

N 56 Korttelin 1008 (Mixintie) asemakaavan muutos, Nikkilä N 56 Detaljplaneändring för kvarteret 1008 (Mixvägen), Nickby

*Asemakaavaselostus, ehdotus
Detaljplanebeskrivning, förslag*



10.4.2018

Kaavarajauksen mukaan asemakaava koskee seuraavia kiinteistöjä 423:7:223, 423:7:87, 423:7:91, 423:7:206 ja 423:7:88 Nikkilässä. Kiinteistöt sijaitsevat asemakaavan korttelin 1008 alueella.

Asemakaavan muutoksella muodostuu asuinrakennusten korttelialuetta (A) kortteliin1008 sekä katualuetta. Asemakaava korvaa voimassa olevan asemakaavan v. 1991. joka on osittain toteutunut, mutta vanhentunut

Tämä selostus liittyy 10.4.2018 päivättyyn asemakaavakarttaan (1:1 000).

Kaavaselostus sekä kaavakartta määräyksineen julkaistaan kunnan internet-sivuilla:
www.sipoo.fi/asekaavat/

Selostuksen valokuvat © Sipoon kunnan kaavoitusyksikkö

Selostuksen on laatinut Jarkko Lyytinen ja sen on kääntänyt ruotsiksi kääntäjä Monika Sukoinen.

Kaavan laatijat:

Sipoon kunta/Sibbo kommun
Jarkko Lyytinen, kaavoitusarkkitehti
arkkitehti, YKS 487

Enligt planens avgränsning gäller detaljplanen följande fastigheter i Nickby: 423:7:223, 423:7:87, 423:7:91, 423:7:206 och 423:7:88. Fastigheterna är belägna i kvarter 1008 i detaljplanen.

Genom ändringen av detaljplanen bildas ett kvartersområde för bostadshus (A) i kvarter 1008 samt ett gatuområde. Detaljplanen åsidosätter den gällande detaljplanen 1991, vilken har genomförts delvis men är föråldrad.

Denna beskrivning gäller detaljplanekartan (1:1 000) daterad 10.4.2018.

Planbeskrivningen samt plankartan med bestämmelser publiceras på kommunens webbplats:

www.sibbo.fi/detaljplaner/

Fotografier © Sibbo kommuns planläggningsenhet

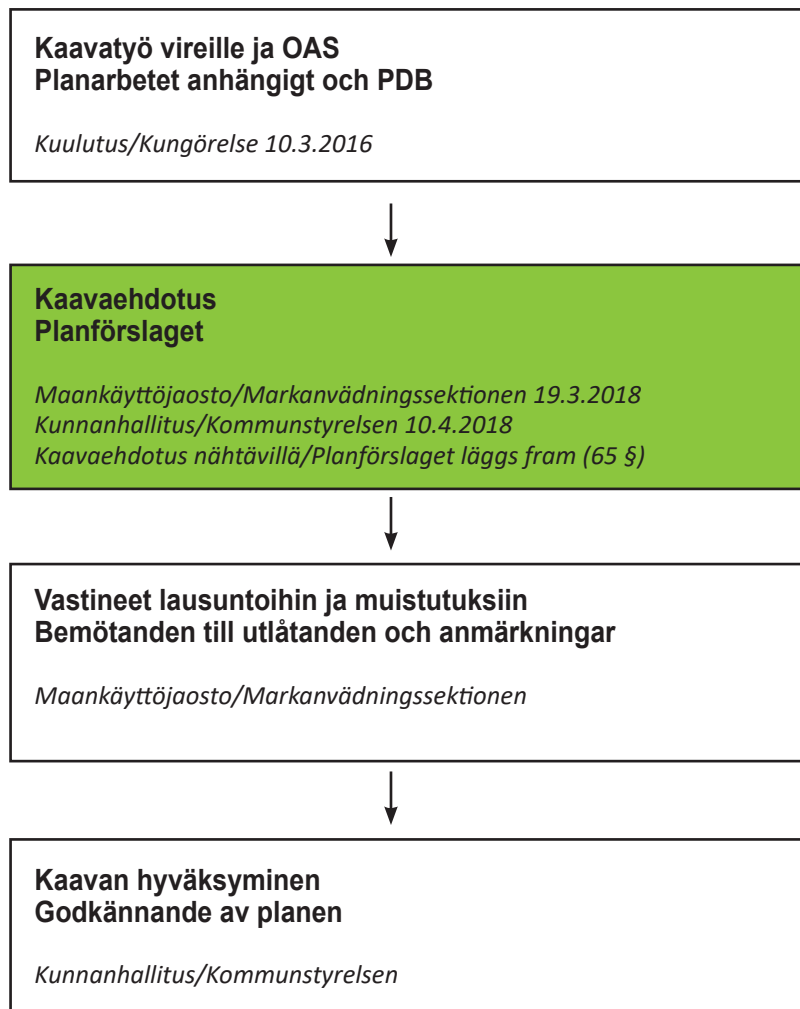
Beskrivningen har utarbetats av Jarkko Lyytinen och översatts av Monika Sukoinen.

