteen tarveselvitys, HSL, 2015” selvitystä ei tietääkseni ole kunnan päättäjille esitetty. Tästä selvityksestä käy myös ilmi että junaliikenne yksiraiteisella radalla ei ole kannattavaa, ennenkuin Talman ja Nikkilän asemansseudulla asuu yhteensä vähintään 29 000 asukasta. Talmaan on juuri suunnitteilla kaavaa, jossa alueelle on suunniteltu uusia asukkaita 1 700. Talman asukasmäärää on tarkoitus junaliikenteen vaatimusten takia kasvattaa aseman läheisyyteen suunnilleen 13 000 asukkaaseen. Jos kasvu on vuosittain 500 asukasta Talmassa, menee tavoitteen saavuttamiseen vielä n. 22 vuotta! Nikkilän on Talman lisäksi myös kasvettava 22 vuoden aikana 16 000 asukkaan määrään, jotta saavutetaan tuo junaliikenteen tarvitsema kokonaisasukasmäärä ja voidaan aloittaa paljon puhuttu junaliikenne, joka on kallis perustaa, kallis ylläpitää ja huonosti palveleva ja vielä Sipoon tyyliseen haja-asutuskuntaan huonosti sopiva joukkoliikenne-muoto.

Se argumentti, että junalla on kiire, vaikuttaa naurettavalta siinä valossa että junan tulon kestää kymmeniä vuosia, tai se ei toteudu ollenkaan. Tietysti kunta voi käyttää kaikkien kuntalaisten verovaroja Nikkilän junaliikenteen ennenaikaiseen aloittamiseen, ja ruveta kunnan kukkarosta maksamaan junien käyttömaksut ja varikkomaksut ja kuka ties mitkä maksut, vaikka bussilla pääsee Keravalle, jos on matka sinne, yhtä nopeasti ja ilman riskisijoituksia.

Nikkilän kartanon kaava-alue ei sovellu rakentamiseen. Se on liian kallis ja kunnan taloudelle suuri riski. Arvioitu voitto on vain 10 miljoonaa euroa. Se voi yhtä hyvin olla miinus 10 miljoonaa. Kymmenellä miljoonalla saa ostettua vaikka Talmasta, Martinkylästä ja Nikkilästä halvemmin ja helpommin rakennettavaa maata, joka tuottaa enemmän. Jos kunta maksaa maasta käyvän hinnan, niin kyllä maata saa ostettua. Sipoo 2025 yleiskaavassa suuri osa Nikkilän alueesta on osoitettu ruskealla värillä A-asuntoalueeksi, koska haluttiin kiireessä näyttää Helsingin ja valtiolle että täällä aiotaan kasvaa. Aluksi oli tarkoitus että valtio rakentaisi Nikkilään toisen raiteen, mutta ryöstöuhkan alla heittäydittiin yksiraiteisen kyytiin, vaikka se ei toimi. Arvaan että meille nauretaan. A-alueet on mielletty taajaan rakentamiseen, ja maanomistajat katsovat maansa arvon nousseen. Yleiskaavassa olisi pitänyt osoittaa virkistykseen riittävät alueet, mutta virkistysalueita ei ole kaavassa lainkaan. Sen sijaan A-merkintään on rakentamisalueiden lisäksi sisällytetty virkistykseen varatut alueet ja muita toimintoja. Nikkilän kartanon alue on siis yleiskaavan mukainen, kun se säilyy virkistysalueena. Alue riittää kokonsa puolesta keskuspuiston tapaan virkistykseen noin 10 000 asukkaalle kun vertaa lukuja muihin Suomen kuntiin ja alue on helposti saavutettavissa Nikkilästä, Kirkonkylästä, Martinkylästä, Linnanpellostä ja Herralastakin.

Nikkilän kartanon alue on ollut Sipoon kunnan hallussa vuodesta 1966. Siitä on vuosien myötä kehittynyt nikkiläläisille kuntoseläille ja hienoine monimuotoisine luontoelementteine ja maisemine hyvin arvostettu ja paljon käytetty luonto-, maisema-, liikunta-, ja virkistysalue. Viimeksi junaa ja Nikkilän virkistysalueen rakentamista suunniteltiin 1980-luvulla. Silloin kaavasunnitelmat tyssäsivät luonto-, maisema-, sekä kulttuuriarvoihin ja liian kalliiseen rakentamiseen sekä pohjavesien pilaamisriskeihin. Henkilöjunaliikenne todettiin kalliimmaksi ja huonommaksi joukkoliikennevälineeksi kuin bussi, koska Sipoota haluttiin kehittää myös kylissä, eikä juna palvele kyliä.



Kaava-alueella on sekä idässä, lännessä että etelässä 1. luokan pohjavesialuetta. Tulee selvittää täyttyvätkö pohjavesialueen E-vaatimukset. Kaavan toteutuessa alueen 1. luokan pohjavesialueet ovat vaarassa, sillä kunta vaikuttaa suhtautuvan välinpitämättömästi pohjaveden pilaamiskieltoon ja pohjavedenmuodostumismahdollisuuteen.

Pohjavesialueelle ei periaatteessa tulisi rakentaa ollenkaan. Rakentaminen saviselle pohjavesialueelle alueelle on hyvin haastavaa, ja kallista. Kaivaminen, massojen vaihto, paalutus ja muut rakennusaikaiset työt uhkaavat pohjavesiä. Kaikista riskialttiimpia ovat varmaan uusien rautatien alittavien siltojen rakentaminen. Kunnan ja Destian tekemässä Naturaselvityksessä riskit on esitetty:

*”Uudenmaan ELY-keskus on kaavaluonnoksesta antamassaan lausunnossa (18.2.2021, UUDELY/14127/2020) tuonut esille, että kaava-alueella esiintyy paineellista pohjavettä, ja että paineellista pohjavettä voi esiintyä myös pohjavesialueen ulkopuolella saven alapuolella. Kaava-alueelle suunniteltu alikulku sijaitsee noin 400 metrin päässä varavedenottamosta. Alikulkusilta on suunniteltu perustettavan paaluille. Paalutus toteutettaisiin teräspalkkipaaluilla. Pohjavesialueella tehtävät maanmuokkaustyöt voivat vaikuttaa haitallisesti pohjaveden laatuun ja määrään. Paalutukset ja maanmuokkaustyöt voivat aiheuttaa pohjaveden haitallista purkautumista, jos pohjavettä pidättävä savikerros puhkaistaan. Savikerroksen puhkaisu voi johtaa lähteen muodostumiseen, joka voi vuorostaan alentaa pohjaveden pinnankorkeutta ja heikentää vedenottamoiden antoisuutta. Pohjaveden muutoksilla voi olla vaikutusta Natura-alueeseen ja erityisesti meritaimenen elinolosuhteisiin.”*

Sweco ja Sipoon kunta (2021). Nikkilän Kerava-Sköldvik radanalitus, yleissuunnitelman laatiminen. Suunnitelmaselostus. Työnumero 23701923. Swecon raportti ei ole kaavaan liittyvien selvitysten listalla. Pohjavesialueella ei saa maahan päästää kemikaaleja, jotka voivat saastuttaa pohjaveden. Saastuttavia kemikaaleja käytetään myös rakentamisessa. Aseman seudulle on tarkoitus rakentaa toinen silta, joka alittaa rautatien. Molemmat sillat aiheuttavat yhteensä ylisuuren uhkan 1. luokan pohjavedelle ja suuren uhkan myös äärimmäisen uhanalaiselle paikalliselle savimaan lähdevaikutteisen puron vedenlaadulle. Kun asemanseudunkin rakentamisen vaikutukset otetaan huomioon ovat riskit pohjaveden ja puron veden laatuun liian suuria. Ollbäckenin eteläpuolella maanpeitto pohjavesialueen yllä on niin suurta ja rakentamatonta viheraluetta on jätetty vähän että ELY-keskuksen huomautuksen mukaan pohjaveden tuotto alueella uhkaa vaikeutua. Rakentamisen vaikutusten arviointia pohjaveden laatuun ja vedenmuodostumiseen ei ole selvitetty riittävästi. Siltojen rakentamisen vaikutuksia Ollbäckenin veden laatuun ei ole selvitetty riittävästi.

Lähes koko alue on rakennettavuusselvityksen mukaan vaikeasti, tai hyvin vaikeasti rakennettavaa aluetta. Tiet ja talot joudutaan paaluttamaan ja joissain kohteissa joudutaan massanvaihtoihin. Rakentamisajan kaivuu- ja muut toimenpiteet voivat vaarantaa pohjaveden laatua. Alueen rakennettavuutta ei ole selvitetty riittävästi. Alueella saattaa olla paineellista vettä tai sulfiidisavea, vaikka sitä ei kahdesta kontrollipaikasta löytynyt. Jätevesiputkistot savimaalla ja tärinäalueella saattavat rikkoutua ja saastuttaa pohjaveden,. Likavettä tai jätevettä voi joutua hulevesien kautta puroihin.

Monimuotoisuus ja hiilinielu. Kaavaehdotus uhkaa alueen monimuotoisuutta ja hiilinielu vähenee jos kaava toteutuu. Biodiversiteetti on Nikkilän kartanon kaava-alueella

harvinaisen suurta, kuten Nikkilän ystävät yhdistyksen raportista käy ilmi. Monimuotoisuutta tulee rakennuslain mukaan vaalia. Kaava on siltä osin lainvastainen.

Purot. Merkittävimmät luonnonmuodostumat kaava-alueella ovat kolme savimaisemaan kaivautuneita Sipoonjoen sivuhaaraa. Kaikki ovat omalla tavallaan hienoja, luonnonvaraisen kaltaisia ja täyttävät erittäin uhanalaisen luontotyypin kriteerit.

Kaava-alueen eteläosassa on Ollbäcken -puro, lännestä itään kulkeva Sipoonjoen kauniisti mutkitteleva sivuhaara jossa on kaksi koskea. Molemmat kosket ovat potentiaalisia uhanalaisen taimenen kutupaikkoja. Sipoonjokiselvityksessä (Sipoonjoki Sipoonjoen ja sen sivupurojen kalataloudellinen kartoitus ja kunnostustarve-ehdotukset. Mikko Juvonen, Sampo Vainio, 2008) esitetään:

*"Ollbäckenin latvat virtaavat runsailla pohjavesialueilla, ja purossa riittää vettä ympäri vuoden.*

*"Turhapuronkoski on Ollbäckenin ylin koski. Pituutta tällä kauniilla koskella on noin 200 metriä, ja se virtaa metsän suojassa melko luonnontilaisena. Koski on kauttaaltaan virtakutuisten kalojen lisääntymis- ja poikasalueeksi soveltuvaa. Alempi koski, "Pumppukoski" on pohjavesipumppaamon kohdalla. Se on vajaa 50 metriä pitkä ja pudotuskorkeutta on korkeintaan metri. Uomaa varjostaa tiheä puusto ja pensaikko. Koskeen on kaatunut puita ja isot kivet luovat virtaan monimuotoisuutta. Keskosilla on syvempiä kuoppia, joissa vesi virtaa rauhallisemmin. Uoma on leveimmillään 3 – 5 metriä leveä. Kosken alaosilla pohja on enimmäkseen soraa ja pieniä kiviä. Koski päättyy pellon reunaan Ollbäckenin ylittävän kävelysillan kohdalla."*

Pumppukoski on siis NG8 kaavan rajalla!

Taimenten nousu Ollbäckeniin paranee huomattavasti kun Brobölen padon vedet ohjataan kalaportaisiin ja siihen muodostuu toimiva koski. Ollbäcken purossa on myös todettu uhanalaisia nahkiaisia ja nahkiaiset valitsevat kutupaikoikseen samanlaiset puhtaan veden kosket kuin taimen. Saukkokin on löytänyt alueelle. Ollbäcken on myös Helmi ohjelmassa mukana. Itä-Uudenmaan vesiensuojeluyhdistyksen jäsen iktyonomi Sampo Vainio on Helmi-ohjelmaa varten tutkinut Ollbäckeniä ja ilahtunut siitä, että purossa on lähteistä virtaavaa vettä myös näin kuivana kesänä. Ollbäckenin arvo on sen takia noussut. Ollbäcken mutkittelee tosi mahtavasti lähellä Sipoon jokea ja se koko alueen maisemallisesti merkittävä elementti. Ollbäckenin puron niityt on lueteltu aikaisemmin maakunnallisesti merkittäväksi perinnemaisemaksi. Niityillä kasvaa edelleen runsaasti muualla harvinaista keltavuokkoa.

Envibion (2019) selvityksen mukaan *"Ollbäcken ja siihen laskeva puro muodostavat keskeisen ja visuaalisesti viehättävän maisemaelementin ja ne toimivat myös ekologisina käytävinä peltoalueen ja Nikkilän taajaman välissä. Lisäksi puronvarren niityt ja pensaikat tarjoavat hyvän pesimäympäristön mm. monille yölaulajille sekä elinympäristöä ja mesikasveja perhosille sekä muille hyönteisille. Ollbäckenin arvoa voitaisiin merkittävästi kohottaa ottamalla se uudelleen laidunnukseen. Joka tapauksessa purolaaksot tulisi jättää vähintään nykyisensäina."*

#### Sopimattomat merkinnät

Ollbäcken ja muut kaksi puroa on kaava-ehdotuksessa merkitty VL- lähivirkistysalue ja vesialue merkinnällä "oja-1 Avo-ojaa varten varattu alueen osa." Kunnan ympäristöpuolen

lausunnon jälkeen kaavaan lisättiin VL-alueelle päällekkäismerkinnäksi "Luo-3 - Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään." Luo-3 päällekkäismerkinnästä huomatta alue on mielletty vain virkistysalueeksi koska luonnosvaiheen jälkeen Ollbäckenin uoman reunoille on osoitettu uusia ulkoilureittejä. Uoman sisälle on myös suunniteltu hiihtolatuja. Nämä rakennelmat jotka kuluvat ja rikkovat hauraan, sortuma-alttiin maaston eivät kerta kaikkiaan sovellu suojeltavan puron uomaan. Ihmisten mukana kulkevien koirien ulosteet rehevöittävät aluetta, niin että luonnontila järkkyy. Uoma saattaa täytyä vedellä keväällä tai tulevaisuudessa tulvia, jolloin polkujen kuluttamamilta alueilta huuhtoutuu ylimääräistä maa-ainesta puroon. Luontselvityksessä on sivulla 9 esitetty kaava-alueen arvokkaimmat luontokohteet. Ne ovat Ollbäcken-puro, Gretasbäcken ja Kvarnrännan-puro sekä Bybergetin korkea kallioalue. Byberget on osoitettu merkinnällä SL (suojelualue). Arvokkaat purot tulisi myös suojella: Niille sopii SL- tai S-merkintä, (suojelualue). Tekstiksi sopisi *Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään. Uhanalaisten purojen tilaa ei saa heikentää. Hoitotoimenpiteet, jotka edistävät puron luonnontilaa ovat sallittuja.*

Kaavaehdotuksessa alueen purojen haavoittuvuutta ja suojelutarvetta ei ole ymmärretty eikä vaelluskalojen tarpeita ole huomioitu riittävästi.

Purojen suojakaistat. Kaavaehdotuksen huleveputkitukset tai avo-ojat sekä ulkoilureitit ovat kaikki ängetty aivan liian kapealle alueelle rakennusten ja puroraviinien väliin. Kasvillisuuden peittämät suojakaistojen tulee olla riittävän leveitä, jotta sade vesihidastuu, eikä aiheuta eroosiota. Ulkoiluritit on osoitettu liian lähelle purojen reunaan ja vielä kulkemaan molemmilla puolilla kun virkistykseen varattua aluetta on liian vähän. Pienvesioppaan (Tolonen et al 2019) mukaan suositeltavaa olisi 20-45 metrrä Suojakaistat voidaan merkitä joko EV- merkinnällä, tai sisällyttää S-merkittyyin alueeseen. Suomi on luvannut EU: lle, että purojen tilaa maassa parannetaan. Ollbäcken on mukana purojen Helmi-parannusohjelmassa. Ollbäckenin pohjoisrannalla oli aikaisemmin 1970-luvulle asti arviolta sata metriä leveä suojakaista niittyraata. (Camilla Rosengren Sipoon kulttuurimaisemaselvityksessä 1981) Sitten niittyalue kapventui n. 80-metriseksi vähäpuustoisiksi niityiksi. Tänä päivänä kunta on antanut vuojojaviljelijöiden viljellä peltoja puronreunalle asti. Nyt on aika kunnan huomioida puron arvokkuus ja Helmi-ohjelman tavoite. Virkistysalueeksi osoitetut kaistaleet ovat aivan liian kapeita. Leveät suojavyöhykkeet samalla vähentävät purojen reuna-alueiden vyörymärisiä. Ulkoilureitit on osoitettu liian lähelle purojen reunoja ja liian pitkältä matkalta kulkevan lähellä. Tämä uhkaa purojen roskaantumista ja veden rehevöitymistä, mikä on lain vastaista sillä purojen tilaa ei saa heikentää.

#### Hulevedet.

Kvarnrännan-puro alkaa Pohjanmetsässä, mutta kulkee sitten peltojen halki. Toinen haara kulkee samassa uomassa kuin maarekisterikartassa vuodelta 1695. Toisen haaraan kulkua pellolla on oikaistu vähän. Haarat yhdistyvät pellolla ja jatkavat peltoon kaivautuneena ojan näköisenä purona. Nikkilän säterin entisen myllyn kohdalla puroon tulee putous, joka keväisin, kun vettä on enemmän, solisee iloisesti. Putouksen jälkeen puro on kaivautunut raviiniin. Kaavaehdotuksessa tämä puron ikivanha pelto-osuus on muokattu toimimaan alueen hulevesiviemärinä. Suurin osa alueen hulevesistä päätyvät sitten Ollbäckeniin. Tulee tarkastaa voiko kaavassa näin menetellä ja onko hulevesien hallinta riittävä kun

kyseessä on Natura-alueeseen kuuluvan joen lähteisen sivujoen/puron vedet. Kaava-alueen länsireunalla hulevedet johdetaan Gretas-bäckeniin ja Kvarnrännan-puroon. Purojen laidoilta puuttuvat suojavyöhykkeet. Hulevesialtaat ja virkistysreitit on osoitettu liian lähelle purojen suojeltavaa aluetta, joiden raviinit ovat hyvin sortumaherkkiä. Hulevedet eivät saa loppupäässä heikentää Ollbäckenin vaelluskalojen elinympäristön olosuhteita. Myös hulevedet tulee suunnitella varovaisuusperiaatteella! Kaavan vaikutuksen arviointi ei ole riittävää.

Luontoselvitys ei ole riittävä, sillä kevään lehtokasvit on inventoitu selvityksen mukaan vasta elokuun lopulla, siis liian myöhäisenä ajankohtana. Selvitystä tullee täydentää, sillä esimerkiksi Sipoolle erikoisena harvinaisuutena esiintyvää keltavuokkoa ei ole lainkaan mainittu koko selvityksessä. Sitä kasvaa sen verran runsaasti, että se olisi pitänyt löytyä. Keltavuokkoesiintymät tulisi kartoittaa ja suojella. Luontoselvityksen lepakkoselvityksessä ei löytynyt pesäpaikkoja, joten uusi tarkempi selvitys tulisi tehdä. Wermundsen et al 2006 selvityksessä pohjanlepakkokolonia oli jossain lähellä vanhaa rantatien siltaa ja niiden saalistusalueena Nikkilän kartanon alueen pellot ja Byberget.

#### Kulttuurimaisemaa ei ole huomioitu riittävästi.

Kaavaehdotusalueen itäreunalla on Sipoon kunnan tilaamassa ja vuonna 2020 valmistuneessa Livady Oy:n Rakennusperintöselvityksessä nostettu esiin Nikkilän kartanon yli 250 vuotta vanhat asuinrakennukset ja kartanoon liittyvä historiallisesti ja maisemallisesti merkittävä kulttuurimaisema on katsottu valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuurimaisema-kokonaisuudeksi. Aikaisemmin, jo 1982 oli Eila Perkkiö Museoviraston kanssa yhteistyössä teettänyt kulttuurimaisemaselvityksen Sipoon kunnalle. Eila Perkkiön raportissa (1982) Nikkilän kartanon/säterin vanhat rakennukset ja niitä ympäröivä viljelymaisema muodostavat lähes yhtä arvokkaan, kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemallisesti arvokkaan kokonaisuuden kuin vanha keskiaikainen kirkko ympäröivine peltomaisemineen. Sipoossa ei ole Perkkiön arvion mukaan muita yhtä monipuolisesti arvokkaita kokonaisuuksia kuin nämä kaksi.

Kunta on Livadyn raportin jälkeen teettänyt uuden raportin, jossa, kuten selvityksen alussa sanotaan, tehtävänä on ollut selvittää vain hyvin suppea alue kartanon rakennusten ympärillä. NG8 kaavaehdotuksen materiaaliin on otettu sitten vain tämä ARK-byroon uusi raportti (Nikkilän kartano, ARK-Byroo, 2022) ja koko arvokkaan kulttuurimaiseman kokonaisuuden huomionut raportti on jätetty kaavamateriaalissa mainitsematta. Kunta ei ole ylläpitänyt ostamiaan tilan rakennuksia. Jäljellä on vain kaksi rakennusta. Toinen niistä, n.s "paja", on säterin vanhojen asuinrakennusten omistajan [...] kertoman mukaan entinen hevostalli. Kartanolla oli ennen traktorien aikaa 12 hevosta. Kun hevosmäärä väheni, muutettiin Norrskogon metsän reunassa sijainnut paja toimintoineen tallirakennukseen. Metsän reunassa on edelleen entisen pajan perustusmuuri näkyvässä. Pajan/tallin säilyttämiseen ja arvoon vaikuttaa se, onko se rakennettu Nassokin-suvun aikana vai vasta myöhemmin. Ark-byroo on selostuksessaan esittänyt että se on rakennettu "ennen vuotta 1938", vaikka raportissa on kaksikin valokuvaa vuodelta 1909, jossa mainittu rakennus jo on paikoillaan! Viimeinen miespuolinen maatilan isäntä oli majuri Otto Henrik Nassokin, joka eli 1785 – 1854. Hänen aikanaan ilmeisesti tilalle rakennettiin uusia rakennuksia. Hänen isänsänsä upseeri Carl Otto Nassokin (1707-1788) aikana, vuosina 1767-68 teetettiin myös Petter Westermarkin hieno tiluskartta nimeltä "Nickby gårds ägor", jossa näkyvät jo Sipoon

kaksi vanhinta 1700-luvun hirsi- asuinrakennusta. Otto Henrik Nassokinilla oli 12 lasta. Hän kuoli jo vuonna 1854. Hänen leskensä Juliana tyttärineen asui päärakennuksessa, sillä poika, lääkäri Otto Casimir Theodor asui (Hans Blombergin tiedon mukaan) sivuasunnossa. Otto Casimir Theodor kuoli naimattomana 1892 samana vuonna kuin hänen äitinsä. Otto Henrik Nassokinin lapsista tytär Natalia kuoli seuraavana vuonna. Jäljellä oli sen jälkeen enää tyttäret Rosina (k. 1904), Matilda ja Olga. Kellään Otto Henrik Nassokinin lapsella ei ollut perillisiä. Vuonna 1907 kun Olga oli 60 vuotta ja Matilda 63 vuotta, he rakennuttivat itselleen uuden talon kartanon tiluksiin kuuluneen Svärdfeldtin säteristä lohkotulle, 6,4 ha käsittävälle Berga-nimiselle palstalle (Kauppakirja 26.4.1907) ja möivät Nikkilän Kartanon tilan Gunnar Hougbergin perheelle. [...] tiedon mukaan hänen isoisänsä ei ole rakennuttanut sitä tallia/pajaa, joten se on vanhempi. Vanhoista tilaa koskevista papereista käy ilmi että tila oston jälkeen v. 1907 kiinnitettiin suurta pankkilainaa vastaan. Pankkilaina saatiin maksettua vähitellen. Suurin tulo oli sairaalan alueen maan myynti Helsingin Kaupungille 27.6.1910. Koska rakennukset vuoden 1907 kauppakirjan mukaan olivat hyvässä kunnossa, ja tila oli kiinnitetty, on hyvin, hyvin epätodennäköistä että Gunnar Hougberg olisi rakennuttanut uuden tallin heti tilan ostamisen jälkeen. Talli on valokuviissa jo vuonna 1909.

Nikkilän kartanon kulttuurimaisema tulisi huomioida kaavassa ja kartanon ympärille jättää avonaista maisemaa museoviraston suosituksen mukaisesti. Rakentamatta pitäisi jättää ihmisten suosima avoin maisema pajan parkkipaikalta Kvarnrännan purolle asti. ARK-byroon (2022) mukaan ”laajemman kulttuuriympäristön näkökulmasta kartanon lähiympäristössä on säilynyt satojen vuosien ajan peltomaisema, jossa pellon, pihapiirin ja metsän rajat ovat pitkälti säilyneet samana”. Myös ehjä metsän reuna kuuluu maisemaan, joten Norrskogenin eteläosa tulisi jättää rakentamisen ulkopuolelle. Näin säästetään arvokas maisema ja saadaan asukkaiden toivomaa virkistysaluetta ja monipuolista luontoaluetta talviseenkin virkistyskäyttöön.

Juna-aseman kaava tulee valmistella samaan aikaan kuin NG8, sillä se liittyy tiiviisti NG8-kaavaan jotta henkilöliikenteen avaamiseen liittyvien molempien kaavahankkeiden yhteisvaikutus luontoon, maisemaan, kulttuuriarvoihin (sekä aseman lähellä että Nikkilän säterin alueella) ja jotta hankkeiden kustannukset voidaan vaadittavien selvitysten jälkeen arvioida samanaikaisesti.

**VASTINE:** *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 liikennehuuhkissa 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.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikennetarkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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 asemanseluille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.*

*Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 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-radon (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. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.*

*Henkilöliikenteen avaaminen rataosalla edellyttää selvitysten mukaan noin 20 000 asukasta ratakäytävällä, josta osa Keravan puolella kuntarajaa. Ratakäytävän asukasluvu oli vuonna 2021 yli 13 000.*

*Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkotarkaisussa 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.*

*Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue sijoittuu saviselle maaperälle, joka asettaa erityisvaatimuksia rakentamiselle. Muun muassa paalutus on tarpeellinen monessa paikassa kaava-alueella. Huomionarvoista on, että lähes koko Nikkilän taajama on rakennettu tälle samalle, rakentamiselle haastavalle savimaalle. Rakennettavuus on huomioitu kustannuslaskelmassa ja kaavan määräyksissä.*

*Kaava-alueen pohjavesi muodostuu pääasiassa laaksoa ympäröivillä kallioalueilla, missä veden imeytymistä tapahtuu savenalaisiin kerroksiin lajittuneiden rantakerrostumien kautta. Suurin osa rakentamisesta tässä asemakaavassa on kuitenkin tulossa savimaalle, mikä ei vaikuta pohjaveden muodostumiseen, koska savimaalla ei muodostu pohjavettä. Nikkilän pohjavesialueen pinta-ala on 3,01 km<sup>2</sup> ja tässä asemakaavassa pohjavesialueelle on osoitettu korttelialueita tai katualueita 13 ha:lle, eli 4,5 % pohjavesialueen pinta-alasta. Nordanån pohjavesialueelle ei ole tässä asemakaavassa osoitettu rakentamista.*

*ELY-keskuksen lausunto on huomioitu ja pohjaveden tasot on seurattu. Kaavaselostukseen on lisätty uusimmat mittaustulokset. Tulosten perusteella Lukkarintien jatkeen rakentaminen on mahdollista ilman pohjaveden tason laskua. Kaavamääräyksissä on rakentamista ohjaavat pohjavettä suojaavat määräykset.*

*Vuoden 2019 selvityksen lisäksi kaava-alueelta on otettu maaperänäyte myös koko kunnan sulfaattimaiden kartoituksen yhteydessä (2016) eikä silloinkaan löytynyt hapanta sulfaattimaata. Kaava-alueella happamien sulfaattimaiden esiintymistodennäköisyys on kyseisessä selvityksessä luokiteltu "pieneksi" tai "hyvin pieneksi".*

*Asemakaavan hulevesijärjestelmä on mitoitettu sillä tavalla, että on mahdollista hidastaa ja suodattaa rakennetulla alueella syntyvä hulevesi ennen kuin se valuu alueen puroihin. Tämä on jopa parannus nykytilanteeseen, jossa hiukkaset huuhtoutuvat pelloilta suoraan puroihin. Hulevesien vaikutukset alueen vesistöjen suojeluarvioihin on arvioitu ja vaikutukset on todettu merkityksettömiksi.*

*Kaavan hulevesimääräystä on vielä tarkennettu: "Rakentamisen aikaisten vesien laskeutusrakenteiden on oltava valmiina jo maanrakentamisen alkaessa siten, että..." ja lisäksi hulevesimääräyksiin on lisätty maininta suodattavan menetelmän käytöstä rakentamisen aikana ja työmaavedet on ohjattava kunnan hulevesijärjestelmän kautta. Lasketusrakenteiden tekniset ominaisuudet määritellään tarkemmassa suunnittelussa.*

*Kaavasta on laadittu luontoselvitys ja Natura-arvioinnin tarveharkinta. Luontokartoitus on tehty, jotta voidaan tunnistaa ne luontoarvot, jotka ovat olennaiset asemakaavan laadinnassa. Kyseessä ei ole kartoitus alueen koko lajikannasta. Valvovat viranomaiset ovat todenneet selvitykset riittäväksi tähän tarkoitukseen ja että kaava on huomioinut luontoarvot sopivalla tavalla.*

*Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Siksi purolaaksojen yli suunnitellut*

*kadut on suunniteltu pitkille silloille tierumpujen sijaan, jotta purouomat säilyvät. Purolaaksojen kasvillisuus ja maasto tekevät niistä jo nykytilanteessa varsin vaikeakulkuiset ja kulkeminen tapahtuu lähinnä rakennettuja reittejä pitkin. Myös jatkossa on tarkoitus, että kulkeminen purolaaksoissa tapahtuu perustettuja reittejä pitkin. Jos maasto tästä huolimatta kuluu on mahdollista tehostaa reittien käyttö aitaamalla kevyesti tiettyjä alueita. Tätä ei suunnitella asemakaavassa vaan myöhemmässä suunnitteluvaiheessa. Savilaaksojen puroissa tapahtuu eroosiota luonnollisestikin, mutta tavoitteena on, että eroosio ei lisääny.*

*Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Purouomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.*

*Livadyn kulttuuriympäristöselvitystä (2020) on hyödynnetty kaavan laadinnassa ja se mainitaan kaavan liitemateriaalissa. Ark-byroon selvitys on täydennetty ja korjattu myöhäissyksyn 2022 aikana, mm. muistutuksessa mainitut asiat on lähetetty tiedoksi selvityksen laatijoille.*

*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 ja uudisrakennukset sopeutetaan materiaaliltaan ja väriltään kartanoympäristöön. Uudisrakennuksissa tulee kuitenkin näkymään niiden uusi käyttö, kun niiden toiminto ei enää liity maatalouteen. Nämä uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. 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 kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.*

*Kartanon pihapiiriin näkökulmasta kaavan suurin maisemallinen vaikutus tapahtuu sen länsipuolella ja sen puolen vaikutukset on siksi analysoitu tarkemmin kuin muiden ilmansuuntien. Etelän suuntaan metsä peittää uudisrakentamisen, eikä kartanon rakennettu ympäristö näy myöskään keskustan suunnasta metsäsaarekkeen takia. Maisemallisesti näkymä keskustan suunnasta kartanon suuntaan hallitsee Bybergetin metsäinen mäki ja kartanon pihapiiriin eteläpuolen pellot ja sen metsänreuna, sekä vanhan Nikkilän kylän rakennuskanta. Vaikka olisi aseman läheisyyden takia perusteltua rakentaa kerrostaloja tälle alueelle, on päädytty rajaamaan rakennusten korkeus 2 kerrokseen ja rivitalotyypiseen rakennuskantaan maisemallisten ja rakennushistoriallisten seikkojen*

*takia, jolloin mm. maisemallisesti tärkeä Byberget tulee edelleen näkymään. Kolme näkymälinjaa on suunniteltu näihin kortteleihin.*

*Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.*

*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. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.*

*Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhdanteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisälletty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemanseutu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.*

## 81 Muistutus DE, 1 allekirjoittaja

Esitän vastalauseen NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaan ja asemakaavaluonnokseen. Esitän, että Sipoon kunta luopuu nykyisistä NG8 Nikkilän kartanon alueen suunnitelmista siinä muodossa kuin ne tällä hetkellä ovat. Perusteluna on, että jos suunnitelmat toteutuvat, menetetään kokonaan tärkeä luontoalue purolaaksoineen ja Nikkilän ja lähialueen asukkaille tärkeä liikunta- ja virkistysalue.

Asuinympäristön luonnonläheisyys on se peruste, jolla monet uudet asukkaat ovat Nikkilään muuttaneet. Tärkeät luontoalueet täytyy säilyttää, eikä niitä kannata tuhota.

Vaihtoehtona on Nikkilän keskustan kehittäminen ja uuden asutuksen sijoittaminen junaradan ja Kartanon alueen jo olemassa olevan asutuksen väliin Nikkilästä Pornaisten suuntaan. Siellä on rakennusmaaksi sopivaa avaraa peltoa. Nikkilän asutuksen painopiste on nyt entisen sairaalan alueella ja sen lähialueella ja sieltä junaradan suuntaan. Jos kaavailut junayhteyden aloittamisesta toteutuvat, junaliikenteen tulisi palvella Nikkilässä nykyisin jo asuvia asukkaita, jotka asuvat kaukana nykyisestä juna-asemasta. Siksi tulisi myös miettiä vaihtoehtona mahdollisen juna-aseman sijoittamista nykyisen radan allittavan maantiesillan kohdille. Jatkoyhteydetkin olisi siitä kohdasta helpompi toteuttaa, koska ne ovat jo pitkälti valmiita.

Junaliikenteen aloittaminen kaikkienensa on niin pitkän ajan suunnitelma ja sellaisena vielä hyvin epävarma, joten ensisijaisesti sen varaan ei asutusta tulisi suunnitella lainkaan, vaan tulisi tutkia ensisijaisesti muita vaihtoehtoja.

NG8 alueella vastakkain ovat luontoarvot ja uusi asutusalue. Toivon Sipoon kunnan päättäjiltä viisautta, jotta luontoarvot katsottaisiin arvokkaammiksi.

***VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valtina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröimät keskukset ja laajat viheralueet keskustan 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4*

*km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

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

*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, mm. moni palautteessa mainittu alue. 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.*

*Osa mainituista alueista sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista ja alueiden osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Joidenkin alueiden kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueista huonosti sopivan asuinrakentamiselle.*

*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.*

## 82 Anmärkning DG, Föreningen Nickby gårds vänner / Nikkilän kartanon ystävät

Föreningen anser att förslaget till detaljplan för NG8 bygger på bristfälliga utredningar och otidsenligt gjort planarbete och kräver att förslaget dras tillbaka och att området i stället utvecklas ännu mera, som det värdefulla friluftsområde det är, för främst Nickbyborna med vacker och rik natur och ett värdefullt kulturlandskap med en rik historia.

### Bakgrund:

Planområdet utgörs av ett landskap där månghundraåriga åkrar blandas med bäckdalar och raviner med rik vegetation runt Nickby gård som har anor sedan 1600-talets början. Nickby gård bildades av tre mindre hemman. De nuvarande husen på gårdstunet finns på en karta över Nickby gårds ägor från 1768. Gården finns med i den byggnadsinventering som Eila Perkiö gjorde för Sibbo år 1982. Där klassas gården och omgivande åkerlandskap som kulturhistoriskt värdefullt på samma nivå som området runt St Sigfrids kyrka. Den undersökning som Livady gjorde åt Sibbo kommun 2020 visar också att gården med sina gamla byggnader och omgivande åkerlandskap med öppna tegdiken bildar en kulturhistorisk helhet av nationellt värde, som det är kommunens skyldighet att bevara. Icke täckdikade åkrar med smala tegar och öppna diken är därtill idag en sällsynt biologisk miljö som för många växter och djur idag är de sista livsområdena. När man då ser vad NG8 har inritat på området får man intrycket av att kulturhistoria och landskapsbild inte har någon som helst betydelse för dagens planläggning.

Bäckdalarna som bildas av de tre bäckarna Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan är biologiskt intressanta med rikt fågelliv och intressant vegetation. Ollbäcken och Gretasbäcken är bäckar på lerområde. Kvarnrännan är på samma sätt en bäck i lerområde, även om den inom planområdets åkerområde troligen har dikats under flera hundra år. Bäcker i lerområden som har bevarat ett naturliknande tillstånd är enligt Pienvesiopas (J. Tolonen et al, 2019), akut hotade miljöer och man måste i planläggningen göra sitt bästa för att dessa vattendrag inte utsätts för något slag av negativ påverkan. Det är därför helt olämpligt att planera in friluftsleder eller skidspår i Ollbäckens dalbotten som man gjort i planförslaget. Planen skall revideras eftersom man uppenbarligen inte reserverat tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation. Det är enligt vattenlagen förbjudet att försämra tillståndet i mindre vattendrag som är i naturligt eller naturligt tillstånd. Det måste man beakta då man planerar att leda lakvatten från bebyggelsen ut i känsliga, skyddsvärda, akut hotade vattendrag. Planläggarna från Destia hade inte varit i terrängen, och hade fått fel uppgifter om vattendragens status. I Natura-utredningen kallas vattendragen helt missvisande för "diken". Lakvattenplanerna bör därför göras om. Också på detaljplankartan har bäckarnas vatten fått beteckningen "oja-1", alltså dike. Bäckarna har i planförslaget beteckningen VL, alltså område för närrekreation. Det är helt fel. På sidan 9 i Naturutredningen (Envibio 2019) visas på karta 3 den värdefullaste naturområdena i planen. De är alla markerade med samma färg, de skyddsvärda bäckarna och Byberget. Byberget har i planförslaget fått beteckningen SL. Bäckarna måste också få en skydds-beteckning, S (skyddsområde, suojelualue). S-beteckningen skall omfatta själva vattendraget och dalgångarna samt en tillräckligt bred skyddszon som är täckt av vegetation.



Området är det enda större rekreationsområdet som man i Nickby enkelt kan nå till fots eller per cykel. Att exploatera ett sådant här populärt friluftsområde med stora naturvärden i en historiskt miljö strider mot Sibbo kommuns egen strategi och är mot tankarna i god planläggning eftersom tillräckliga rekreationsområden måste finnas i varje plan idag.

**BEMÖTANDE:** *Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial. Ark-byroos kulturmiljöutredning har uppdaterats med tilläggsinformation under senhösten 2022.*

*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. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.*

*Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.*

*Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med skyddsbestämmelser som ännu kan effektiveras i ett senare planeringsskede ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.*

*Vegetationen och terrängen i bäckdalarna gör att de i nuläget är rätt svårframkomliga och människor rör sig främst längs etablerade rutter. Det är meningen att också i framtiden styra användningen till planerade rutter. Ifall terrängen trots det slits är det möjligt att*

*effektivisera användningen av rutterna genom att lätt ingärda vissa områden. Detta planeras inte i detaljplanen utan i senare planeringskedan. Det förekommer också viss naturlig erosion i bäckdalarna, men målsättningen är att erosionen inte tilltar.*

*Bäckdalarna har getts planbeteckningen "luo-3" (För landskapet och naturens mångfald viktigt område där miljön bevaras) som är en lämplig beteckning för att bevara områdets natur- och landskapsvärden och för att styra den fortsatta planeringen och skötseln av området. Bäckfårornas planbeteckning ändras till "wp" (Riktgivande bäck eller småvattenområde) som bättre framhäver bäckarnas naturtillstånd, då den tidigare bestämmelsen främst förbjöd rörläggning av bäckarna.*

*Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfårorna bevaras.*

*Detaljplanens dagvattensystem har dimensionerats så att det kan fördröja och filtrera det dagvatten som uppstår på det bebyggda området, innan det rinner ut i områdets bäckar. Det innebär en förbättring jämfört med dagens läge där partiklar sköljs från åkrarna direkt ner i bäckarna. I planbestämmelserna har gjorts ett tillägg om användande av filtreringsmetod under byggnadstiden och att byggplatsvattnet ska ledas via kommunens dagvattensystem.*

*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 centrum 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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden.*

*Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

---

### 83 Muistutus DI, 1 allekirjoittaja

Huonoja vai hyviä päätöksiä?

Kaikki argumentit NG8:aa vastaan on jo varmasti käytetty kyllästymiseen saakka. Asukastilaisuuksiin osallistuneet ovat saaneet kuulla myös niitä hyviä puolia, joita NG8:lla tavoitellaan. Mahdollisia liiketiloja ja kahviloita, torialueita ja arvokkaan näköistä rakentamista. Laatuun on panostettu luonnoksen uudessa versiossa, mutta se ei silti poista sitä faktaa, että Nikkilän tärkein virkistysalue tuhoutuu. Metsän sijaan saamme puistoalueita, polkujen tilalle tulee jalkakäytäviä ja turvallinen ja helppokulkuinen reitti tulee muuttumaan parkkipaikoin koristelluksi asuinalueeksi. Sipoon ja Nikkilän vahvin vetovoimatekijä on aina ollut luonto, kuntalaisten mahdollisuus ”aloittaa aamunsa metsässä” ja nauttia kaikesta siitä mitä kyseisellä alueella on hyvinvoinnillemme ollut antaa. Kartanon alueella ovat varmaan jossain vaiheessa elämäänsä käyneet kaikki kuntalaiset. Meidän aikuisten kuntalaisten lisäksi siellä liikkuvat myös päiväkotikäiset, koululaiset ja nuoriso ja heille soisi tämän mahdollisuuden säilyvän myös tulevaisuudessa, tulevina kunnan aikuisina.

Sen lisäksi, että menetämme ”Nikkilän Kruunun”, kunta ottaa valtavan taloudellisen riskin tässä erittäin epävakassa tilanteessa jossa maailma tällä hetkellä on. Ja miksi? Saadakseen KeNi-radnan toteutettua. Tämäkin, erittäin pitkään suunniteltu hanke saattaa jo olla aikansa elänyt, maailma on muuttunut. Bussiyhteyksillä kuntalaiset pääsevät suoraan päämääräänsä, eikä aikaa kulu sen enempää kuin junalla matkustamiseen Keravalla tehtävien jatkoyhteyksien vaihtojen vuoksi. Bussiyhteyksiä tullaan vähentämään jos KeNi joskus toteutuu, ja kuinka tämä tulee vaikuttamaan oman auton tarpeeseen heille, jotka eivät asu kävelymatkan päässä Nikkilästä.