Planens beredare:

Sipoon kunta/Sibbo kommun
Jarkko Lyytinen, planläggningsarkitekt
arkitekt SAFA, YKS 487



Kaavaprosessi ja käsittelyvaiheet - Planprocess och behandlingsskeden



Kaavan laatija - Planens beredare

Jarkko Lyytinen
Kaavoitusarkkitehti - Planläggningsarkitekt, YKS-487

Yhteystiedot raportin lopussa. Kontaktuppgifter i slutet av rapporten.

1 Perus ja tunnistetiedot

1.1 Tunnistetiedot

Kunta: Sipoon kunta

Kunnanosa: Nikkilä

Kiinteistöt: R:No 423:7:223, 423:7:87, 423:7:91, 423:7:206 ja 423:7:88.

Kaavan nimi: N 56 Korttelin 1008 (Mixintie) asemakaavan muutos, Nikkilä

Kaavanumero: N 56

1.2 Kaava alueen sijainti

Noin 0,44 hehtaarin suuruinen kaavamuutosalue sijaitsee Sipoon suurimman taajaman ja hallinnollisen keskuksen Nikkilän keskustassa, Ison Kylätien varrella Mixintien risteysessä. Alue käsittää noin puolet voimassa olevan asemakaavan mukaisesta korttelista 1008. Alue rajautuu idässä Isoon Kylätiehen, pohjoisessa Mixintiehen, lännessä toteutumattomaan kaavan kevyen liikenteen väylään ja etelässä kiinteistön rajoihin.

1.3 Asemakaavan tarkoitus

Asemakaavamuutos on Sipoon kaavoitusohjelman 2018–2021 kohde nro N 56. Kaavatyön tarkoitus on mahdollistaa korttelin 1008 uudistaminen ja täydennysrakentaminen vastaamaan nykyisiä asumisen ja liikerakentamisen tarpeita. Tarkoituksena on mahdollistaa asuintalojen rakentaminen kortteliin. Tavoitteena on tehostaa Nikkilän keskustassa sijaitsevan korttelin rakentamista taajamakuvallisesti soveltuvien keinoin.

1 Bas- och identifikationsuppgifter

1.1 Identifikationsuppgifter

Kommun: Sibbo kommun

Kommundel: Nickby Fastigheter: 423:7:223, 423:7:87, 423:7:91, 423:7:206 och 423:7:88.

Planens namn: N 56 Kvarter 1008 Mixvägen, detaljplaneändring, Nickby

Plan nummer: N 56

1.2 Planområdets läge

Det ca 0,44 ha stora planändringsområdet är beläget vid korsningen mellan Stora Byvägen och Mixvägen i Nickby, som är den största tätorten och centrumet för förvaltning i Sibbo. Området omfattar ungefär hälften av kvarter 1008 i den gällande detaljplanen. Området gränsar i öster till Stora Byvägen, i norr till Mixvägen, i väster till en planerad cykel- och gångbana som inte har genomförts och i söder till en fastighetsgräns.

1.3 Detaljplanens syfte

Detaljplaneändringen är objekt nr N 56 i Sibbo kommuns planläggningsprogram för perioden 2018–2021. Planarbetet syftar till att göra det möjligt att förnya och kompletteringsbygga kvarter 1008 så att det tillgodoser dagens behov av bostäder och affärslokaler. Planen ska göra det möjligt att bygga bostadshus i kvarteret. Ett annat mål är att effektivisera byggandet av ett kvarter i Nickby centrum med iakttagande av metoder som lämpar sig för tätortsbilden.





*Kaava-alueen sijainti, kaava-alue rajattu punaisella opaskarttaan.
Planändringsområdets läge, planområdet avgränsat med rött på guidekarta.*



*Kaava-alue merkitty punaisella nuolella ilmakehuvaan. Kuva on idästä länteen.
Planområdet med röd pil på flygbilden. Bilden är tagen från öst mot väst.*