Tällä hetkellä kunta on laskelmissaan 10 milj. plussan puolella kun tontit on myyty. Kuinka käy jos tontit eivät käy kaupaksi, rakentamisen kustannukset jatkavat kasvuaan tai junan tärinä haittaakin oletettua enemmän maaperän kestävyyttä ja alueen savimaa osoittautuu tutkittua hankalammaksi rakennuspohjaksi. Tälläkin hetkellä uudisrakennuksissa on tyhjiä asuntoja odottamassa uusia kuntalaisia Sipooseen. Olisiko aika kuunnella nykyisiä

kuntalaisia ja myöntää, että suunnitelma on liian haitallinen ollakseen kannattava. Kuten rakas siskoni asukastilaisuudessa totesi, vahvuutta olisi nyt myöntää, että on tehty huonoja päätöksiä, perua ne ja tehdä uusia, parempia päätöksiä.  
Sipoon Sanomat 20.10.2022

Mielestäni kunnan olisi nyt hyvä ottaa hengähdystauko, suostua myöntämään se, että tämä ei ole nykyisten kuntalaisten hyvinvoinnin edistämistä millään tavalla. Kunnan strategiassa on vahvasti nostettu esiin myös nuorison hyvinvoinnin tukeminen tulevien vuosien aikana. Sen käsityksen minkä minä olen saanut, eivät kuntamme nuoretkaan ole tämän hankkeen, saatikka junaradan kannalla. Viime kesänä saimme jo esimakua siitä, mitä ulkopaikkakuntalaiset pahimmillaan tänne tullessaan saattavat saada aikaan: pelkoa ja hämmennystä omissa nuorissamme. Aseita ja päällekkäymiä oli jo viime kesänä ihan riittämiin Nikkilän Sydämenkin alueella. En voi olla käyttämättä myös sitä kulunutta kommenttia siitä mitä radanvarsikyylissä yleensä on nähty. Huumeet ja rikollisuus lisääntyvät siellä minne junalla pääsee. Toki ei pidä yleistää, mutta onhan se lähes kiistämätön fakta, että näin käy.

Ja liikunta, ulkoilu ja niiden vaikutus kuntalaisten hyvinvointiin. On täysin absurdia ja kuulijoita alentavaa väittää, että liikuntamahdollisuudet pysyisivät vastaavanlaisina.

Mikään ei tule korvaamaan metsän ja peltojen laitamilla kulkevia polkuja jotka ovat vuosien saatossa sinne osittain kuntalaisten toimesta muodostuneet. Viherväylät eivät korvaa luontoa vaikka kaupunkilaisten näkökulmasta se ehkä niin olisikin. Me Nikkilän läheisyydessä asuvat, arvostamme ja haluamme säilyttää sen luonnon mikä meillä täällä on, peltoineen ja puroineen, puineen ja kallioineen.

Ja jälleen nostan tekstiini tulevat aikuiset kuntalaiset, meidän lapsemme ja nuoremme. He ovat saaneet käydä Mörrin-metsässä ja Skogsmulleskolassa vuosikaudet, jatkaneet koulujen kanssa inhoten hiihtämistä ja varmasti jatkaisivat hiihtämistä ja liikkumista samalla alueella kunhan se heille vain säästetään. Kevyet ja haastavammat reitit, pyöräilymahdollisuudet ja frisbeegolfrata ovat palvelleet heitäkin. Suuri osa Sipoolaisista nuorista joko jää tai palaa kotiseudulleen, eikä siihen tarvita junarataa ja lisää asukkaita. Päinvastoin, todennäköisesti he eivät enää löydä syytä tänne jäämiselle jos keskustamme muuttuu tämän hetkisen suunnitelman mukaiseksi.

Suunnittelematon asema kustannuksineen, Lukkarin koulun läheisyyden tieliikenteen kustannukset, silta ja ali- tai ylikulkuväylät kustannuksineen, kaikkien lukemat on julkaisematta. Ja aiemmin julkaistut lukemat eivät enää tänä päivänä voi olla paikkaansa pitäviä. Olen jo pidempään ihmetellyt miksi ei tätä kaavaa voitaisi siirtää sairaalan alueen ja öljytien väliin. "Kiina" on nyt vihdoin saanut purkutuomion, Öljytien varteen sijoitettava asuinalue olisi hyvä kulkuyhteyksien kannalta ja maata siellä riittää. Miksi ei sinne? On hieman horjuvaa vedota siihen, että se ei ole kunnan maata, eikä keskusteluyhteyksiä voisi avata? Eikö kannattaisi kartoittaa muitakin vaihtoehtoisia rakennuspaikkoja ja tehdä laajempaa vertailua ennenkuin lähdetään tuhoamaan kokonaisuutta joka on Sipoon ja etenkin Nikkilän keuhkot, sydän ja sielu.

On erittäin harmillista, ja jos saan sanoa, jopa häpeällistä, että kunta toimii näin. Kuntalaisten kuuleminen, kuntalaisten hyvinvointi ja viihtyvyys, eikö niiden pitäisi olla ensisijaisesti huomioitavia asioita kun tehdään näinkin mittavia suunnitelmia? Visiomme "Avoimuus ja läpinäkyvyys", eivät ainakaan tässä tapauksessa meille kuntalaisille näyttäydy.

***VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*KeNi-radan 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 lähivuosikymmeninä. 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 liikenneneruuhkissa 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.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.*

*Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhdanteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisällytetty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemanseutu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.*

*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 ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.*



---

## 84 Anmärkning DJ, 1 undertecknare

Jag vill framföra min anmärkning och motsätter mig planen att genomföra NG 8. Om den förverkligas betyder det att ett unikt naturområde med både kulturellt och historiskt värde förstörs. Området har en enormt stor betydelse inte minst för sin natur och omfattande flora och fauna av vilka många är utrotningshotade och inte kommer att överleva den belastning som ett stort bostadsområde med invånare, byggande och allt vad det innebär kommer att föra med sig. Att i en relativt liten by som Nickby, i en landskommun, bygga ett stort enhetligt bostadsområde med tusentals nya invånare utan att ta i beaktande vad det innebär för dem som redan bor i området är oförsvarligt.

Norrskogen med omgivning präglar hela Nickby med invånare och deras identitet. Planen NG 8 är gjord med tanke på kommande invånare utan att beakta de nuvarande invånarnas tankar, vilja, åsikter och argument. Planerarna har enbart tagit fasta på kommunstrategi med Keni-banan i spetsen, utan att överväga andra alternativ att bygga ut Nickby på ett hållbart sätt.

I utvecklingen av Nickby har fokus varit på ekonomisk hållbarhet och tillväxt, men ekologisk och social hållbarhet har inte beaktats. Social hållbarhet är ett bortglömt begrepp som innefattar en närmiljö där människorna känner sig delaktiga och där målet är människornas välbefinnande. Det gäller inte att bara bygga nytt och ta emot nya skattebetalare utan också att skapa förutsättningar för gemenskap och trivsel, trygghet och delaktighet och motarbeta utanförskap. Social hållbarhet borde beaktas mera i planeringen, men i detta nu vill man ha ett stort område med nya invånare utan anknytning till den by de flyttar till, där de flesta inte har sociala nätverk eller arbete på orten. Är det då tåget som skall fungera som förbindelse då alla dessa människor tar sig till sina arbetsplatser i andra kommuner/städer?

Stationsområdet och vägarna kommer att medföra buller pga den ökande bil- och tågtrafiken och försämra miljön för dem som bor i närheten. I och med planen tar man också oerhört stora ekonomiska risker ifall människorna inte väljer tåget och byte i Kervo utan fortsätter åka personbil eller buss. Priset man betalat blir för högt. Alla skall inte till Kervo eller Helsingfors.

Trafiksäkerheten kommer att försämrars radikalt. Den planerade vägen från området förbi Lukkarin koulu kommer att bli en ytterst farlig trafikled och påverka trafiksäkerheten för inte minst skolbarn och äldre. Att önska att någon kommer att välja Borgbyvägen framför den rakare vägen förbi Lukkarin koulu är naivt. Skolvägen kommer att bli farlig för alla de barn som rör sig i området pga den ökade trafiken. Vägen uppifrån Norrskogen förbi Livalhallen och Lukkarin koulu är rak och kommer att locka många farddårar, särskilt då de har bråttom till jobb, daghem eller skola på morgonen med sina bilar eller är på väg hem till NG 8.

Hållbarhet skulle innebära att man planerar och bygger intill befintliga vägförbindelser och bevarar de för invånarna viktiga natur-och rekreationsområdena i sin helhet. Nickby hotas nu splittras sönder i små bitar uppdelade av trafikerade vägar. Att utveckla busstrafiken skulle ge mera flexibilitet och valmöjligheter, men pengarna kommer inte att räcka till det när allt satsas på igångsättande av tågtrafiken. Trafiksäkerheten borde prioriteras, men nu dras vägar kors och tvärs för att möjliggöra ökad biltrafik till tågstationen och det nya området NG 8.

Utredningar är gjorda för att motivera byggandet, men tar inte tillräckligt i beaktande inverkan på varken natur eller människornas mående, mentala hälsa, identitetskänsla, sammanhållning, upplevelse att kunna påverka sin närmiljö och det som är viktigt nu och för kommande generationer. Över 1500 insamlade namn på en kort tid, insändare, människors kontakter med kommun och politiker verkar inte ha någon betydelse trots att det är fråga om skattebetalande kommuninvånare som vill ha kvar och värna om sin trygga närmiljö och styra pengarna på hållbar utveckling. Att söndra och härska borde inte höra till dagens moderna politiska agenda, men besluten görs nu av personer som inte verkar vara ett dugg intresserade av demokrati, människornas välmående och livskvalitet, hållbar utveckling eller bevarande av andra värden än exploatering, ekonomisk tillväxt och tågtrafik.

**BEMÖTANDE:** Sibbo är en kommun, men i kommunen finns två tätorter, med närmare 6 000 invånare vardera, som på andra håll i Finland skulle kallas småstäder. I generalplanen för Sibbo 2025 har en del av planområdet beteckningen område för centrumfunktioner. Det betyder i praktiken en typ av bebyggelse som till exempel kan beskrivas med ordet småstadsläk. Sibbo är en omfattande kommun där det finns plats för flera olika typer av bebyggelse och det finns inte bara en typ av bebyggelse i kommunen. Generalplanen har anvisat var dessa olika typer av områden placeras, allt från centrumområden till landsbygd. Detaljplanen är därmed förenlig med generalplanen och bebyggelsen i Sibbo kommun.

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.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis

*att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.*

*KeNi-banan (Kervo–Nickby-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 alternativt färdssätt 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. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.*

*Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. 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 tidtabellsperiod. 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.*

*I planstommen för Nickby granskades 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 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 området 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.*

---

## 85 Anmärkning DM, 1 undertecknare

Hej, vill komma med ett inlägg mot att man ska bygga på Nickby gårds friluftsområde. Enligt forskning har det visat sig att djurens antal minskar hela tiden p g a människans utbyggnad och exploatering av naturen. Djur, stora och små, insekter, fåglar, däggdjur mm behöver stora områden för att kunna överleva. Därför behöver vi värna om områden som Nickbygårds friluftsområde, också vi människor behöver natur och kulturlandskap för att "överleva" i den stressiga tid vi lever i och som en frizon och andningshål bland alla dåliga nyheter vi just nu lever i med krig och pandemi. Jag vädjar, låt Nickbygårds friluftsområde fortsätta att vara ett område som är orört och en oas för många, där vi kan motionera och andas frisk luft, höra fågelsång, se fjärilar flyga omkring. Även i Helsingfors och Vanda har man bevarat Centralparken som friluftsområde och Tomtebacka/Haltiala som kulturlandskap. Låt oss i Nickby också bevara och behålla friluftsområdet och kulturlandskapet som en Centralpark Sibbo!

**BEMÖTANDE:** *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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna*

tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Den ekologiska korridor som också definierats i Sibbo generalplan går väster om planområdet och inget byggande har planerats på det området.

Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfårorna bevaras. Bäckdalarna fungerar som lokala ekologiska korridorer.

---

## 86 Anmärkning DO, 1 undertecknare

Jag motsätter mej planen NG8. Jag och min familj bor nära stationsområdet och kommer att påverkas av planen om den förverkligas. Den ökade tåg och biltrafiken på stationsområdet och vägarna runt omkring kommer att orsaka mycket buller. Det viktiga frilufts och rekreationsområdet på åkrarna vid norrskogen och området kring ollbäcken och gretasbäcken kommer att förstöras pga byggandet och den belastning som områdets invånare kommer att medföra.

Trafiken från och till via vägen förbi Lukkarinkoulu kommer att orsaka stor fara för de som rör sig på området, speciellt för barn. För att komma till friluftsområdet (t.ex. Klockarbacken) måste man korsa vägen, vilket gör att barn inte kan röra sig ensamma på området som de gjort tidigare t.ex. skidat på åkern om vintrarna. Det blir en otrygg miljö, gå annanstans och förstöra tack!

**BEMÖTANDE:** 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 rekreatiomsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreatiomsområden.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreatiomsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreatiomsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.*

---

## 87 Muistutus DP, 1 allekirjoittaja

Kuten moni muu sipoolainen ja nikkiläläinen, pelkään NG8-kaavan heikentävän huomattavasti Sipoon ja erityisesti Nikkilän vetoa-voimaa ja alueen luonnon monimuotoisuutta. Olen muuttanut Nikkilään töiden perässä 2018, ja ainoa syy miksi jäin lopulta tänne asumaan enkä lähtenyt esimerkiksi muualle Sipooseen, oli Kartanon ulkoilualue, koska muitahan täällä ei ole eikä esimerkiksi vetoa-voimaisia vesistöjä niin kuin etelä-Sipoossa. Sipooseen muutetaan luonnon ja maalaismaiseman, ei palvelujen, perässä. Kartanon alueella on talvella ihan parhaat ladut, rauhallista ja luonnonläheistä, nykyisen kaavan toteutuessa Keinukalliokin tuntuu paremmalta vaihtoehdolta hiihdolle, sinne siis.

Kasvupaineeseen tulee vastata, mutta riittää Sipoossa peltoa muuallakin, minne rakentaa? Tarvitaanko junaa? Julkiseen liikenteeseen satsaaminen kannattaa, mutta itse kannattaisin



bussiyhteyksien parantamista, toki myös itsekkäistä syistä koska juna-asemalle olisi sen verran pitkä matka, että mieluummin jatkossakin hyppäisin bussiin, sillä Keravalle ja sitten junaan.

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. 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 ympäröimät keskukset ja laajat viheralueet keskustun 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.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

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 liikenneruuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radan 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.*

---

## 88 Anmärkning DQ, 1 undertecknare

1. Kommunen har inte hittat ett ersättande rekreatiomsområde
2. Planeringen beaktar inte ELYs bedömning gällande vattendragen.

Bl.a. dessa brister vid planeringen av området gör att planerna för området är lagstridiga.

### **BEMÖTANDE:**

1. *Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreatiomsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreatiomsområdet. 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 rekreatiomsområden, 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 rekreatiomsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreatiomsområden.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreatiomsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer*

*fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreativ bruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreativförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

- 2. NTM-centralens utlåtande har beaktats och grundvattennivåerna har följts upp. Planbeskrivningen har utökats med de senaste mätresultaten. Resultaten visar att förlängningen av Klockarvägen är genomförbar utan att sänka grundvattennivån. I planen finns bestämmelser som skyddar grundvattnet och styr byggandet.*

---

## 89 Muistutus DR, 1 allekirjoittaja

VASTUSTAN jyrkästi NG8 suunnitelmien viemistä eteenpäin. Muutin Helsingistä noin 11 vuotta sitten Sipooseen ja siihen oli painavat syynsä, missä, ja minkälaisessa kasvuympäristössä haluan perheeni kasvattaa. Olen asunut hieman eripuolilla Nikkilää ja nyt asumme perheeni kanssa lähellä tätä NG8 aluetta. Nikkilässä on jo nyt paljon turvattomampaa että rauhattomampaa kuin muutama vuosi sitten. Puhumattakaan miten NG8 toteutuessaan tuhoaisi kauniita, rauhallisia luonto ja virkistysalueita. Pyydän että otatte huomioon täällä asuvien huolet, murheet ja toiveet että ette tuhoa tätä aluetta, kiitos.

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröimät keskukset ja laajat viheralueet keskustan 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.*

---

## 90 Anmärkning DS, 1 undertecknare

Till det reviderade förslaget vill jag framföra följande anmärkningar:

Landskapet kommer att för evigt förändras och rekreativsmöjligheterna kommer att minska drastiskt. Den nuvarande bosättningen kommer även att helt oskäligt bli lidande av ökad trafik genom de befintliga bostadsområdena.

### Rekreativsmöjligheterna

Jag hänvisar till sida 92 i planbeskrivningen: *"Bland områdets viktigaste egenskaper värnar man om friluftsmöjligheterna .... Norrskogen är ett viktigt friluftsområde för hela Nickby ..... Friluftsområdet och det öppna landskapet kring Ollbäcken i söder är styrkor för det nya bostadsområdet."*

#### - Skidning / Promenerande

De öppna landskapet är ett minne blott om denna plan förverkligas. Hela åkerlandskapet är ju planerat till 100% med hus och gator. Dessutom har möjligheten att skida runt områdets östra sida förstörts. Förutom den visuella aspekten med ett öppet landskap har dagens dragning av konditionsspåren även på ett enkelt sätt givit möjlighet att kombinera de tre olika spåren enligt eget behov. Detta förslag verkar inte ge motsvarande möjlighet.

Ni har framfört ett förslag att göra en ny "Tvåa". Den nya sträckningen invid Ollbäcken är allt annat än nybörjarvänlig. Ej heller är den lämplig för mer eller mindre styva gamlingar.

Man skall två gånger över bäcken; alltså två branta nerförsbackar och två branta uppförsbackar. Dessutom bör "Fyran" och "Sexan" också tänkas om; därom inget i förslaget.

På sida 115 i planbeskrivningen: *"Längden på rutterna som upphör är 2,8 km och längden på nya rutter är 6,9 km."* Man kan få uppfattningen att det blir 4km mer rutter än tidigare, men detta är en chimär. Man kan inte anse att korta snuttar mellan hus och i parker är att öka utbudet av rutter.

- Frisbeegolf

Enligt planförslaget måste några frisbeekorgar flyttas. Egentligen betyder det att hela sträckningen måste göras om. Jag räknade att det gäller 6-7 korgar av 12; kan man kalla det "några"?

#### Genomfartstrafik

Enligt sida 70 i planbeskrivningen: *"Detaljplanen får inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt .... eller orsakas sådana oskäliga olägenheter som kan undvikas ..."* Trots att genomfartstrafiken påtalats i flera revideringar innehåller förslaget genomfartstrafik för ett antal gator, som tidigare ej varit genomfartsleder. Detta gäller bl.a. Norrskogsvägen, Norrängsvägen, Bybergsvägen, Norrskogskanten, Gårdsvägen. På några av vägarna är det planerat för busstrafik och genomfart av tusentals bilar per dygn. Enligt min åsikt är de nuvarande boendes olägenhet enorm och deras livsmiljö försämras avsevärt.

Jag önskar att detaljplanen än en gång ändras på ett sätt som motsvarar allmänhetens redan flere gånger uttalade vilja.

#### ***BEMÖTANDE:***

##### *Rekreationsmöjligheterna*

*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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-*

*skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreativ bruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till. Också frisbeegolfbanan blir kvar på området, men några korgar kommer att flyttas. I detaljplanen bestäms inte var frisbeegolfbanans banor placeras utan hur banan ändras klarnar i ett senare planeringsskede. Fyra korgar ligger i de nya kvartersområdena. Planeringen av banan kommer att göras i samarbete med frisbeegolfarna.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreativ förbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget. Inga större förändringar planeras till 6-km-skidspåret, förutom att det till den del det går längs Gretasbäckens dal kommer att ingå i det nya 2-km-spåret.*

#### Genomfartstrafik

*Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. Samma princip, att göra genomfartskörning mindre lockande, har tillämpats också på planområdets interna rutter. På den nuvarande Gårdsvägen, som planerats som en av områdets matargator, förutspås trafikmängden vara 500 motorfordon/dygn. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.*

---

## 91 Anmärkning DT, 1 undertecknare

Bevara nickby gårds ängar obebyggda.



*BEMÖTANDE: Anmärkningen antecknas för kännedom.*

---

## 92 Muistutus DU, 1 allekirjoittaja

Nikkilän kartanon alueen ja kaikkien rakastaman ulkoilualueen täyttäminen rakennuksilla on tyhmintä, mitä on mahdollista tehdä. Alue on kuntalaisille TODELLA tärkeä. Se on se (lähes) päivittäinen kosketus luontoon, johon lähes kaikki nikkiläläiset pääsevät suoraan omalta kotiovelta, ilman sen suurempaa matkustelua. Ympäröivän luonnon merkitys ja ymmärrys korostuu yhteiskunnassa jatkuvasti ja muissa kunnissa virkistysalueita jopa kehitetään entisestään, ei tuhota kuten tällä. Ulkoilualue on tärkeä kaiken ikäisille ja kuntoisille. Se, että reiteistä karsitaan pellon ympärillä menevät tasaisemmat reitit karsivat ison joukon alueen tämän hetken käyttäjistä. Miten lähdet esim taaperon kanssa opettelemaan hiihtoa "takalenkin" mäkiin..?