1.4 Sisällysluettelo

1 KAAVAPROSESSI JA KÄSITTELYVAIHEET	1
1 PERUS JA TUNNISTETIEDOT	2
1.1 Tunnistetiedot	2
1.2 Kaava alueen sijainti	2
1.3 Asemakaavan tarkoitus	2
1.4 Sisällysluettelo	4
1.5 Liiteluettelo	5
1.6 Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista	5
2. TIIVISTELMÄ	8
2.1 Kaavaproessin vaiheet	8
2.2 Asemakaava	8
3. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	9
3.1 Suunnittelualueen yleiskuvaus	9
3.1.1 Luonnonympäristö	9
3.1.2 Rakennettu ympäristö	9
3.1.3 Erytyspiirteet ja ympäristön häiriötekijät	10
3.1.4 Maanomistus	11
3.2 Suunnittelutilanne	12
3.2.1 Maakuntakaava	12
3.2.2 Yleiskaava	12
3.2.3 Asemakaava	13
3.2.4 Rakennusjärjestys	14
3.2.5 Pohjakartta	14
4. ASEMAKAAVASUUNNITTELUN VAIHEET	16
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve	16
4.2 Asemakaavasuunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	16
4.3 Osallistuminen ja yhteistyö	16
4.3.1 Osalliset	16
4.3.2 Vireille tulo	16
4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	16
4.4 Asemakaavan tavoitteet	17
4.4.1 Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset	17
4.4.2 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	17
4.4.3 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet	18
5. ASEMAKAAVAN KUVAUS	19
5.1 Kaavan rakenne	19
5.1.1 Mitoitus	19
5.1.2 Palvelut	20
5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	20
5.3 Aluevaraukset	20
5.3.1 Korttelialueet	20
5.3.2 Muut alueet	20
5.4 Kaavan vaikutukset	21
5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	21
5.4.2 Vaikutukset luonnonympäristöön	22
5.4.3 Vaikutukset kuntatalouteen	22
5.5 Ympäristön häiriötekijät	23
5.5.1 VAK-suuronnettomuusriskin arviointi	23
5.6 Asemakaavamerkinnot ja määräykset	24
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	25
6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	25
6.2 Toteuttaminen ja ajoitus	25
6.3 Toteutuksen seuranta	25



1.5 Liitteet

1. OAS
2. Putki- ja johtokartta
3. Asemakaavakartta
4. Asemakaavan merkinnät ja määräykset
5. Havainnekuvat (asemapiirros, aluejulkisivut, leikkauksia ja 3D-kuvia) Asemapiirros mittakaavassa 1:1000

1.6 Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista

- Katsaus Sipoon Nikkilän osayleiskaava-alueen maiseman historiaan. Museovirasto.
- Nikkilän keskustan liikenneverkkoselvitys. Sito Oy, 2013
- Nikkilän maisemaselvitys. Suunnittelukeskus Oy, 2002
- Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys. Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama Oy ja Ympäristötoimisto Oy, 2006
- Sipoon tieliikenteen meluselvitys. WSP LT-Konsultit Oy, 2006 ja 2010
- Nikkilän ydinkeskustan uudisrakennusten maisemakuvalliset vaikutukset, Maisema-arkkitehtitoimisto Vainio, 2013
- Sipoon Nikkilän liikenneselvitys- ja suunnitelma. Sito Oy, 2013
- Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennetärinäselvitys, Promethor Oy, 2010
- Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennemeluselvitys, Promethor Oy, 2010
- VAK- suuronnettomuusselvitys maankäytön suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rataosuus ja tasoristeykset. Gaia Consulting Oy, 2.6.2010

1.4 Innehållsförteckning

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	2
1.1 Identifikationsuppgifter.....	2
1.2 Planområdets läge.....	2
1.3 Detaljplanens syfte	2
1.4 Innehållsförteckning.....	4
1.5 Bilagor	5
1.6 Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen	5
2. SAMMANDRAG	8
2.1 Olika skeden i planprocessen.....	8
2.2 Detaljplanen.....	8
3. UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN.....	9
3.1 En allmän beskrivning av planeringsområdet.....	9
3.1.1 Naturmiljön	9
3.1.2 Den byggda miljön.....	9
3.1.3 Särdrag och störande faktorer i miljön	10
3.1.4 Markägförhållanden.....	11
3.2 Planeringssituationen	12
3.2.1 Landskapsplan	12
3.2.2 Generalplan.....	12
3.2.3 Detaljplan	13
3.2.4 Byggnadsordning	14
3.2.5 Grundkarta	14
4. OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN	16
4.1 Behovet av detaljplanering	16
4.2 Planeringsstart och beslut som gäller denna.....	16
4.3 Deltagande och samarbete	16
4.3.1 Intressenter	16
4.3.2 Anhängiggörande	16
4.3.3 Deltagande och växelverkan	16
4.4 Mål för detaljplanen	17
4.4.1 Innehållskrav enligt markanvändnings- och bygglagen.....	17
4.4.2 Mål enligt utgångsmaterialet	17
4.4.3 Mål som uppkommit under processen	18
5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	19
5.1 Planens struktur.....	19
5.1.1 Dimensionering	19
5.1.2 Service	20
5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet.....	20
5.3 Områdesreserveringar.....	20
5.3.1 Kvartersområden.....	20
5.3.2 Övriga områden.....	21
5.4 Planens konsekvenser	21
5.4.1 Konsekvenser för den byggda miljön	22
5.4.2 Konsekvenser för naturmiljön.....	22
5.4.3 Konsekvenser för kommunekonomin	22
5.5 Störande faktorer i miljön	23
5.5.1 Bedömning av risken för storolyckor vid transport av farliga ämnen.....	23
5.6 Planbeteckningar och planbestämmelser.....	24
6. GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN	25
6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet	25
6.2 Genomförande och tidsplanering	25
6.3 Uppföljning av genomförandet.....	25