Alue on tärkeä monenlaisen harrastamisen kannalta, mutta monelle se on myös tärkeä paikka rentoutua ja rauhoittua. Se, että reitit korvataan "puistomaisilla" reiteillä asuinalueen reunoilla ja välissä ei millään tapaa korvaa menetettyjä reittejä. Itse ainakin jätän sellaiset reitit väliin. Ulkoillessa kaipaa sitä oikeaa luonnon rauhaa, jota ei valitettavasti saavuta taajamassa. On ikävä, jos joutuu lähteä etsimään uusia ulkoilureittejä pidemmältä, vaikka täydelliset puitteet siihen olisi ihan kotioven vieressä. Miettikää tarkkaan kummassa itse ulkoilette mielummin, metsässä/pelloilla vai taajamassa? Veikkaan, että ensimmäinen vaihtoehto vie reilusti voiton.

Ja mistä alueelle on kuviteltu saavan niin paljon uusia asukkaita? Mitä sitten tehdään, kun tonteista/asunnoista iso osa jää ilman ostajaa? Se tulee melkoisen kalliiksi kunnalle ja meille tämän hetken asukkaille. Onko tällaisia uhkakuvia huomioitu laskelmissa ollenkaan? Halukkuutta Sipoon suuntaan on, mutta täältä tullaan hakemaan tilaa ja luonnon rauhaa. Vähänkään pienemmät (alle 1000m<sup>2</sup>) tontit kiinnostavat vain murto-osaa ja tontin halutaan olevan luonnon rauhassa. (Tämä tullut todettua, kun omaa asuntoa yritettiin myydä.) Ne ketkä haluavat kaupunkimaisen ympäristön, kivoine pikku puistoineen ja taloineen, etsivät tonttia/taloa jo lähtökohtaisesti muualta. Sipoon ja Nikkilän valttikortti on ehdottomasti oikea LUONTO ja se, että se on kaikkien helposti saavutettavissa. Miksi tehdä Sipoosta uutta Korsoa, kun se on jo olemassa. Eikö ennemmin kannattaisi miettiä tämän kunnan parhaita puolia ja keskittyä entisestään niiden parantamiseen.

Aluetta kaavaillaan KeNi-junaradan takia. Mutta pitäisikö oikeasti miettiä ylipäätään junaradan kannattavuutta enää tänä päivänä? Tilanteet ovat muuttuneet muutamassa vuodessa melko radikaalisti ja sitä kautta myös työmatkat vähentyneet merkittävästi. (Itse joudun käymään fyysisesti työpaikalla, niin tämä vähentymisen huomaa joka päivä liikenteessä.) Jos matkustajien määrä on vähentynyt, niin tähän tarkoittaisi, että asutusta pitää tehdä huomattavasti lisää alkuperäiseen suunnitelmaan nähden, että siitä saataisiin kannattavaa. Ja myös kun etätyö on lisääntynyt, niin ihmiset hakeutuvat kauemmas keskustoista, enemmän maalle ja mm. tänne Sipooseen, koska täällä ollaan hyvien palveluiden äärellä, lähellä Helsinkiä ja luonnon ympäröimänä. Mutta kuinka kauan?!?

Kartanon alueen "räjäyttäminen" ja täyteen rakentaminen tulee erittäin todennäköisesti myös aiheuttamaan poismuuttoa. Itse emme ainakaan tänne aio jäädä, vaikka tähän paikkaan niin ihastuimmekin reilu 10v sitten kun tänne muutimme.

Luonnon tärkeyttä ja sen moninaisuutta tuolla alueella ei myöskään voi mitenkään painottaa liikaa. Se on alueena täysin ainutlaatuinen ja tulee muuttumaan peruuttamattomasti heti kun rakentaminen aloitetaan. Muutokset eivät välttämättä tapahdu suoraan, mutta välillisesti niitä tulee ja paljon. Onko näitä pystytty millään tavalla arvioimaan? Mitä sitten kun maaperä ei kestäkään siellä aloitettuja rakennustöistä? Jälkikäteen asioita ei enää pysty korjaamaan.

Millä tavalla rakentaminen on ylipäätään suunniteltu suoritettavan? Ulkoilureittejä on kaavailtu uusi tuhattavien tilalle, mutta missä vaiheessa nämä uudet astuu kehiin? Uudet reitistöthön pitäisi pystyä luomaan ennen vanhojen tuhoamista, jotta ulkoilu alueella mahdollistuisi. Vai hoidetaanko kaikki rakentaminen ensin ja vasta sitten "hupi" eli ulkoilureitit. Tässä tapauksessa ihmiset joutuvat olemaan ilman ulkoilureittejä tuon koko rakentamisen ajan, mikä kestää kauan, koska senhän kaikki tietää että hommat tuppaa venymään. Js ylipäätään koko tuo alue ja sen ympäristöhän tulee olemaan täysin käyttökelvottomassa kunnossa koko rakentamisen ajan, eli seuraavat noin 10-15 vuotta. Eiköhän sinä aikana halukkaat ulkoilijat etsi maastonsa muualta ja tuskin palaavat.

Miettikää nyt hyvät ihmiset oikeasti, mitä olette tälle kunnalle aiheuttamassa. Sipoo on kuuluisa luonnostaan ja se on varmasti yksi isoimmista, ellei jopa isoin, valttikortti tänne muuttavien ja täällä jo asuvien mielestä. Miksi siis tuhota se kaikkein tärkein?? Ymmärrämme toki, että kasvua on, mutta olisiko se mahdollista toteuttaa muualla, kuin tuolla kaikkien rakastamalla ulkoilualueella. Lääni ei täältä kuitenkaan ole muuallakaan loppumassa. Kun ymmärrätte, että junayhteys ei ole enää kannattava, niin sen myötä myös asutusta voi suunnitella lisättäväksi hieman laajemmalle alueelle.

**VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. 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 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.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää

*edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Korvaavat ulkoilureitit toteutetaan ennen kuin vanhat poistuvat käytöstä.*

*Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.*

*Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava tullaan toteuttamaan alue kerralla asuntojen kysynnän mukaan. Jos muutto Sipooseen ja Nikkilään hidastuu, myös asemakaavan toteuttaminen hidastuu. Siksi ei ole tarkoituksenmukaista ottaa koko alue kerralla rakennettavaksi ja työmaaksi, vaan edetään osa kerralla. Myöskään kunnan resurssien puitteissa ei ole tarkoituksenmukaista edetä liian nopeasti kaavan toteutuksen suhteen. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on harkittu julkaistavan yhtenäisenä kaava-alueena: on joka tapauksessa oltava kokonaisuudesta suunnitelma, jotta osista voidaan myöhemmin muodostaa eheä ja toimiva kokonaisuus ja voidaan muun muassa arvioida suunnitelman vaikutuksia kokonaisuudessaan. Koska kokonaisuuden suunnitelma on tarpeen laatia, on se hyvä myös tuoda asukkaiden tietoon ja arvioitavaksi kerralla eikä pienissä osissa.*

*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 alueiden suunnittelussa. Näin syntyy elävää ja mielenkiintoista ympäristöä. Kaavasunnitelman lähtökohtana on ollut Nikkilän ympäristöön sopiva rakennuskanta, joka on korkeintaan noin neljäkerroksista. Siksi alueen suunnittelussa niin sanottu tiivis matala suunnitteluperiaate onkin ollut yksi lähtökohdista, jolla on luotu alueelle viihtyisää pienimittakaavaista ympäristöä. Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.*

*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.*

*Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 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 ennakoidaan 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. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.*

*Henkilöliikenteen avaaminen rataosalla edellyttää selvitysten mukaan noin 20 000 asukasta ratakäytävällä, josta osa Keravan puolella kuntarajaa. Ratakäytävän asukasluvu oli vuonna 2021 yli 13 000.*

*KeNi-radana 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 liikenneneruuhkissa 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.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratka, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radana*

*avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemaseuduille: esimerkiksi Järvenpäähän pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.*

*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.*

*Kaavasta on laadittu luontoselvitys ja Natura-arvioinnin tarveharkinta. Luontokartoitus on tehty, jotta voidaan tunnistaa ne luontoarvot, jotka ovat olennaiset asemakaavan laadinnassa. Kyseessä ei ole kartoitus alueen koko lajikannasta. Valvovat viranomaiset ovat todenneet selvitykset riittäväksi tähän tarkoitukseen ja että kaava on huomioinut luontoarvot sopivalla tavalla.*

---

### 93 Muistutus DV, 1 allekirjoittaja

Koko NG8 on järjetön paskahanke. Mitä vittua teidän päässä oikeen liikkuu? Jos tällaista kuntaan tehdään, niin koko Sipoon voisi liittää suoraan Helsinkiin, koska kunnasta ollaan tekemässä täysin Helsingin esikaupunkia betonilähiöineen. Helsinkiin liittymisellä olisi se hyvä puoli, ettei teille tarvitsisi enää palkkaa maksaa.

**VASTINE:** Muistutus kirjataan tiedoksi.

---

#### 94 Muistutus DW, 1 allekirjoittaja

Olen tutustunut päivitettyyn asemakaavaehdotukseen Nikkilän kartanon alueesta, NG8 ja haluan veroja maksavana kuntalaisena lausua siitä seuraavaa:

Esitetty suunnitelma on huomattavasti realistisemmän kokoinen kun mitä aikaisemmissa esityksissä on näytetty. Minua kuitenkin kuntalaisena harmittaa yhden harvoista Nikkilän lähetyksillä olevan virkistysalueen selvä pienentyminen ja sen idyllisen maaseutumaisen luonteen tuhoaminen. Olen useasti ollut siellä metsässä liikkumassa sekä kesäisin että talvisin ja pidän sitä mukavana henkireikänä. Alue tarjoaa fyysisesti sopivan haastavan maaston harjoittelua varten. Ehdotettu asemakaavaluonnos muuttaa alueen luonnetta ja hankaloittaa sujuvaa virkistysalueen käyttöä, jossa jo virkistysalueelle siirtyminen Nikkilästä on oma luontoelämyksensä.

Toinen asia mikä minua veronmaksajana häiritsee ovat ne epärealistiset ja väärät pohjaolettamukset rautateitse tapahtuvasta matkustajaliikenteestä, jonka perusteella on katsottu kyseisen asuinalueen olevan jollain tavalla tarpeellinen. Koko matkustajaliikenne pohjautuu epärealistisiin oletuksiin joissa kunta - eli veronmaksajat - joutuvat pitkäksi aikaa maksamaan jotta kannattamaton liikenne, ennustettavasti matalilla matkustajamäärillä pyörivä liikenne pysyisi väkisin käynnissä. Rautatieliikenteen realismi ei kasva millään aikaisemmista tai nykyisistä NG8-asebakaavaehdotuksista, jolloin minusta koko suunnitelman pohja putoaa siltä osin pois. Tällöin ainoa syy rakentaa olisi että saataisiin Sipooseen lisää asukkaita, mikä sinänsä on ihan varteenotettava tavoite, mutta se tapahtuisi tässä tapauksessa arvokkaan liikuntapaikan kustannuksella.

Kolmas asia jonka haluan tuoda esille on että jos suunniteltu asemakaavaehdotus toteutetaan, tulee se syömään selvän osan melko suositusta frisbeegolfradasta. Minulla ei suoraan ole yhteyttä lajiin, mutta oletettavasti harrastajat vaativat frisbeegolfradan siirtämistä jollekin muulle alueelle ja minulla on melko monta negatiivista kokemusta yhteentörmäyksistä frisbeegolfareiden kanssa kun olen yrittänyt ulkoilla kunnan liikunta-alueilla johon on rakennettu frisbeegolfratoja. En mielelläni näe että joku muu suosituista ja käyttämistäni ulkoilualueista joutuisi uhratuksia frisbeegolfareiden tarpeille.

***VASTINE:** Suositua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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 valttina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröivät 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.*



*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

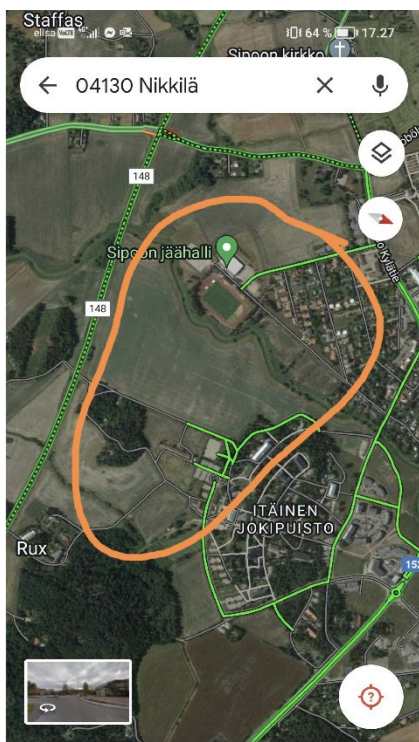
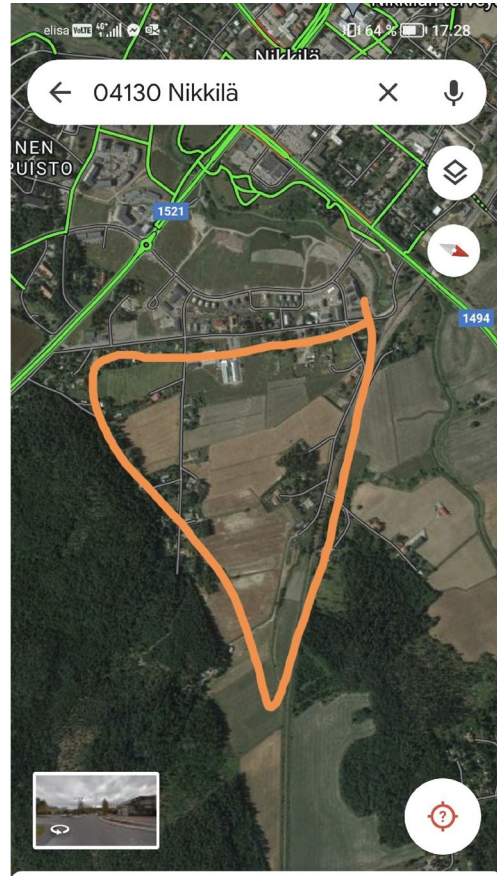
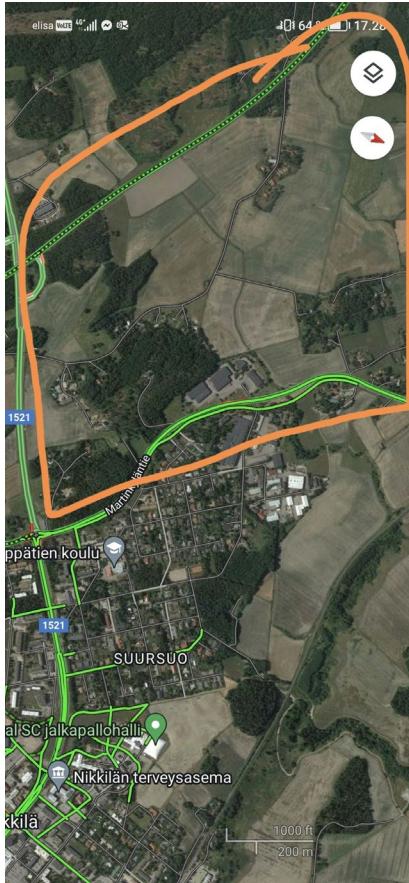
*KeNi-radon avaamisella henkilöliikenteelle varaudutaan ei vain Nikkilän kasvuun vaan myös koko seudun liikennejärjestelmään ja seudullisiin muutoksiin. Vaikka Nikkilään ei muuttaisi yksikään uusi asukas kasvaa pääkaupunkiseudun ja sen lähialueen väestö sadoilla tuhansilla asukkailla lähivuosikymmeninä. 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 liikennenuuhkissa 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.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratka, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.*

Mielestäni on järkyttävää, että tuhoatte rakentamisella Nikkilän ainoan kuntoilureitin. Täällä ei ole edes uimahallia. Mitä kuntoilumahdollisuuksia jää ihmisille, joilla ei ole auto käytössä tai koiran ulkoiluttajille. Sipoon vetovoima on luonto ja meillekin myytiin asunto "kuntoilureitti vieressä" ja olimme onnessamme koska se on tärkeä meille, että luonto on lähellä. Myös kuplahallin vierestä suunniteltu autotie tulee tekemään ison liikenne solmuruuhkan. Se on aivan väärä paikka isolle liikenteelle. Samalla tuhoten luontoa. Päiväkodit ja koulut käyvät paljon retkellä noissa metsissä. Tuo tulee vaikuttamaan lähes kaikkiin Nikkilän asukkaisiin vauvasta vaariin negatiivisesti. Samalla te annatte kuvan, että kuntoilumahdollisuuksia ei arvosteta. Terveet kuntalaiset ovat teillä avainasemassa ja vähemmän käyntejä terveyskeskuksiin, kun asukkaat jaksavat pitää kunnosta huolta. Mielenterveydelle myös erittäin iso tekijä päästä luonnon rauhaan ja metsään "nollaamaan" ajatukset. Asukkaiden psyykkeelle ja fyysiselle kunnolle nämä on isoja ja tärkeitä asioita. Näyttäkää, että välitätte asukkaista. Uudet asunnot ei houkuta ketään, jos ainoat ulkoilumahdollisuudet on viety. Pienellä 2km pätkällä ei tee mitään. Tänne muutetaan juuri maaseudun rauhan ja luonto lähellä ajatuksen kanssa. Nikkilässä on monta muuta paikkaa rakentaa kuin ainoan kuntoilureitin päälle. Lisäsin ehdotukset liitteenä. NG8 kunta vain ampuu itseään jalkaa. Paikka on väärä! Luontoarvot unohtamatta! Talvisin hiihtoladut. Se on iso bonus, kun pääsee hiihtoladulle kävellen. Se on myös vetovoima tekijä muuttoa ajatellen, jos Nikkilä mietitään sijaintina. Olen vain järkyttynyt miten olette uhraamassa ainoan kuntoiluradan. Päinvastoin teidän pitäisi parantaa sitä ja rakentaa sinne matkan varrelle kuntoilupaikkoja missä voi nostaa esim. Painoa ja jumpata lenkin ohella. Nämä on avaintekijät ja näillä houkuteltaan uusia asukkaita. Frisbeegolf on trendi laji ja te olette sen viemässä pois uusien asuntojen tieltä. Kaikki millä houkuteltaan uusia asukkaita olette tuhoamassa järjettömän pakkomielteisen hankkeen takia.

Hajauttakaa suunnitelma toisiin paikkoihin ja pitääkää sama rakennustyyli. Juna on myös huono ja kallis ratkaisu. Ainoa järkevä vaihtoehto junalle on Helsinki Porvoo reitti, jossa Sipoo on välipysäkinä. Sillä Sipoo hyötyisi eniten. Asukkaat pääsisi esim. Porvooseen töihin eikä tarvitse omaa autoa. Nikkilä Kerava rata ei tuo lisäarvoa päinvastoin. Enemmän haittaa. Älkää pilatko Nikkilän vahvuuksia NG 8. Kuntoiluradan ja frisbeegolfin pitää säilyä juuri sellaisena kuin se nyt on. Lisäkuvana myös ympyröity se pahin kohta koko hankkeesta. Itse olen täällä asunut 2v. Ja juuri ne syyt miksi perheemme tänne muutti ja mikä sai meidät valitsemaan Sipoon niin olette tuhoamassa. Nikkilän valitsimme koska Söderkulla on täyteen rakennettu ja Nikkilä on kylämainen. Nämä on niitä, jotka on Nikkilän vetovoima.

Toivon hartaasti, että teette järkeviä ratkaisua kuntalaisia ajatellen ja heidän terveyttä ja sen mahdollistamista ajatellen. Älkää pilatko niitä asioita, jotka on syyt, miksi tänne ihmiset esim. Helsingistä ja isoista kaupungeista muuttaa.





***VASTINE:** Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien 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 ramppeihin, 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 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 metreihin: 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.*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

*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 lähivuosikymmeninä. 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 liikenneneruuhkissa 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.*

*KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistus, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän 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. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.*

*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, mm. moni palautteessa mainittu alue. 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.*

*Osa mainituista alueista sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista ja alueiden osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Joidenkin alueiden kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueista huonosti sopivan asuinrakentamiselle.*

---

## 96 Muistutus DÄ, 2 allekirjoittajaa

### Vaatimukset / Anspråk

Vaatus NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan hylkäämisestä.  
Förkastandet av förslaget till NG8 Nickby gårds centrums detaljplan.

### Perustelut / Motivering

Maankäyttö- ja rakennuslaki

#### *1 § Lain yleinen tavoite*

*Tämän lain tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävää kehitystä.*

*Tavoitteena on myös turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa.*



NG8-suunnitelma ei täytä kestävä kehityksen tunnusmerkkejä, johon liittyy niin ekologiset, taloudelliset, kulttuuriset kuin sosiaaliset seikat. Asiassa ei ole huomioitu kuntalaisten mielipiteitä, eikä 1 500 henkilön jättämä adressi ole saanut sille kuuluvaa painoarvoa.

Kuntalaisten mielipiteillä ei ole ollut merkitystä ja luottamushenkilöiden tekemiä päätöksiä ei ole kunnioitettu kaavaprosessin aikana. Tästä esimerkkinä voidaan pitää kehitysjohtaja Pirjo Sirenin jättämää eriävää mielipidettä maankäyttöjaoston 16.3.2022 olevassa kokouksessa, sekä kunnanjohtaja Mikael Grannaksen käyttämää otto-oikeutta kunnanhallituksen kokouksessa 25.3.2022.

Lisäksi maankäyttö- ja rakennuslaissa todetaan:

#### *62 § Vuorovaikutus kaavaa valmisteltaessa*

*Kaavoitusmenettely tulee järjestää ja suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista vaihtoehtoista kaavaa valmisteltaessa tiedottaa niin, että alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (osallinen), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta.*

#### *6 § Vuorovaikutus ja kaavoituksesta tiedottaminen*

*Kaavaa valmisteltaessa on oltava vuorovaikutuksessa niiden henkilöiden ja yhteisöjen kanssa, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, siten kuin jäljempänä tässä laissa säädetään.*

*Kaavoja valmistelevien viranomaisten on tiedotettava kaavoituksesta sillä tavoin, että niillä, joita asia koskee, on mahdollisuus seurata kaavoitusta ja vaikuttaa siihen.*

Kuntalaisten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet eivät ole ylellisyyttä, vaan ne ovat oleellinen edellytys asianmukaiselle suunnittelulle, konkretisoinnille ja täytäntöönpanolle. Kuntalaisten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet on laiminlyöty ja tiedonsaantia hankaloitettu kaavaprosessin aikana.

#### *5 § Alueiden käytön suunnittelun tavoitteet*

*Alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää:*

- 1) turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista;*

Kaava-alue on tärkeä virkistysalue paikallisväestölle, ei pelkästään ulkoilureittien ja frisbeegolf- radan takia, vaan myös maisemansa takia. Kaavan toteutus poistaisi suurimman osan kuntalaisten käyttämästä virkistysalueesta ja näin ollen hyvinvointia edistävät liikuntamahdollisuudet rajoittuisivat merkittävästi. Nikkilässä ei ole toista helposti saavutettavaa virkistysaluetta tarjolla.

Kunnalle on sote-uudistuksen myötä jäämässä suuri vastuu kaikesta terveyteen liittyvästä ennaltaehkäisevästä toiminnasta. Maksuttomat lähiliikuntamahdollisuudet ovat yksi tärkeimmistä terveydenedistäjistä. Ja tästä näkökulmasta esimerkkinä Sipoo eksyy suunnasta pahemman kerran. Näin todetaan esim. Potilaan lääkirilehdessä asiantuntijoiden voimin.

Tätä näkökulmaa kuntalaiset ovat mielestämme aika tehokkaasti yrittäneet tuoda julki, mutta toistaiseksi tuloksetta. Miksi on siis vastoin kuntalaisten tahtoa tuhottava se alue, joka on antanut kuntalaisille niin paljon vuosien varrella nimenomaan hyvinvoinnin ja terveyden näkökulmasta ja joka toimii merkittävänä vetovoimatekijänä koko Nikkilälle?

Viranhaltijoiden ja poliittisten päättäjien on syytä perehtyä myös Maankäyttö ja rakennuslain 54 § - Asemakaavan sisältövaatimukset

*Asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään.*

*Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.*

*Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.*

*2) yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuutta;  
2 a) riittävän asuntotuotannon edellytyksiä, (29.12.2006/1441)*

Viranhaltijoiden esittämät talouslaskelmat ja selvitykset perustuvat osittain vanhentuneisiin tietoihin eikä riittäviä riskianalyyskejä ole tehty. Tämän lisäksi tontinluovutuksesta ennakoitujen tontinmyyntituottojen yksityiskohtaiset laskelmat ja niihin liittyvät riskianalyysit puuttuvat.

Nykyiset kaavapäätökset mahdollistavat Nikkilän kasvua yli 1 000 henkilöllä, joten välitöntä tarvetta uusille alueille näin ollen ei myöskään ole.

*3) rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista;*

Rakennettu ympäristö muuttuu taajama-alueeksi, eikä kulttuuriarvoja näin ollen vaalita.

*4) luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä;*

Alue on paikallisesti arvokas luontokohde. Alueella sijaitsevat Ollbäcken, Gretasbäcken ja Kvarnrännan purot ovat määritelty uhanalaiseksi luontotyyppiä eikä niiden olemassaoloa saa missään muodossa vaarantaa. Näiden osalta ei ole tehty riittäviä ja objektiivisia selvityksiä.

*5) ympäristönsuojelua ja ympäristöhaittojen ehkäisemistä;*

Swecon 22.6.2021 teettämässä riskienhallintasuunnitelmassa todetaan mm. näin *”Alueen ympäristö-, luonto- ja kulttuuriarvot eivät ole tarkkaan tiedossa (esim. liito-oravat, lahokaviosammal jne.) ja todetaan myös, ettei ympäristöselvityksiä ole tehty alueelle. Samalla esittävät riskienhallintatoimenpiteeksi ”Alueelle laadittavat tarvittavat ympäristöselvitykset”.*

Ilman riittävää ympäristövaikutusten arviointia vaarana on monimuotoisen luonnon tuhoaminen ja kulttuurisesti arvokkaan maiseman pyyhkiminen kartalta.

*6) luonnonvarojen säästeliästä käyttöä;*

ELY-keskuksen antaman lausunnon mukaan *uuden alueen talon- ja infrarakentamisen kasvihuonekaasupäästöt ovat suuret. 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.*

*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.*

*Kaava-alueelle luonnonmukaisiksi jäävät alueet edistävät yhdessä alueelle rakennettavien viherrakenteiden kanssa ilmastonmuutokseen sopeutumista ja varautumista suunnittelualueella. Tämän vuoksi kaavatyössä kannattaa huomioida mm. miten asemakaavaratkaisuilla 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?*

Tähän lausuntoon nojaten on mahdotonta nähdä luonnonvarojen säästeliästä käyttöä ja kestäväen kehityksen toteutumista.

*7) yhdyskuntien toimivuutta ja hyvää rakentamista;*

Sipoon kunnan voimassa olevassa strategiassa todetaan *”Vuotuinen keskimääräinen väestökasvutavoite noin 500 henkilöä. Asuntorakentamisesta puolet toteutetaan pientaloissa.”*

Nämä tavoitteet koskevat koko kuntaa, joten Nikkilän raju yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja näin voimakkaat ja ylimitoitettut alueelliset kasvutavoitteet eivät ole linjassa vallitsevan strategian kanssa. Tämän toteutuessa vaarana on myös Sipoon muiden alueiden kehittämishankkeiden pysähtyminen jo pelkästään taloudellisista syistä, resursseista puhumattakaan.

ELY-keskus on lausunnossaan kehottanut kuntaa arvioimaan kaavan vaikutuksia myös siitä näkökulmasta, että Nikkilä-Kerava -rataa ei avata henkilöliikenteelle.

Tätä arviota ei ole tehty, tai siitä ei ole avoimesti kommunikoitu päättäjille tai kuntalaisille.

Lisäksi on lausuttu *”Kaava-alueen maaperä on rakennettavuudeltaan varsin haastava. Paksut savikerrokset voivat häiriintyessään ja runsaan kuormituksen alaiseksi joutuessaan muodostaa laajamittaisen liukupintasortuman.”*

Nämä riskit tulee huomioida vaihtoehtoisissa kustannuslaskelmissa, jotta päätöksenteko ei perustu ”paras ennuste -mentelemään” (best case scenario)

*8) yhdyskuntarakentamisen taloudellisuutta;*

Nikkilän osalta jo aikaisemmin tehdyt kaavapäätökset mahdollistavat alueen kasvua yli tuhannella henkilöllä, joten perusteltua ja välitöntä tarvetta uusille alueille ei ole.

*9) elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja toimivan kilpailun kehittymistä;  
(6.3.2015/204)*

Kaavaluonnoksessa ei ole huomioitu elinkeinoelämän toimintaedellytysten merkittävää mahdollistamista.

*10) palvelujen saatavuutta;*

Ei ole asukkaiden, tai yrittäjien intressissä luoda kahta keskusta-alueita palveluineen yhteen ja samaan kylään, vaan fokus ja toimintaedellytysten kehittämiseen liittyvät toimenpiteet on pidettävä Nikkilän nykyisessä keskustassa.

*11) liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.*

Linja-auto liikenteen kehittäminen raideliikenteen sijaan antaa sekä kustannustehokkaamman, että joustavamman palvelun eri alueilla asuville Sipoolaisille ja palvelee näin ollen myös laajempaa ryhmää.

Raideliikennettä koskevassa HSL:n antamassa lausunnossa todetaan mm seuraavaa *”Lisäksi ennen hanke- ja rahoituspäätöstä tulee varautua kalusto- ja varikkoratkaisuun, tehdä tarvittavat ratasuunnitelmat sekä sopia seudullisesti Sipoon ja Keravan kuntien liikenteen operointikustannusten ylimääräisistä rahoitusosuuksista. Näistä Sipoo on ilmoittanut osaltaan ottavansa vastuun.”*

Kenen esittämä lausunto tai millä toimivaltuuksilla ”Sipoo on ilmoittanut osaltaan ottavan vastuun”? Viranhaltijat vai löytyykö tästä poliittinen päätös?

Väyläviraston antamassa lausunnossa todetaan seuraavaa. *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 -radan aluevaraus selvitys, jossa henkilöjunaliikenteen edellyttämiä tarpeita selvitetään ja vaikutuksia arvioidaan. Väylävirasto huomauttaa, että Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavatyön osalta olisi hyvä odottaa kyseisen selvityksen valmistumista ja huomioida sen johtopäätökset alueen kaavaratkaisussa.*

Ilman väyläviraston mainitsemaa selvitystä ei saada objektiivista kuvaa hankkeen toteuttamismahdollisuuksista, eikä laadukasta ja luotettavaa talousarviota koko hankkeen osalta.

*9 § (5.5.2017/254) Vaikutusten selvittäminen kaavaa laadittaessa*

*Kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.*

*Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.*

*Kun kaava laaditaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017) 3 §:ssä tarkoitetun hankkeen toteuttamiseksi, hankkeen ympäristövaikutukset voidaan arvioida lain 3 luvun mukaisen menettelyn sijaan kaavoituksen yhteydessä. Hankkeesta vastaavan on tällöin toimitettava*

*mainitun lain 16 ja 19 §:ssä tarkoitetut tiedot kaavan laatimisesta vastaavalle viranomaiselle. Yhteysviranomaisen vastaa ympäristövaikutusten arvioinnin riittävyyden tarkistamisesta sekä ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukaisen perustellun päätelmän tekemisestä.*

*Jos hankkeesta vastaava on sama kuin kyseisen kaavan laatimisesta vastaava viranomaisen, ei hankkeen ympäristövaikutusten arviointia voida kuitenkaan tehdä kaavan laatimisen yhteydessä.*

*Tarkempia säännöksiä kaavan vaikutusten selvittämisestä ja hankkeesta vastaavan velvollisuudesta toimittaa tietoja viranomaisille sekä viranomaisten tehtävistä ja yhteistyöstä annetaan valtioneuvoston asetuksella.*

Aiempaan viitaten "Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia." Näin ei kuitenkaan ole toimittu. Tämä on johtanut siihen, että taloudelliset arviot, väestöennustearviot ja tekniset selvitykset ovat vajaita sekä virheellisiä. Edellä mainittu herättää kysymyksen onko toteutumiselle edes juridisia edellytyksiä? Näin pahimmillaan tulemme tehneeksi päätöksiä väärin perustein.

**VASTINE:** *Kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. Jopa maankäyttö- ja rakennuslain mainitsemat tavoitteet voivat olla keskenään ristiriitaiset tietyllä alueella. Silloin tutkitaan millä reunaehdoilla tällaisen asuinalueen suunnitteleminen on mahdollista. Tässä tapauksessa on tehty kompromissi toimivan yhdyskuntarakenteen, virkistys-, luonto ja maisema-arvojen välillä: asuminen on tuotu mahdollisimman lähelle keskustan palveluita ja asemaa, kuitenkin säästämällä arvokkaimman osan maisemasta, eli Ollbäckenin purolaakson, virkistysmahdollisuudet on säilytetty hyvällä tasolla ja arvokkaimmat luontokohteet on suojeltu.*

*Kaavoitettava alue on suunniteltu ylempiasteisten kaavojen – maakuntakaavan ja Sipoon yleiskaavan – periaatteiden mukaisesti. Sipoon yleiskaavassa 2025 osa alueesta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Se tarkoittaa käytännössä sellaista rakentamista, jota voidaan kuvata esimerkiksi sanalla pikkukaupunkimainen. Sipoo on laaja kunta, jossa on tilaa monenlaiselle rakentamiselle ja asumiselle, eikä kunnassa ole vain yhtä asutustyyppiä. Yleiskaavassa on osoitettu mihin erityyppiset asuinalueet sijoitetaan, aina keskusta-alueista maaseuturakentamiseen. Asemakaava on siten yleiskaavan ja Sipoon aluerakenteen mukainen. Selvyyden vuoksi todetaan, että asemakaavaa ei voida laatia ylempiasteisten yleis- ja maakuntakaavojen vastaisesti.*

*NG8-suunnitelma on kestävä kehityksen mukainen: kaavassa on huomioitu niin 1) ekologiset, 2) taloudelliset, 3) kulttuuriset kuin 4) sosiaaliset seikat. Lyhennetyksi mm.:*

- 1) Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä.*



- 2) *Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla.*
- 3) *Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat kulttuuriympäristön kohteet ja niiden arvot. Selvitysten perusteella arvokkaimmat kohteet on suojeltu.*
- 4) *Kaavas suunnittelussa on huolehdittu virkistysalueiden riittävydestä koko taajaman näkökulmasta, virkistysalueiden hyvästä saavutettavuudesta, asuinmahdollisuuksien laaja-alaisesta tarjonnasta (omakotitalo, rivitalo, kerrostalo, minitalo, jne.), alueen riittävästä palvelumitoituksesta ja toimivasta liikenneverkostosta, sekä viihtyisästä asuinympäristöstä.*

*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 ja kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. 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.*

*Vuorovaikutus on kaavaprosessin aikana tehty huomattavasti lain vaatimaa minimitasoa laajemmin: on ollut karttakysely, nettikeskusteluja, kaavakävely, maastonäyttely, webinaari ja yleisötilaisuuksia tavallisen kirjallisen palauteantomahdollisuuden lisäksi. Kaavan eri vaiheista on virallisten kuulutusten lisäksi tiedotettu erillistiedottein ja sosiaalisessa mediassa.*

*Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle 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.*

*Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäaluetta noin 18 ha*

*verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.*

*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 koskeissa 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.*

*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 ja uudisrakennukset sopeutetaan materiaaliltaan ja väriltään kartanoympäristöön. Uudisrakennuksissa tulee kuitenkin näkymään niiden uusi käyttö, kun niiden toiminto ei enää liity maatalouteen. Nämä uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. 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 kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.*

*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 lähivuosikymmeninä. 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 liikenneneruuhkissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.*

*Kaavasta on laadittu luontoselvitys ja Natura-arvioinnin tarveharkinta. Luontokartoitus on tehty, jotta voidaan tunnistaa ne luontoarvot, jotka ovat olennaiset asemakaavan laadinnassa. Kyseessä ei ole kartoitus alueen koko lajikannasta. Valvovat viranomaiset ovat todenneet selvitykset riittäväksi tähän tarkoitukseen ja että kaava on huomioinut luontoarvot sopivalla tavalla.*

*Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Siksi purolaaksojen yli suunnitellut kadut on suunniteltu pitkille silloille tierumpujen sijaan, jotta puroumat säilyvät.*

*Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Purouomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.*

*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. 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.*

*Uusien asuinrakennusten rakentaminen edellyttää rakennusmateriaalien tuottamista sekä katu- ja kunnallistekniikan rakentamista. Osittain kaavaratkaisun ekologisuus riippuu rakentamisessa käytettävistä materiaaleista sekä valittavista lämmitysmuodoista. Uuden asuinalueen rakennukset voivat olla laajasti puurakenteisia, mikä pienentää alueen 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. Alueen nykyinen vähäinen rakennuskanta on tarkoitus säilyttää*

*Maamassojen käsittely on usein yksi merkittävä asuinalueiden rakentamisesta aiheutuva energia- ja ilmastovaikutus. Kaavaratkaisu hyödyntää nykyistä maastoa, joten suuriin maanmuokkauksiin ei ole tarvetta. Ainoa poikkeus tähän on suunniteltu kokoojakatu radan ali, jossa joudutaan tekemään luiskauksia ja pengerryksiä, jotta pääsee radan ali ja puron yli. Uudella radan alikululla toisaalta myös varaudutaan ilmastomuutokseen, koska se toimii varayhteytenä niissä tapauksissa, kun Pornaistentie on poikki Sipoonjoen tulvien takia. Tulvat voidaan olettaa toistuvan useammin tulevaisuudessa lisääntyvän sadannan takia.*

*Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radän (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. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.*

*Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhdanteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisällytetty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemanseutu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.*

*Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue sijoittuu saviselle maaperälle, joka asettaa erityisvaatimuksia rakentamiselle. Muun muassa paalutus on tarpeellinen monessa paikassa kaava-alueella. Huomionarvoista on, että lähes koko Nikkilän taajama on rakennettu tälle samalle, rakentamiselle haastavalle savimaalle. Rakennettavuus on huomioitu kustannuslaskelmassa ja kaavan määräyksissä.*

*Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi*

*asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.*

*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. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.*

*Esitettyjen alueidenkäyttövarausten kautta kaavaratkaisu mahdollistaa myös kaupan ja muun yksityisen palvelutarjonnan lisääntymisen. Näin kaava luo osin edellytyksiä yritystoiminnalle ja kunnan työpaikkaomavaraisuuden kasvamiseen. Kaavassa on lähdetty siitä, että ensisijaisesti uusi asuinalue tukeutuu olemassa oleviin palveluihin Nikkilän keskuksessa, mutta on myös varauduttu siihen, että alueella on jonkun verran tarvittavia omia palveluita.*

---

## 97 Anmärkning DÖ, 1 undertecknare

### NG8, Stationsområdet och Lukkarin koulu

För att skapa en förståelig och helhetsaktande bild av de ovannämnda områdens framtid så borde planerna för dessa göras samtidigt. Bland annat behövs det för att förstå kostnaderna av utbyggningen av de två första, alltså NG8 och stationsområdet, samt för de nya arrangemangen vid Lukkarin koulu. Områdets (NG8, stationsområdet) trafik kommer att starkt bero på bron och tunneln från NG8 till Lukkari samt av vägen till stationsområdet. Då det argumenteras att tågtrafik ska utnyttjas i framtiden speciellt i fallet av NG8, så borde dessa projekt gå hand-i-hand. Kommunen borde måsta kunna visa hur den tänker sig att trafiken ska löpa med de beräknade 4000 nya bilar som ska förbi skolan, allaktivitetshallen, fotbollshallen, mm.

Dessutom måste man beräkna kostnaderna för helheten – både beslutsfattare och invånarna måste veta hur framtiden ser ut. En helhetsberäkning behövs för att även om kommunen tjänar på försäljning av alla tomter på NG8 så är det ju möjligt att utbyggnaden

av stationsområdet och relaterade vägar går på minus (darrförminskning, broar till stationen, etc).

Hela området (NG8, stationsområdet, skolan, allaktivitetshallen, fotbollshallen, och kringliggande byggnader) behövs ta i betraktande för att förstå helhetskostnaderna och tiden det tar att förverkliga området (att bygga alla vägar, få alla tomter sålda, att få igång tågen, osv). Området är redan idag vältrafikerat med alla barnskjutsar och annan trafik som redan går där till skolan och hallarna, så det borde redas ut redan innan beslut fattas att hur trafiken och parkeringen ska fungera säkert och smidigt i framtiden.

- Rutterna för skolbarn och idrottare ska slås fast. Hur kan man hämta, föra, parkera vid skolan, allaktivitetshallen och fotbollshallen
- En planöversikt för både NG8, stationsområdet, fotbollshallen och Lukkarin koulu, där vägar och tunnlar ingår, behövs innan NG8 kan godkännas.
- Helhetskostnaderna och tidtabellen för områdena måste ges innan beslutsfattarna behandlar planen för att kostnader och inflyttning tydliggörs.
- Liksom ELY-keskus konstaterar i sitt utlåtande vore det bäst om vägen under banan inte byggs just där.

#### Tåget

Nickby kommer inte ha tillräckligt med folk för att tågen ska starta i åtminstone tio år till. HRT har i tidigare beräkningar kommit fram till att 10 000 människor i Nickby och sammanlagt 20 000 på hela vägen till Kervo kunde räcka för tåg. Sibbo är tvunget att betala kostnaderna ifall man vill ha tåget före det, alltså innan det bor 10 000 personer i Nickby som HRT beräknat att behövs för att antalet passagerare skall räcka till ekonomiskt. Om Sibbo skall stå för det underskottet måste kostnaderna för tåget räknas med som en del av kostnaderna för helheten eftersom stöd ju behövs under flera år.

För att inte tala om hur stor andel folk distansjobbar nuförtiden, vilket kan ändra kalkylerna drastiskt när folk inte längre kör lika mycket.

Vill man bygga ut och skynda på planer i Nickby på basen av möjligheten att få ett tåg till Nickby måste man göra följande:

- Sibbo kommun bör be om en ny genomgång av möjligheten att starta tåg till Kervo både befolkningsmässigt och tidtabellsmässigt, samt kostnadsmässigt innan NG8 godkänns
- Man bör också reda ut hur övergången till tåg skulle inverka på bussförbindelserna till byarna och hur folk kan ändra sina vanor (minst två byten för att komma till Helsingfors, inkluderande ståplats från Kervo på morgonen (Z, R-tåg), jämfört med dagens turer då man får sitta från Nickby till Helsingfors – är tåget till Kervo faktiskt attraktivt för Sibbobor?
- Vad är kostnaden för att upprätthålla tåget från år 2030 framåt tills tillräcklig mängd passagerare finns?

#### Friluftslederna

Friluftslederna med tillgång till skog både för långa och korta rutten bör kunna tillfredsställas. Detta har framkommit i många insändare och anmärkningar redan under utkastskedet. Nuvarande korta rutten verkar inte alls gå i skogen enligt nuvarande plan.



Nickby Gård är det viktigaste friluftsområdet för Nickby och byarna i mellersta och Norra Sibbo -- Skolor såväl som vanliga människor och idrottare utnyttjar området sommar såväl som vinter.

- Byggnationen och vägen i skogen från NG9 tas bort. Vägen kan flytta till andra ändan av området under Byberget. Lämpliga justeringar görs i planen för att kunna flytta vägen och anpassa friluftsvägen.

#### Hållbarhet

Området bör byggas hållbart och husen bör vara i trä, även höghusen bör alltså byggas i trä. I planen bör också sättas in att varje hus måste sätta upp solpaneler för elproduktion. På området bör varje bostadshus kunna tillhandahålla laddning för elbilar.

- Alla hus byggs i trä
- Solpaneler för varje hus
- Varje hus bör förses med laddningsplats för bilar

#### Ordningsföljd för genomförande

Området är i högt värderat friluftsbudskap idag – om området börjar byggas, måste friluftslederna först göras i skick innan övrig infrastrukturbyggnation görs eftersom hela området är i fritidsbruk året om.

- Friluftslederna görs först, innan övrig byggnation börjar
- Måttlig bygge till början, bygg mot järnvägen och lämna åkern orörd.
- Utveckla helst övriga delar av Nickby först, inklusive stationsområdet, innan NG8 förverkligas.

#### ***BEMÖTANDE:***

##### *NG8, Stationsområdet och Lukkarin koulu*

*Detaljplanen är en av flera andra planer som möjliggör att persontågtrafik inleds på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan). Persontågtrafiken är ändå inte en direkt konsekvens av detaljplanen, eftersom detaljplanen också kan fungera utan persontågtrafik, vilket även utretts i detaljplanens konsekvensbedömning. Ett godkännande av detaljplanen innebär inte automatiskt att persontågtrafik inleds, utan det krävs ett skilt projekt och helt skilda beslut för det. Mer eller mindre alla detaljplaner i Nickby bidrar till att möjliggöra persontågtrafiken för sin del. Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågavarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse.*

*Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex.*

*vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.*

*Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomi är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågtrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation.*

*Vid idrottshallstomten längs Klockarvägens förlängning har planerats avhämtningsplatser för bilpassagerare. Parkeringsområdet på andra sidan Klockarvägen har planerats speciellt för sådana tillfällen då det är stora evenemang i övertryckshallen och i dess närområde. Då är det möjligt att flytta parkeringen helt bort från hallens ingång till det skilda området, eftersom parkeringen i sig kan orsaka farosituationer då det är mycket folk på plats. I gatuplaneringen kommer detaljerna för säkra övergångsställen att planeras närmare.*

#### Tåget

*Detaljplanen är en av flera andra planer som möjliggör att persontågtrafik inleds på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan). Persontågtrafiken är ändå inte en direkt konsekvens av detaljplanen, eftersom detaljplanen också kan fungera utan persontågtrafik, vilket även utretts i detaljplanens konsekvensbedömning. Ett godkännande av detaljplanen innebär inte automatiskt att persontågtrafik inleds, utan det krävs ett skilt projekt och helt skilda beslut för det. Mer eller mindre alla detaljplaner i Nickby bidrar till att möjliggöra persontågtrafiken för sin del. Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågasvarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse. För kostnaderna hänvisas till föregående rubrik.*

*Persontågtrafiken förutsätter enligt utredningar cirka 20 000 invånare i bankorridoren, varav en del på Kervosidan om kommungränsen. Bankorridorens invånartal år 2021 var över 13 000.*

#### Friluftslederna

*Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreativområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreativområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågtrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrum utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckt grönområde 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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya ruten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*

*Gatunätverket på planområdet har planerats så att det bildar en fungerande helhet med resten av Nickby, vilket bland annat kräver att ett fungerande bussnätverk tas i beaktande. En lönsam busstrafik, både kostnads- och tidsmässigt, kräver genomlöpande gator mellan bostadsområdena. En tunnel under Byberget skulle bli dyr.*

#### Hållbarhet

*Byggnaderna i det nya bostadsområdet kan i hög utsträckning vara trähus. Av planområdets byggnadsbestånd är fyra femtedelar i småhus och dessa brukar i praktiken nästan uteslutande byggas i trä. I planens byggsättsanvändningar nämns installerandet av solpaneler, men det är inte ett tvång. Om byggandet av laddningspunkter för elbilar finns lagstadgat i en skild lag, så i detaljplanen är det inte nödvändigt att göra skilda bestämmelser om saken.*

#### Ordningsföljd för genomförande

*Planen kommer att genomföras ett område i sänder, enligt efterfrågan. Kommunen bygger inte bostäder, utan de byggs i den takt det finns människor som vill flytta till Sibbo. Genomförandet kommer att över 10 år. Planen kunde ha planerats i mindre delar, men genom att planera hela området på en gång hålls helheten sammanhängande och den*

*kommer därmed också i kommuninvånarnas vetskap. Då planen genomförs ett område i taget blir de befintliga friluftlederna i användning så länge området ännu inte börjat bebyggas. Ersättande friluftleder genomförs innan de som upphör tas ur bruk.*

*I planstommen för Nickby granskades 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 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 området 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.*

---

## 98 Muistutus EA, 1 allekirjoittaja

NG8 päätöksenteossa mukana olleena, kaavamuutokseen liittyvien taloudellisten faktojen puuttuminen ja kokonaisuuden hahmottamisen vaikeus, niin kuntalaisen kuin päättäjän näkökulmasta huolestuttaa. Sipoon talous on hyvällä tolalla vielä tänä vuonna ja v. 2023, mutta melkoinen talouden romahdus tapahtuu v. 2024.

Alkuperäisessä NG8 alueen päätöksenteossa kaavoitettavan asuinalueen ja aseman alue ajateltiin kokonaisuutena, jonka vuoksi silloiset suunnitelmat hyväksyttiin. Nyt joutuu huomaamaan, sekä kaavamateriaalista että virkamiesten vastauksista, että molempia alueita ajatellaan aivan ominaan ja toisistaan erillisinä. Näin ei ollut tarkoitus.

Kaavan tarkoitus on ollut henkilöjunaliikenteen aloittaminen Nikkilä-Kerava rataosuudelle ja sen mahdollistamiseksi tavoitteena asukasluvun kasvattaminen. Näiden tarkoitus on ollut kulkea käsi kädessä.

Nyt joutuu huomaamaan, että NG8 aluetta on suunniteltu ilman samanaikaista juna-aseman kaavaa ja siihen liittyviä selvityksiä mm. "ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset", joita Maankäyttö- ja rakennuslain 9§ edellyttää. "Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia."

Huolestuttavaa myös on, että kunnan aikomuksena on toteuttaa Lukkarintien jatke siltoineen ja alikulku-/tunneleineen sekä pari muuta siltaa, jotta valtiolle voisi osoittaa, että

Sipoon kunta on tosissaan ja toteuttamassa kaavahanketta hinnalla millä hyvänsä, saadakseen 3 miljoonan valtionavun.

Myös Lukkarintien ja Lukkarin koulun ympäröimä alue on suunnittelematta. Tästäkään ei löydy kustannuslaskelmia kaavamateriaalista. Liikenteen ohjaaminen 4.000 auton vuorokausimäärällä Lukkarintietä koulun ohitse, noin parin sadan metrin etäisyydellä koulurakennuksesta, on vastuuton ehdotus, tietäen minkälainen ruuhkainen tilanne koulun alueella on jo nyt, varsinkin iltapäivisin ja iltaisin Lival SC jalkapallohallin ja kunnan monitoimihallin käyttäjistä.

Kunnan talouden hiipuesssa lähivuosina taloussuhdanteiden vanavedessä ja näin epävarmoissa oloissa NG8 hanke tulee pysäyttää.

Pyydän että niin kuntalaisille veronmaksajina kuin päättäjillekin annetaan täydelliset ja ajantasaiset taloudelliset faktat koko NG8 hankkeesta, asemahankkeesta, koko Lukkarin ympäristön alueesta sekä liikenneratkaisuisista, ennen kuin kaavaa viedään yhtään eteenpäin.

**VASTINE:** *Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.*

*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. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.*

*Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu*

*suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

*Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhdanteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisällytetty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemansetu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.*

---

## 99 Anmärkning EB, 1 undertecknare

### Yrkande:

Detaljplanen är lagstridig och kan inte godkännas med stöd av de motiveringar som anges nedan. Planen står i strid med de riksomfattande målen för områdesanvändning samt med bland andra följande paragrafer i markanvändnings- och bygglagen (MarkByggl): 1 §, 5 §, 9 §, 54 § 2-3 mom. och 62 § MarkByggl.

### Motivering:

#### 1. INLEDNING

*Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för ett grönt, småstadslikt bostadsområde i norra delen av Nickby i enlighet med Generalplan för Sibbo 2025 så att dagens tätortscentrum utvidgas till norra sidan av banan. Målet är att möjliggöra mångsidigt byggande från flervåningshus till småhus, närservice för området samt att bevara och utveckla grön- och rekreationsområdena. Detaljplanen bidrar till uppnåendet av målet om att öka antalet invånare i Nickby till 10 000, vilket förutsatts för att persontågstrafiken ska inledas på Nickby–Kervo-banan. Tågstationsområdet behandlas i en*



*egen detaljplan, men avsikten är att planera Nickby gårds centrum som ett mångsidigt bostads- och serviceområde som stöder sig starkt på tågstationen.*

Som utgångspunkt för planeringen fungerar även de riksomfattande målen för områdesanvändning som Finland utarbetat i anslutning till:

- Fungerande samhällen och hållbara färdstätt
- Ett effektivt trafiksystem
- En sund och trygg livsmiljö
- En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar

De riksomfattande målen kan enligt 22 § MarkByggL omfatta ärenden som med tanke på regionstrukturen, områdesanvändningen eller trafik- eller energinätet är av internationell betydelse eller av betydelse för ett större område än ett landskap, har en betydande inverkan på det nationella kultur- eller naturarvet, eller har en nationellt betydande inverkan på den ekologiska hållbarheten, regionstrukturens ekonomi eller möjligheterna att undvika betydande miljöolägenheter. Enligt 24 § MarkByggL skall de statliga myndigheterna i sin verksamhet beakta de riksomfattande målen för områdesanvändningen, främja möjligheterna att uppnå dem och bedöma vilka konsekvenser myndigheternas åtgärder har för regionstrukturen och områdesanvändningen.

I enlighet med de allmänna målen i MarkByggL skapar de riksomfattande målen för områdesanvändningen förutsättningar för en bra livsmiljö samt främjar en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar utveckling (1 § MarkByggL). Målet när det gäller att främja en hållbar utveckling är att trygga goda levnadsförhållanden för nuvarande och kommande generationer. Detta innebär också att miljön, individen och ekonomin beaktas jämnt i planeringen av och beslutsfattandet om områdesanvändningen.

Lagstiftningens mål är också att tillförsäkra alla en möjlighet att delta i beredningen av ärenden och att säkerställa att planeringen är högklassig och sker i växelverkan, att det finns tillgång till mångsidig sakkunskap och att det ges öppen information om de ärenden som behandlas. Målen för områdesplaneringen konkretiseras i 5 § MarkByggL.

Detaljplanen uppfyller inte målen och de krav på områdesanvändning som ställs i MarkByggL i enlighet med vad som anförs nedan.

## 2. VÄRNANDET OM KULTUR- OCH NATURMILJÖN

### 2.1 Det rättsliga ramverket

Under punkt 3.4 i Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen kan man läsa följande:

*Det är viktigt med tanke på näringarna, befolkningens välbefinnande och områdenas identitet att man sörjer för natur- och kulturmiljön på ett hållbart sätt. Områdesanvändningen är av avgörande betydelse för att natur- och kulturmiljöerna samt de arkeologiska värdena ska kunna bevaras samt för att*

*internationella avtal som gäller dem ska kunna verkställas. Med områdesanvändningen påverkas också ett hållbart utnyttjande av naturtillgångarna. En hållbar användning av natur- och kulturmiljöerna blir verklighet när deras regionala mångfald och tidsskikt tryggas. Den finska kulturmiljön som helhet baserar sig på nationella inventeringar, som myndigheterna har gjort och som gäller nationellt värdefulla landskapsområden, nationellt betydande bebyggda kulturmiljöer och nationellt betydande arkeologiska objekt. I områdesanvändningen är det nödvändigt att identifiera dessa områden och beakta dem så att deras värden tryggas.*

*En betydande del av de naturvärden som är viktiga med tanke på naturens mångfald liksom också av de värdefulla sammanhängande naturområdena är belägna utanför skyddsområdena. Med tanke på främjandet av naturens mångfald och de internationella förpliktelser som gäller detta är det viktigt att naturvärdena och de områden och ekologiska förbindelser som är viktiga för dem beaktas vid områdesplaneringen och att de inte splittras i onödan genom annan områdesanvändning. Ekologiska förbindelser har stor betydelse också med tanke på anpassningen till klimatförändringen, eftersom de gör det möjligt för arter att flytta till nya livsområden när klimatet värms upp. Urbaniseringen, den växande natur- och kulturturismen, människornas ökande fritid samt den betydelse det har för folkhälsan att röra sig i naturen ökar behovet av områden som lämpar sig för rekreation. Till följd av detta är det i områdesanvändningen nödvändigt att ägna uppmärksamhet åt att det finns tillräckligt med rekreationsområden som har både hög kvalitet och god tillgänglighet och att rekreationsförbindelserna är kontinuerliga.*

*Uppnåendet av målen stöder en trivsamt och sund boendemiljö för invånarna genom att miljöriskerna minskas och det sörs för att områden som är viktiga för rekreationen bevaras. Det att miljöriskerna minskar gör att också de ekonomiska riskerna avtar och den övergripande säkerheten tilltar.*

Som riksomfattande mål anges bland andra följande:

*Det sörs för att den nationellt värdefulla kulturmiljön och naturarvet värden tryggas.*

*Bevarandet av områden och ekologiska förbindelser som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas.*

*Det sörs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består.*

Enligt 5 § punkt 3 MarkByggL är målet för områdesplaneringen att främja den byggda miljöns skönhet och värnandet om kulturvärden. Enligt 5 § punkt 4 är målet för områdesplaneringen att främja möjligheterna att bevara naturens mångfald och andra naturvärden. Enligt 54 § 2 mom. MarkByggL skall den byggda miljön och naturmiljön värnas och särskilda värden i anslutning till dem får inte förstöras. På det område som

planläggs eller i dess närmaste omgivning skall det finnas tillräckligt med parker eller andra områden som lämpar sig för rekreation. Enligt 54 § 3 mom. MarkByggL får detaljplanen inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt på ett sätt som inte är motiverat med beaktande av detaljplanens syfte. Genom detaljplanen får inte heller markägaren eller någon annan rättsinnehavare åläggas sådana oskäligen begränsningar eller orsakas sådana oskäligen olägenheter som kan undvikas utan att de mål som ställs för planen eller de krav som ställs på den åsidosätts.

Detaljplanen strider mot de riksomfattande målen och bestämmelserna på de sätt som anges nedan.

## 2.2 Kulturvärdena vid Nickby gårds rekreationsområde

År 1981 beslöt kommunstyrelsen i Sibbo i samråd med museiverket att låta göra en kulturhistorisk inventering av kommunens byggnader. Kriterierna sammanfattades i bokstäverna R (rakennushistoriallisesti arvokas/byggnadshistoriskt värdefull), H (historiallisesti arvokas/historiskt värdefull) och M (maiseman tai ympäristön kannalta arvokas/ värdefull med tanke på landskapet eller miljön). I samband med det här klassificerades Nickby gård i likhet med Gamla kyrkan som R, H, M. Även en nyare utredning av Livady Oy (2020) klassar gårdsmiljön med omgivande åkrar som en nationellt värdefull kulturhistorisk miljö. Också här likställs området med landskapet kring kyrkorna i Kyrkoby.

Borgå museum har även i sitt utlåtande till detaljplaneutkastet för NG8 (16.2.2021) anfört följande:

*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.*

Också i sitt utlåtande till KR3 – Planstomme för Nickby har Borgå museum (24.2.2021) lyft upp värdena kring Nickby gård:

*Muutamasta asiasta Porvoon museo katsoo aiheelliseksi huomauttaa kaavarungosta. Nikkilän kartanon alueella on maisemallisesti arvokas aluekokonaisuusmerkintä ristiriidassa oleellisesti muuttuvan asuin- ja lähipalvelujen aluemerkinän kanssa. Tarkemmassa suunnittelussa tuleekin tutkia maisemallisten arvojen huomioon ottaminen uudisrakentamisen sijoittelussa. Maisemalliset arvot ja näkymät tulee ottaa huomioon yleisesti*

*muutoinkin avoimilla maatalouden muokkaamilla alueilla, joille asutusta on suunnitteilla.*

Också Sibbo Hembygdsförening r.f. har i sitt utlåtande till detaljplaneutkastet framhållit betydelsen av att byggnaderna och miljön kring Nickby gård skulle bevaras. De här utredningarna och utlåtandena har inte beaktats i den fortsatta planeringen. Tvärtom har man medvetet ignorerat dem, vilket exempelvis bemötandet av utlåtandena klart visar.

De kulturhistoriska värdena kring Nickby gård visualiseras i bilaga 1.

Detaljplanen har inte i tillräcklig mån beaktat det skyddsvärda området kring Nickby gård, utan bebyggelse och infrastruktur har planerats in för nära. Detaljplanen strider följaktligen mot de riksomfattande målen för områdesanvändning samt mot 5 § punkt 3 och 54 § 2 mom. MarkByggL. Områdets kulturhistoriska värde måste erkännas och åkrarna närmast gårdsbyggnaderna bör lämnas obebyggda.

### 2.3 Naturvärdena vid Nickby gårds rekreationsområde

Nickby gårds rekreationsområde utgör en mosaik av olika biotoper, vilka tillsammans skapar en oersättlig helhet. De mest skyddsvärda områdena är Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan, vilka idag alla är i naturenligt tillstånd. Bäckar på lerjord i södra Finland klassificerades år 2018 som en akut hotad miljö (CR) i södra Finland. Bäckarna har sitt ursprung i källor och är vattenfyllda året runt. På miljöförvaltningens gemensamma webbtjänst ymparisto.fi kan man läsa följande om naturtyper i anslutning till källor (lähteikköluontotyypit) på finska:

*”Lähteikköluontotyyppiä luonnehtii jatkuva pohjaveden virtaus (lähteisyys). Vesi on kylmää, tasalämpöistä läpi vuoden ja jatkuvan virtauksen vuoksi hapekasta ja mineraalirikasta. Lähteiköllä tarkoitetaan yhtenäistä lähdevaikutteista aluetta, johon voi sisältyä avovetisiä lähteensilmäkkeitä, lähdepuroja ja -noroja sekä tihkupintoja, joilla ei ole avovesipintaa. Lähteikkö käsittää myös vallitsevasti lähdevaikutteiset reunavyöhykkeet kivennäismaan rajaan asti tai suolla tai lähdepurossa niin pitkälle kuin lähdevaikutus on vallitsevaa. Lähteikkö on siis varsin laaja termi, joka kattaa monenlaisia ja monenkokoisia esiintymiä yksittäisistä pienialaisista ja selvärajaisista silmäkkeistä jopa useiden hehtaarien kokosiin lähteikkökomplekseihin.*

*Lähteiköt tarjoavat ravinteisuutensa ja erityisen pienilmastonsa ansiosta elinympäristön vaateliaalle ja osin myös harvinaiselle putkilokasvi-, sammal- ja selkärangatonlajistolle. Lähteiköt ovatkin tyypillisesti ympäristöään rehevämpiä ja monimuotoisempia elinympäristöjä.*

*Ihmistoiminnan seurauksena suuri osa etenkin Etelä- ja Keski-Suomen lähteiköistä on tuhoutunut, mutta tuhoutuneiden esiintymien määrää ei tunneta.”*

Naturvärdena vid Nickby gårds rekreationsområde beskrivs närmare i bilaga 1. Om planens konsekvenser för den naturmiljö som inte direkt berörs av byggande redogörs närmare under punkt 5 i anslutning till konsekvensbedömningen.

Detaljplanen för NG8 förstör den viktiga naturmiljön i anslutning till rekreationsområdet och strider härigenom mot de riksomfattande målen för områdesanvändning samt mot 54 § 2 mom. MarkByggL.

#### 2.4 Rekreativvärdena vid Nickby gårds rekreationsområde

Nickby gårds rekreationsområdet är ett gammalt och av invånarna älskat rekreationsområde. Dess mångsidighet gör det unikt (se bilaga 1). Detaljplanen raserar hela området värde. Att jämställa lätttrafikleder och parkstråk i byggd miljö med rekreationslederna på området idag är en skymf mot alla nickbybor. Att förlägga nya friluftsleder och skidspår till bäckfårorna i de akut hotade bäckarnas känsliga miljö och att räkna in bäckfårornas naturskog i summan av områdets hektar (ha) rekreativsskog är likaså förkastligt.

Emedan största delen av ett rekreationsområde omvandlas till bostäder och infrastruktur samtidigt som den resterande arealen skall tillgodose hela norra Sibbos nuvarande och framtida invånares rekreativbehov kan man under inga som helst omständigheter argumentera för att det i omgivningen finns tillräckliga områden som lämpar sig för rekreativ. Inga likvärdiga ersättande områden finns att uppbringa. Samtidigt är det ostridigt att detaljplanen leder till att kvaliteten på alla nickbybors livsmiljö försämras avsevärt. Tillväxtmålen som sådana kan inte i sig anses motivera detaljplanens syfte, emedan Nickby kan växa på andra områden i kommunens ägo. Inte heller spårtrafik kan betraktas som ett sådant motiverat syfte med detaljplanen, i enlighet med vad som anförs nedan under punkt 4.

På det område som planläggs eller i dess närmaste omgivning skall det finnas tillräckligt med parker eller andra områden som lämpar sig för rekreativ. Enligt 54 § 3 mom. MarkByggL får detaljplanen inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt på ett sätt som inte är motiverat med beaktande av detaljplanens syfte.

Detaljplanen för NG8 strider mot de riksomfattande målen för områdesanvändning samt mot 54 § punkterna 1, 4 och 5 samt 54 § 2-3 mom. MarkByggL. Områdets rekreativvärde och betydelse för invånarna måste erkännas och området bör lämnas obebyggt i sin helhet.

### 3. EN SUND OCH TRYGG LIVSMILJÖ

#### 3.1 Om målsättningen som sådan

Under punkt 3.3 i Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen kan man läsa följande:

*”En uppgift för den hållbara områdesanvändningen är att förebygga betydande men för hälsan och miljön. Detta är nödvändigt också med tanke på ekonomin. I synnerhet uppvärmningen av klimatet ökar sannolikheten för allvarliga och oåterkalleliga ändringar och förutsätter avgöranden gällande områdesanvändningen för anpassning till klimatförändringen. Behovet att anpassa sig till klimatförändringen beror i synnerhet på förändringar i regnmängderna, översvämningarna, medeltemperaturen, markskiktet och grundvattenförhållandena samt på den allmänna förekomsten av extrema väderfenomen såsom stormar, störtregn och översvämningar i tätorterna.*

*Skadliga faktorer i anknytning till en hälsosam och säker livsmiljö är i synnerhet trafikens och produktionsverksamhetens utsläpp i marken, vattnet och luften, exponering för buller samt olyckor som påverkar miljön.*

*Nästan en miljon finländare exponeras för skadligt buller utifrån. Det har konstaterats att fortgående bullerexponering orsakar allvarliga men för hälsan. Vibrations-skador orsakas särskilt i omgivningen runt spårtrafiken. Små partiklar i luften har bedömts orsaka cirka 2 000 förtidiga dödsfall årligen i Finland. Olägenheterna kan minskas genom att man placerar funktioner som är känsliga för dem på ett ändamålsenligt sätt eller genom att man begränsar spridningen eller bildandet av själva utsläppen.*

*Lösningarna gällande placeringen samt andra beredskapsmetoder inom områdesanvändningen är i allmänhet förmånligare än åtgärder som vidtas efter att områdena har realiserats. Planeringen av områdesanvändningen har en betydande roll vid tryggheten av grundvattnet. Särskilda utmaningar medför det om man placerar bosättning och andra känsliga funktioner och funktioner som orsakar risk för storolycka nära varandra. Enligt Seveso III -direktivet ska medlemsstaterna försäkra sig om att målet att förhindra storolyckor och att begränsa följderna av sådana på människors hälsa och miljön beaktas i medlemsstaternas markanvändningsplanering. Minskningen av exponeringen för olägenheter har en betydande inverkan på befolkningens hälsa och på samhällsekonomin.”*

Som riksomfattande mål för områdesanvändningen anges därför följande:

*”Man bereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför områden med översvämningrisk eller också säkerställs hanteringen av översvämningriskerna på annat sätt.*

*Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs.*

*Ett tillräckligt stort avstånd lämnas mellan verksamheter som orsakar skadliga hälsoeffekter eller olycksrisker och verksamheter som är känsliga för effekterna eller också hanteras riskerna på annat sätt.*



*Anläggningar som orsakar fara för storolyckor, transportrutter för farliga ämnen och de kemikaliebangårdar som betjänar dessa placeras på ett betryggande avstånd från bostadsområden, områden avsedda för allmänheten och områden med en känslig natur.”*

Detaljplanen för NG8 strider på flera punkter mot de ovan nämnda målsättningarna för en trygg och sund miljö så som anges nedan.

### 3.2 NG8 i strid med målsättningarna för en trygg och sund miljö

För det första hör de områden där tunneln och de nya broarna över Ollbäcken planeras till bygghetsklasserna 4 ”Vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö” och 5 ”Erittäin vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö”. Broarna skall grundas på pålar och vägarna behöver en ”pålplatta” (paalulaatta) som grund, dvs. en gjuten platta ovanpå betongpålar. På område 4 kan byte av jordmassor (massanvaihto) fungera som ett alternativ för vägarna. Samtliga broar skulle gå över områden klassade som både 4 och 5a. Huvudvägen skulle till största delen gå över klass 4. Alla broarna skulle byggas i områden där bygge av hus inte rekommenderas på grund av rasrisk, där risken för översvämning är reell, och där klimatförändringarna med ökad nederbörd kan komma att få oanad inverkan.

För det andra förekommer det artesiskt grundvatten på området, dvs. grundvatten under tryck som hindras från att stiga uppåt av ett tjockt lerskikt. Bygandet i anslutning till grundvattenområden måste idag betraktas som en onödig risk och det rekommenderas överlag inte längre att nya bostadsområden byggs i grundvattenområden, trots att man gjort det tidigare ([www.vesi.fi](http://www.vesi.fi)). Artesiskt grundvatten medför ytterligare risker. Om man penetrerar marken på fel ställe rinner grundvattnet upp som från en källa. Om man inte har en exakt karta över var det förekommer artesiskt grundvatten är pålningen förknippad med mycket stora risker. Man kan åstadkomma läckage och försumpning av närliggande områden. Om vattenflödena är stora, kan detta i längden leda till en sänkning av grundvattennivån någonstans i systemet. När man bygger eller slår ner pålar i ett grundvattenområde, finns det alltid en viss risk att grundvattnet kontamineras. Dessutom har undersökningar visat att det isoleringsmaterial av returglas man enligt kostnadsberäkningarna har tänkt använda vid väg- och tunnelbygget inte är lämpligt för grundvattenområden, eftersom bland annat arsenik och antimon i lerjordar kan lösas ut från isoleringsmaterialet i vatten. Bygandet riskerar följaktligen grundvattnets kvalitet och tillgänglighet.

Beträffande tunneln och brobygget vid Ollbäcken konstaterade NTM-centralen i sitt utlåtande till detaljplaneutkastet år 2021 följande:

*”Pohjaveden suojelua koskevat määräykset 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 neste tulee huomioida rakennettaessa. Rakennusten perustaminen tulee tehdä siten, ettei rakentaminen vaikuta pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin. Myös*

*pohjavesialueen ulkopuolella saven alapuolella voi esiintyä paineellista pohjavettä. 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.”*

För det tredje hör Ollbäcken till kategorin bäckar på lerjord, vilka år 2018 klassificerades som akut hotade (CR) i vårt land. Alla ingrepp i naturen borde redan på den här grunden vara strikt förbjudna. Planering av bosättning och infrastruktur kommer att förändra flödena till bäckarna, vilket i kombination med klimatförändringarna kan få katastrofala följder. Byggandet av tunneln och bron i Ollbäcken kommer att förstöra bäckens naturliknande tillstånd.

För det fjärde är det inte förenligt med en sund och trygg miljö att idag koncentrera bosättning, trafikleder och en ny järnvägsstation till en järnvägsförbindelse som fungerar som transportrutt för farliga ämnen. Kervo–Sköldvik-banan används för containertransporter från raffinaderiet i Sköldvik och annan industri i området. Enligt en utredning som gjorts om risken för storolyckor vid transport av farliga ämnen (Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät riskit Kerava–Sköldvik-radalla Sipoossa. Ramboll CM Oy, 2022) ligger banan inom influensområdet för en eventuell storolycksrisk. Att öka trafiken och mängden invånare som rör sig vid banan är inte ansvarsfull samhällsplanering.

Detaljplanen för NG8 strider mot de riksomfattande målen för områdesanvändning avseende en trygg och sund livsmiljö, eftersom central infrastruktur planeras in på ett område där risken för ras och översvämning är reell, följderna av klimatförändringarna är oklara, grundvattnets kvalitet och grundvattennivån äventyras, naturvärden hotas och invånarnas säkerhet inte kan garanteras.

#### 4. ETT EFFEKTIVT TRAFIKSYSTEM

Som riksomfattande mål för ett effektivt trafiksystem anges följande: Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Enligt 5 § punkt 11 MarkByggL är målet för områdesplaneringen är utgående från en interaktiv planering och tillräcklig bedömning av konsekvenserna främja ändamålsenliga trafikarrangemang samt i synnerhet betingelserna för kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken.

För tillfället finns ingen persontrafik på järnvägsbanan till Kervo, utan banan används för transport av farliga ämnen. Bostadsområdet stöder följaktligen inte befintliga kollektivtrafiklösningar utan är inplanerat för att skapa en ny typ av kollektivtrafikförbindelse. För att spåren skall kunna tas i bruk för persontrafik förutsätts oskäligt stora investeringar, nya trafikarrangemang och ytterligare utredningar, vars framtida slutsatser om banans ändamålsenlighet och genomförbarhet ännu inte är kända.

Härvidlag är detaljplanen för NG8 i syfte att introducera en ny kollektivtrafikmodell inte förenlig med de nationella målen för områdesanvändning.

I det här sammanhanget bör även följande noteras: Planbeskrivningen lyfter upp det faktum att hela det planerade området är inplanerat på ett avstånd på 1 km från den tilltänka tågstationen. Den här formuleringen har inte i sig någon som helst relevans. Inom samma avstånd från stationen finns nämligen också inte mindre än fyra vattendrag inklusive Natura- området Sibbo å. De övriga bäckarna är alla i naturliknande tillstånd och bör skyddas.

Dessutom är Nickby gård och det kulturhistoriskt viktiga landskapet belägna inom samma område. Detta torde i sig tala för att området kring den tilltänkta tågstationen aldrig kommer att kunna utvecklas till den tätort en lönsam tågförbindelse skulle förutsätta.

## 5. BEDÖMNINGEN AV KONSEKVENSERNA UTGÅENDE FRÅN EN INTERAKTIV PLANERING

### 5.1 Den rättsliga regleringen

Enligt 9 § MarkByggl skall en plan grunda sig på planering som omfattar bedömning av de betydande konsekvenserna av planen och på sådana undersökningar och utredningar som planeringen kräver. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas. När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive de samhällsekonomiska, sociala och kulturella konsekvenserna, samt övriga konsekvenser av planen och av undersökta alternativ utredas i behövlig omfattning. Utredningarna ska omfatta hela det område där planen kan tänkas ha väsentliga konsekvenser.

65 § naturvårdslagen lyder enligt följande: Om ett projekt eller en plan antingen i sig eller i samverkan med andra projekt eller planer sannolikt betydligt försämrar de naturvärden i ett område som statsrådet föreslagit för nätverket Natura 2000 eller som redan införlivats i nätverket, för vars skydd området har införlivats eller avses bli införlivat i nätverket Natura 2000, ska den som genomför projektet eller gör upp planen på behörigt sätt bedöma dessa konsekvenser. Detsamma gäller ett sådant projekt eller en sådan plan utanför området som sannolikt har betydande skadliga verkningar som når området.

### 5.2 Allmänt om konsekvensbedömningens utgångspunkter för NG8

För konsekvensbedömningen är några aspekter av central betydelse och därför redogörs inledningsvis för dem.

För det första lade Sibbo kommun i januari 2021 samtidigt fram två olika planer till påseende: KR3 – Planstomme för Nickby, och NG8 – Detaljplaneutkast för NG8. Som underlag för planeringen offentliggjordes flera centrala utredningar, vilka alla i sig hade varit betjänta av en kritisk granskning ur många olika perspektiv. Kommuninvånarna och de förtroendevalda skulle följaktligen på kort tid ta till sig och bedöma tillräckligheten hos utredningar och material på sammanlagt flera tusentals sidor, för att sedan kunna bilda sig en uppfattning om planernas konsekvenser för dem själva, naturen och miljön. Flera av bilagorna byggde på tidigare utredningar, och medan projektet framskred tillkom ytterligare utredningar. Den utredning som beaktade den fortsatta utvecklingen och

planeringen hade varit mest central – tågutredningen från år 2015 - saknades däremot helt och hållet i beredningsmaterialet. Däremot förelåg en trafiknätsutredning, vars upplägg helt och hållet grundade sig på antagandet att Ke-Ni-banan förverkligats.

Oaktat det faktum att varken invånare eller förtroendevalda i praktiken haft någon som helst reell möjlighet att utgående från ett så stort material bilda sig någon som helst uppfattning om konsekvenserna av för ens ett litet område av planen, innebär det här att hela planeringen egentligen har grundat sig en feluppfattning om tågtrafikens lönsamhet och antagandet att Nickby huvudsakligen skall växa i direkt anslutning till järnvägen – en järnvägsförbindelse som idag endast används för transport av farliga ämnen, och i anslutning till vilken man i enlighet med de nationella målen för områdesanvändning inte skall planera in nya bostadsområden eller områden avsedda för allmänheten.

För det andra grundar sig hela den fortsatta planeringen av Nickby gård – och härigenom även indirekt Nickby i stort – på en naturinventering utförd av Envibio år 2019 (Bilaga 7, "Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvitys"). Den här naturinventeringen uppfyller dock inte de krav som måste ställas för att en korrekt bedömning av detaljplanens konsekvenser för naturen och miljön skall kunna göras. Inventeringen kan närmast betraktas som en inledande undersökning. Sammanfattningen av inventeringen kan även ställvis betraktas som direkt missvisande. Exempelvis nämns att man letat efter flera hotade arter men inte funnit dem, samtidigt som det är uppenbart att tidpunkten på året var fel med tanke på de arter eller naturvärden som eftersöktes.

För vissa arter förringar rapporten även områdets betydelse som habitat, trots att biotoperna som sådana de facto talar för motsatsen och snarare påvisar att en närmare inventering av området borde göras. Rapporten påstår exempelvis att området runt Nickby gård skulle vara det mest värdefulla för fladdermöss, även om hålträd och blockfält i Norrskogen gynnar andra arter än de som trivs i byggnader. Utredningen gör även gällande att Norrskogen inte är lämplig för flygekorre, trots att flygekorrens habitat – granskog med inslag av al, björk och gamla aspar – motsvarar biotopen i Norrskogen. Noggrannare inventeringar av de fladdermöss som använder det planerade området som övervintrings-, föröknings- eller födosökningsområden har inte gjorts. Flera områden är även oinventerade helt och hållet. Ingen inventering har exempelvis gjorts av Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan.

De brister och lagstridigheter som nedan redogörs för är till stora delar en direkt följd av ovanstående upplägg.

### 5.3 Konsekvenserna av tågstationen

*"Detaljplanen bidrar till uppnåendet av målet om att öka antalet invånare i Nickby till 10 000, vilket förutsätts för att persontågstrafiken ska inledas på Nickby–Kervo-banan. Tågstationsområdet behandlas i en egen detaljplan, men avsikten är att planera Nickby gårds centrum som ett mångsidigt bostads- och serviceområde som stöder sig starkt på tågstationen."*

I enlighet med planens syfte hör härigenom NG8-området och stationsområdet ihop. Enligt 9 § MarkByggl skall planens konsekvenser utredas på hela det område som berörs av planen. Eftersom NG8-planens syfte är att möjliggöra tågtrafik, måste konsekvenserna av tågtrafiken utredas i samband med planeringen av NG8-området. Stationsområdet måste planeras samtidigt som NG8-området. Vid utredningen av konsekvenserna för det utvidgade området måste Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning beaktas. När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive de samhällsekonomiska, sociala och kulturella konsekvenserna, samt övriga konsekvenser av planen och av undersökta alternativ utredas i behövlig omfattning. Utredningarna ska omfatta hela det område där planen kan tänkas ha väsentliga konsekvenser.

Detaljplanen strider mot 9 § MarkByggl eftersom konsekvenserna inte har utretts på hela det område som berörs av planen.

#### 5.4 Konsekvenserna för bäckarna

Bäckarna med omkringliggande bäckdalar utgör några av de värdefullaste naturobjekten på området. Den bristfälliga inventeringen av Envibio samt avsaknaden av en inventering av själva bäckarna innebär att ingen konsekvensbedömning har varit möjlig. Den Natura-behovsprövning (Bilaga 13) Sibbo kommun låtit göra grundar sig inte på någon naturinventering och den har inte utförts av sakkunniga inom området. De facto anges i rapporten att inget besök i terrängen ens ägt rum.

I detaljplaneförslaget har alla tre bäckar fått beteckningen "Oja-1" med texten "För öppet dike reserverad del av område". Den felaktiga benämningen har i detaljplanen möjliggjort dagvattenlösningar som inte är lämpliga i anslutning till bäckar och vilka på sikt kommer att förstöra bäckarnas känsliga ekosystem, eftersom orenat dagvatten kan innehålla betydande mängder föroreningar exempelvis från vägytor och korroderande byggnadsmaterial. Dagvattnet kommer att inverka på vattentemperaturen med förstörda ekosystem som följd.

Alla bäckdalar har även i planeförslaget fått beteckningen "VL" "Lähivirkistysalue" och anvisats för närrecreation. Bäckfårorna har fått tilläggsbeteckningen "luo-3" med texten "För landskapet och naturens mångfald viktigt område där miljön bevaras". Beteckningen är inte tillräcklig för det skydd som akut hotade bäckmiljöer kräver. Finland har de facto undertecknat ett avtal om förbättring av bäckarnas tillstånd, vilket inte tillåter åtgärder som innebär en uppenbar risk för försämring av vattnets tillstånd i bäckarna.

Bäckarna bör ha beteckningen "S" "Skyddsområde" med texten "För landskapet och naturens mångfald viktigt område där miljön bevaras". Endast skötselåtgärder för förbättrande av miljöns tillstånd bör vara tillåtna.

Detaljplanen för NG8 strider mot 9 § MarkByggl eftersom en konsekvensbedömning för de tre akut hotade (CR) bäckarna Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan inte har gjorts. Genomförandet av planen skulle förstöra den värdefulla miljön för all framtid.

#### 5.5 Exempel på konsekvenser för trafikarrangemangen

Genomförandet av NG8 leder ofrånkomligen till att trafiken i hela Nickby kommer att behöva dirigeras om. Det här är ett exempel på en konsekvens som inte kunnat utredas i sin helhet i samband med planen. Trafikarrangemangen behandlades i anslutning till KR3, men det är först i samband med detaljplanen för NG8 som det står klart hur stora de negativa verkningarna av NG8 blir för hela Nickby.

Vägen över Ollbäcken är bara ett exempel. Trafiken på Klockarvägen uppskattas till 4 000 fordon per dag när NG8-området är färdigbyggt. Denna trafik skulle enligt detaljplanen ledas mellan följande byggnader: Lukkarin koulu, kommunens fotbollshall och allaktivitetshallen. På det här området är trafiken redan idag mycket livlig. Fotbollshallen och allaktivitetshallen används av hela kommunens invånare, varav största delen tar sig till hallarna med bil. Det normala i Finland och andra europeiska länder är att leda bort trafik från dylika områden. Enligt utbildningsstyrelsen skall man vid placering av skolbyggnader ta hänsyn till riskfaktorer och potentiellt farliga miljöer, såsom trafikleder, buller och luftkvalitet. Att planera in en livligt trafikerad väg igenom detta område är direkt ansvarslöst och följderna blir att hela området måste planeras om med en helt ny gatuplan, vars kostnader i det här skedet är oklara.

Detaljplanen för NG8 strider mot 9 § MarkByggl eftersom en tillräcklig konsekvensbedömning beträffande trafikarrangemangen vid Lukkarin koulu inte har presenterats i samband med planen.

#### 5.6 Särskilt om växelverkan med invånarna och invånarnas möjligheter att bedöma planens konsekvenser

Enligt 6 § MarkByggl skall *beredningen av en plan på det sätt som bestäms nedan i denna lag ske i växelverkan med de personer och sammanslutningar vars förhållanden eller intressen i avsevärd mån kan påverkas av planen. Myndigheter som bereder planer skall informera om planläggningen så att de som berörs av saken har möjlighet att följa planläggningen och påverka den.*

Växelverkan och själva förfarande regleras närmare i 62 § MarkByggl:

*Planläggningsförfarandet samt informationen om utgångspunkterna, målen och eventuella alternativ för planeringen när planer bereds skall ordnas så att markägarna på området och de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas betydligt av planen samt de myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas vid planeringen (intressent) har möjlighet att delta i beredningen av planen, bedöma verkningarna av planläggningen och skriftligen eller muntligen uttala sin åsikt om saken.*

Bestämmelsen förpliktar beredningen att organisera planeringen på ett sätt som stöder växelverkan. Invånarna skall ha konkret möjlighet att bilda sig en uppfattning om planen, dess innebörd och konsekvenser. En plan som inte uppfyller lagens krav är lagstridig.

Ovan konstaterades att de utredningar som ligger som grund för planeringen är för bristfälliga för att en korrekt utvärdering av planens konsekvenser skall kunna göras.



Följaktligen har inte heller invånarna haft möjlighet att på basis av det framlagda materialet bilda sig en uppfattning om planens innebörd och konsekvenser. Utöver det här måste dock ytterligare följande lyftas fram:

- Sibbo kommun har under en längre tid gjort sken av att involvera invånare i planeringen utan att invånarnas synpunkter egentligen beaktas i den fortsatta beredningen. En forskningsrapport publicerad vid Aalto universitetet av vilken detta framgår finns tillgänglig här: Harsia, E., & Nummi, P. (2022). Ainutlaatuista, täydentävää ja epämääräistä : Osallistiedon hyödyntäminen kulttuuriympäristön arvottamisessa Sipoon Nikkilässä. Yhdyskuntasuunnittelu - Finnish Journal of Urban Studies, 60(1), 10-54. <https://doi.org/10.33357/ys.119918>.
- Alla relevanta utredningar har inte gjorts tillgängliga för allmänheten i anslutning till detaljplanearbetet, exempelvis följande: Sweco ja Sipoon kunta (2021). Nikkilän Kerava-Sköldvik radanalitus, yleissuunnitelman laatiminen. Suunnitelmaselostus. Työnumero 23701923.
- Alla relevanta utredningar har inte funnits som bilaga till NG8 utan de har endast på funnits som bilaga till KR3, exempelvis följande: Livady Oy 2020, Nikkilän Rakennusperintöselvitys.
- All relevant information har inte gjorts tillgänglig för allmänheten på ett sådant sätt att alla invånare har haft en reell möjlighet att ta den av informationen. Enligt 32 § språklagen (423/2003) behöver utredningar, beslut eller andra liknande texter som myndigheter publicerar inte som sådana översättas till svenska. Däremot måste myndigheter se till att både den finskspråkiga och den svenskspråkiga befolkningens behov av information tillgodoses. En del av utredningarna borde ha översatts till svenska eftersom de innehöll sådant fackspråk som man inte använder inom det vanliga språkbruket, exempelvis Envibios naturutredning 2019. Eftersom de vetenskapliga namnen fattades i inventeringen är det oskäligt svårt för svenskspråkiga att bilda sig en uppfattning om inventeringens tillräcklighet.
- De anmärkningar som lämnades in till kommunen har inte publicerats och invånare har inte kunnat bilda sig en uppfattning om all den kritik som eventuellt lyfts fram. De ansvariga tjänstemännen har valt att åsidosätta bestämmelsen i 28 § dataskyddslagen och vägrat invånare tillgång till anmärkningarna.

Detaljplanen för NG8 strider med stöd av ovanstående mot 62 § MarkByggl.

## 6. ETT EKONOMISKT SAMHÄLLSBYGGANDE

Enligt 5 § 2 och 8 punkterna MarkByggl är målet för områdesplaneringen att utgående från en interaktiv planering och tillräcklig bedömning av konsekvenserna främja en ekonomisk samhällsstruktur och områdesanvändning och ett ekonomiskt samhällsbyggande.

Att planera ett helt nytt bostadsområde, vars genomförande kräver byggandet av en tunnel under en järnväg där farliga ämnen transporteras, nya vägar och flera broar på ett svårbebyggt grundvattenområde i en rödlistad naturmiljö kan inte betraktas som ekonomiskt samhällsbyggande.

Att omplanera hela Nickbys infrastruktur och vägnät för att anpassas till ett nytt bostadsområde vars huvudsakliga syfte är att möjliggöra en outredd och ekonomiskt osäker spårtrafikmodell, vars huvudsakliga nytta endast avser framtida invånare kan inte betraktas som ekonomiskt samhällsbyggande.

Avslutningsvis kan man notera att det är oroväckande hur lättsinnigt man i Sibbo kommun under de senaste åren beställt utredning på utredning till synes endast i syfte att åsidosätta de tidigare utredningar, vars innehåll inte möjliggjorde en fortsatt planering i enlighet med de egna visionerna. Inte heller detta är ekonomiskt samhällsbyggande.

Bilaga 1: Nickby gårds rekreatiomsområde, Föreningen Nickby gårds vänner, 2022.  
Tillgänglig på: <https://ngv.fi>

### **BEMÖTANDE:**

#### **1. INLEDNING**

*Då en plan utarbetas är det alltid frågan om viss konsensus kring olika, ibland motsatta och motstridiga önskemål och behov. Till och med målen som nämns i markanvändnings- och bygglagen kan vara motstridiga sinsemellan på ett visst område. Då undersöker man med vilka randvillkor det är möjligt att planera ett sådant bostadsområde som nu är aktuellt. I det här fallet har man gjort en kompromiss mellan en fungerande samhällsstruktur, rekreatioms-, natur och landskapsvärden.*

#### **2. VÄRNET OM KULTUR- OCH NATURMILJÖN**

##### 2.1 Det rättsliga ramverket

*Planen följer de riksomfattande målen för områdesanvändningen och är gjord i enlighet med vad som stipuleras i markanvändnings- och bygglagen, närmare redovisat nedan.*

##### 2.2 Kulturvärdena vid Nickby gårds rekreatiomsområde

*Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial.*

*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. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.*

Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.

Detaljplanen här därmed beaktat MarkByggl 5 § punkt 3 och 54 § 2 mom.

### 2.3 Naturvärdena vid Nickby gårds rekreationsområde

Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med skyddsbestämmelser som ännu kan effektiveras i ett senare planeringsskede ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.

Naturinventeringen har gjorts för att identifiera de naturvärden som är relevanta för en detaljplan, det är inte frågan om en kartering över alla arter som finns på området. De övervakande myndigheterna har konstaterat att utredningen är tillräcklig för sitt syfte och att planen tagit naturvärdena i beaktande på ett lämpligt sätt.

Bäckdalarna har fått en skyddsbezeichnung, varför där levande arters livsmiljöer inte påverkas nämnvärt. Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfåror bevaras. Bäckdalarna fungerar som lokala ekologiska korridorer.

Den ekologiska korridor som också definierats i Sibbo generalplan går väster om planområdet och inget byggande har planerats på det området.

Detaljplanen här därmed beaktat MarkByggl 54 § 2 mom.

### 2.4 Rekreativvärdena vid Nickby gårds rekreationsområde

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 centrum 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.*

*Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till. Också frisbeegolfbanan blir kvar på området, men några korgar kommer att flyttas. I detaljplanen bestäms inte var frisbeegolfbanans banor placeras utan hur banan ändras klarnar i ett senare planeringsskede. Fyra korgar ligger i de nya kvartersområdena. Planeringen av banan kommer att göras i samarbete med frisbeegolfarna.*

*Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget. Inga större förändringar planeras till 6-km-skidspåret, förutom att det till den del det går längs Gretasbäckens dal kommer att ingå i det nya 2-km-spåret.*

*Förutom ovannämnda rekreationsområden i områdets skogar finns det rikligt med parker i detaljplanen. Detaljplanen här därmed beaktat MarkByggL 5 § och 54 §.*

### **3. EN SUND OCH TRYGG LIVSMILJÖ**

#### **3.1 Om målsättningen som sådan**

*Under detaljplaneprocessen gång har bland annat buller och vibrationer, samt olyckor på järnvägen utretts för att säkerställa en trygg och sund livsmiljö. På basen av resultaten har bestämmelser getts som ska säkerställa att detta beaktas då området byggs ut, och dessutom har resultaten beaktats i själva utformandet av området.*

*Även klimatförändringen har beaktats bland annat i frågan om ökande regnmängder och byggsätt.*

### 3.2 NG8 i strid med målsättningarna för en trygg och sund miljö

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

Då man bygger på grundvattenområde krävs iakttagande av särskild försiktighet, vilket också stipulerats i planbestämmelserna. Planområdet skiljer sig inte från byggande i övriga Nickby som också till stora delar ligger på grundvattenområde.

Grundvattnet på planområdet bildas främst på bergsområdena kring dalarna, där vattnet upptas i jordskikten under leran genom sorterade strandavlagringar. Största delen av byggandet i den här detaljplanen planeras till lerjordar, vilket inte påverkar bildandet av grundvatten, eftersom grundvatten inte bildas på lerjordar. Nickby grundvattenområde är 3,01 km<sup>2</sup> och i den här detaljplanen planeras kvartersområden eller gator på 13 ha, det vill säga 4,5 % av grundvattenområdets areal. På Nordanå grundvattenområde anvisas inget byggande i denna detaljplan.

NTM-centralens utlåtande har beaktats och grundvattennivåerna har följts upp. Planbeskrivningen har utökats med de senaste mätresultaten. Resultaten visar att förlängningen av Klockarvägen är genomförbar utan att sänka grundvattennivån. I planen finns bestämmelser som skyddar grundvattnet och styr byggandet.

Enligt den gjorda utredningen om transport av farliga ämnen på järnvägen utgör plankorsningen den största risken. I och med genomförandet av detaljplanen kommer plankorsningen vid Stora Byvägen att stängas och därefter skiljer sig riskerna på denna plats inte från de risker som normalt förknippas med boende nära en bana.

#### 4. ETT EFFEKTIVT TRAFIKSYSTEM

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäsvägen.

Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-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. 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.*

*Att utnyttja en befintlig järnväg är i allra högsta grad utnyttjande av befintliga förbindelser.*

## **5. BEDÖMNINGEN AV KONSEKVENSERNA UTGÅENDE FRÅN EN INTERAKTIV PLANERING**

### **5.1 Den rättsliga regleringen**

*I enlighet med lagen har en Natura-behovsprövning uppgjorts. De övervakande myndigheterna har konstaterat att utredningen är tillräcklig, efter några tekniska korrigeringar.*

### **5.2 Allmänt om konsekvensbedömningens utgångspunkter för NG8**

*På senare tid har Sibbo varit en av de snabbast växande kommunerna i Finland och i kommunens strategi har tillväxttakten fastställts till ca 500 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. KeNi-banan är alltså ett svar på den allmänna befolkningstillväxten och inte tvärtom.*

*Naturinventeringen har gjorts för att identifiera de naturvärden som är relevanta för en detaljplan, det är inte frågan om en kartering över alla arter som finns på området. De övervakande myndigheterna har konstaterat att utredningen är tillräcklig för sitt syfte och att planen tagit naturvärdena i beaktande på ett lämpligt sätt.*

### **5.3 Konsekvenserna av tågstationen**

*Detaljplanen är en av flera andra planer som möjliggör att persontågstrafik inleds på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan). Persontågstrafiken är ändå inte en direkt konsekvens av detaljplanen, eftersom detaljplanen också kan fungera utan persontågstrafik, vilket även utretts i detaljplanens konsekvensbedömning. Ett godkännande av detaljplanen innebär*



*inte automatiskt att persontågtrafik inleds, utan det krävs ett skilt projekt och helt skilda beslut för det. Mer eller mindre alla detaljplaner i Nickby bidrar till att möjliggöra persontågtrafiken för sin del. Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågavarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse.*

*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. Helhetsbilden för Nickby tätort har planerats i planstommen för Nickby och i det här fallet vet vi redan 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. Planstommen har uppgjorts för att samordna olika detaljplaner i Nickby. Detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på ett sådant sätt att det är möjligt att förverkliga behövliga trafikförbindelser för stationen. Det slutliga behovet för dessa förbindelser klarnar först då stationen planeras och dessa förbindelser byggs inte innan deras behov klagjorts. Därmed möjliggör den ifrågavarande detaljplanen detta, men den binder inte stationsnejdens planlösningar.*

*Eftersom KeNi-banan är en befintlig järnväg kräver inledandet av persontågtrafik inte en process enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.*

*De konsekvenser som detaljplan NG8 direkt orsakar har utretts i detaljplanen och i planstommen för Nickby.*

#### 5.4 Konsekvenserna för bäckarna

*Bäckdalarna har getts planbeteckningen "luo-3" (För landskapet och naturens mångfald viktigt område där miljön bevaras) som är en lämplig beteckning för att bevara områdets natur- och landskapsvärden och för att styra den fortsatta planeringen och skötseln av området. Bäckfårornas planbeteckning ändras till "wp" (Riktgivande bäck eller småvattenområde) som bättre framhäver bäckarnas naturtillstånd, då den tidigare bestämmelsen främst förbjöd rörläggning av bäckarna.*

*Detaljplanens dagvattensystem har dimensionerats så att det kan fördröja och filtrera det dagvatten som uppstår på det bebyggda området, innan det rinner ut i områdets bäckar. Det innebär en förbättring jämfört med dagens läge där partiklar sköljs från åkrarna direkt ner i bäckarna. I planbestämmelserna har gjorts ett tillägg om användande av filtreringsmetod under byggnadstiden och att byggplatsvattnet ska ledas via kommunens dagvattensystem. Konsekvenserna av dagvattnets inverkan på skyddsvärdena i områdets vattendrag har utretts och konsekvenserna har konstaterats vara betydelselösa.*

*Vegetationen och terrängen i bäckdalarna gör att de i nuläget är rätt svårframkomliga och människor rör sig främst längs etablerade rutter. Det är meningen att också i framtiden styra användningen till planerade rutter. Ifall terrängen trots det slits är det möjligt att*

effektivisera användningen av rutterna genom att lätt ingärda vissa områden. Detta planeras inte i detaljplanen utan i senare planeringsskeden. Det förekommer också viss naturlig erosion i bäckdalarna, men målsättningen är att erosionen inte tilltar.

#### 5.5 Exempel på konsekvenser för trafikarrangemangen

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäsvägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. Samma princip, att göra genomfartskörning mindre lockande, har tillämpats också på planområdets interna rutten. På den nuvarande Gårdsvägen, som planerats som en av områdets matargator, förutspås trafikmängden vara 500 motorfordon/dygn. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.

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 Borgnäsvägen. För en sådan reservförbindelse har olika platser föreslagits under årens lopp – än åt Mårtensbyhållet, 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 Borgnäsvägen 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 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.

*Vid idrottshallstomten längs Klockarvägens förlängning har planerats avhämtningsplatser för bilpassagerare. Parkeringsområdet på andra sidan Klockarvägen har planerats speciellt för sådana tillfällen då det är stora evenemang i övertryckshallen och i dess närområde. Då är det möjligt att flytta parkeringen helt bort från hallens ingång till det skilda området, eftersom parkeringen i sig kan orsaka farosituationer då det är mycket folk på plats. I gatuplaneringen kommer detaljerna för säkra övergångsställen att planeras närmare.*

*Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågavarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse.*

#### 5.6 Särskilt om växelverkan med invånarna och invånarnas möjligheter att bedöma planens konsekvenser

*Växelverkan med intressenterna har under planprocessen skötts markant mera omfattande än den miniminivå som lagen förutsätter: det har ordnats en kartenkät, webbdiskussioner, planpromenad, terrängutställning, webinarium och invånarmöten, förutom den sedvanliga möjligheten att kommentera planerna skriftligen. Information om planens olika skeden har, förutom i officiella kungörelser, getts i form av nyhetsartiklar och i sociala medier.*

*Resultaten och slutsatserna från de bilagda rapporterna presenteras i planbeskrivningen till sina relevanta delar. Planbeskrivningen har översatts till svenska. Bilagorna finns till för att redovisa för hur man kommit till resultaten och finns tillgängliga på det språk de är uppgjorda på. För att reda ut eventuella oklarheter kan man kontakta planläggaren. Allt material finns inte som direkta bilagor till planbeskrivningen, utan en del finns endast listad i källförteckningen. Allt material finns tillgängligt genom att be om det. Vissa historiska källor finns möjligtvis inte i elektroniskt format och kan i så fall beskådas i kommunens kansli. I fall materialet kräver bearbetning för att lämnas ut kan kommunen ta ut en avgift för detta arbete. Det gäller främst utlämnandet av invånarnas skriftliga respons, som kan kräva genomgång för att dölja personuppgifter.*

*De åsikter som inlämnades i planens beredningsskede har sammanställts i en rapport där all respons sorterats och sammanfattats enligt ämne så att det ska vara lätt att bilda sig en uppfattning om vilka saker som tagits upp.*

#### 6. ETT EKONOMISKT SAMHÄLLSBYGGANDE

*I planstommen för Nickby granskades 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 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 området 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 egna hemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.*

*Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomi är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågtrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation.*

---

## 100 Anmärkning EC, 1 undertecknare

Nu är det tid för eftertanke angående detaljplanen för Nickby gårds centrum (NG8)!

Har med sorg och fasa sett på ritningarna som var till påseende i Nickby i Festhuset 17.10.2022 14:00–18:00.

Först och främst förstörs den enastående lundnaturen med sitt rika växtbestånd av rara växter ss. gullpudra, skogsbingel, gulsippor, nunneört m.fl. samt djur och fågelbestånd, men framför allt är hela området en pärla för invånarna i Nickby!

Det är det enda området som sedan jag flyttat hit 1979 har bevarats som rekreativ område med promenadstråk i skog och åkerlandskap under vår, sommar och höst, samt för skidspår vintertid. Och på promenadavstånd från centrum.

Till Nickby har folk flyttat och flyttar just för att komma lätt ut i ostörd natur! Områdets lund- och bäcklandskap bör bibehållas för att dess flora och fauna är oersättliga.

Tågtrafiken som är orsaken till dessa planer bör skrinläggas! Det kommer aldrig att kunna förverkligas är för dyrt och oändamålsenligt – byte i Kerava (bortåt!) Busstrafiken bör i stället utökas och göras snabbare – flere turer direkt via motorvägen! Vi hade bra bussturer före HRT!

Hänvisar till Sten Eklövs utmärkta anmärkning om ärendet insändare i Hufvudstadsbladet 14.10.2022 samt Kari Vepsäläinens insändare i Sipoon Sanomat to 27.10.2022 "NG8 luonnon kannalta sietämätön" och Linda Luomas "Nyt on aika kuulla ja kuunnella".

Det är viktigt att ni lyssnar på invånarna innan ni gör förhastade beslut!

Gångstråken i Nickby har däremot längs ån varit lyckade!

Vi vill inte ha någon som helst bebyggelse på Nickby gårds område, det bör förbli rekreationsområde som förut!

Vart har ritningarna för bostadsområdet som var planerat bakom det gamla sjukhusområdet försvunnit?? Det var långt framskridet för flere år sedan! Och det finns säkert bättre områden som passar för bosättning!

Det är klokt att ändra åsikt om det har blivit fel!

**BEMÖTANDE:** 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.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

*Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfårorna bevaras.*

*KeNi-banan (Kervo–Nickby-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 alternativt färdssätt 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. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.*

*Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. 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 tidtabellsperiod. 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.*

*I planstommen för Nickby granskades 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, bl.a. det nämnda sjukhusområdet. 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 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 området 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.*



### 101 Muistutus ED, 1 allekirjoittaja, saapunut myöhässä

2.5 vuotta sitten, haettiin paikkaa maaseudulle, näköjään tämä ei Nikkilässä onnistunut.

*VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.*

---

### 102 Muistutus EE, 1 allekirjoittaja, saapunut myöhässä

Perheeni liikkuu päivittäin Nikkilän kuntoradalla ja sydäntä kylmää nykyään joka kerta, kun uhkakuvat lähiluonnon pilaamisesta vilkkuvat silmissä. Luontoon ja sen luomaan rauhaan pääsy on minulle ja monille muillekin syy asua Nikkilässä. Nyt se mahdollisuus poistetaan.

Puistot talojen ja asfalttien välissä ei ole luontoa. Liikkuminen metsässä edistää terveyttä ja on vastapainoa hektiselle maailmanmenolle niin lapsille kuin aikuisillekin, kenenkään takapihalla se ei sitä tee. Todella surullista, että Nikkilästä tulee pahempi kuin Tammistosta tai muista yliasutetuista lähiöistä, joissa luontoon liikkumaan lähteminen vaatii pitkän matkan kullemlta.

Nikkilä on ainutlaatuinen asuinalue, jossa pääsee kävellen helposti kuljettavalle liikunta-alueelke luonnon keskelle, vielä toistaiseksi, nyt kunta on ehdoin tahdoin tuhoamassa sen välittämättä seurauksista. Toivon todella, että keksittäisiin muita vaihtoehtoja kuin ainoan ulkoilukohteen tuhoaminen.

*VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.*

---