1.5 Bilagor

1. PDB
2. Rör- och ledningskarta
3. Detaljplanekarta
4. Beteckningar och bestämmelser i detaljplanen
5. Illustrationer (situationsplan, områdesfasader, genomskärnings- och 3D-bilder). Situationsplanen är i skalan 1:1000.

1.6 Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen

- Katsaus Sipoon Nikkilän osayleiskaava-alueen maiseman historiaan. Museovirasto.
- Nikkilän keskustan liikenneverkkoselvitys. Sito Oy, 2013
- Nikkilän maisemaselvitys. Suunnittelukeskus Oy, 2002
- Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys. Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama Oy ja Ympäristötoimisto Oy, 2006
- Sipoon tieliikenteen meluselvitys. WSP LT-Konsultit Oy, 2006 ja 2010
- Nikkilän ydinkeskustan uudisrakennusten maisemakuvalliset vaikutukset, Maisema-arkkitehtitoimisto Vainio, 2013
- Sipoon Nikkilän liikenneselvitys- ja suunnitelma. Sito Oy, 2013
- Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennetärinäselvitys, Promethor Oy, 2010
- Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennemeluselvitys, Promethor Oy, 2010
- VAK- suuronnettomuusselvitys maankäytön suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rataosuus ja tasoristeykset. Gaia Consulting Oy, 2.6.2010

2. Tiivistelmä

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kaavatyö sisältyy Sipoon kaavoitusohjelmaan 2018-2021.

Kaavatyö kuulutettiin vireille ja kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin nähtäville 10.3.2016.

Maankäyttöjaosto on hyväksynyt asemakaavan ehdotuksen kokouksessaan xx.xx.2018 kunnanhallituksen käsittelyyn.

Kunnanhallitus on hyväksynyt asemakaavan kokouksessaan xx.xx.2018 laitettavaksi ehdotuksena nähtäville.

Asemakaavan ehdotus oli nähtävillä xx.xx.2018 - xx.xx.2018. Kaavaehdotuksesta saatiin muistutuksia x ja lausuntoja x kappaletta.

Maankäyttöjaosto on hyväksynyt asemakaavan kokouksessaan xx.xx.2018 kunnanhallituksen käsittelyyn.

Kunnanhallitus on hyväksynyt asemakaavan kokouksessaan xx.xx.2018 valtuuston käsittelyyn.

Kunnanvaltuusto hyväksyi asemakaavan xx.xx.2018.

2.2 Asemakaava

Asemakaavassa osoitetaan asuinrakentamisen korttelialue jolla mahdollistetaan III-kerroksisten kerrostalojen rakentaminen sekä liikerakentaminen katutasoon Iso Kylätien varteen. Uudelle rakennusalueelle rakentamista kaavamuu- toksella tulee 800 k-m² (josta kokonaan uutta n. 500k-m²) ja korttelitehokkuus on $ek = 0,35$. Kaava-alueen pinta- ala on n. 4400 m².

Asemakaavan muutos mahdollistaa max. kolmikerroksisen rivi- tai pienkerrostalon rakentamisen kortteliin, rakentamattomaksi jääneelle nurmialueelle. Asemakaava on nyt v. 1991, osin toteutumaton, vanhentunut sekä toteuttamiskelvotonkin. Vanhan kaavan kaksi AL-kortteliauetta korvataan AL /pv-1 korttelialueella. Muutosalueella on kaksi-kerroksinen liike- ja asuinrakennus, jossa sijaitsee mm. Sipoon kellari nimen ravintola sekä toimistotiloja. Tämän rakennuksen kaavatilanne säilyy ennallaan. Rakennuksen tulee olla harjakattoinen ja rapattu, saumattomalla ilmeellä. Rakennusala kaavassa on Mixintien suuntainen ja nuolimerkintä ohjaa rakennuksen kadun varteen. Katutasossa Mixintien varrella sallitaan liikerakentaminen. Tonttiliittymä on Mixintielle.

2. Sammandrag

2.1 Olika skeden i planprocessen

Planarbetet ingår i Sibbo kommuns planläggningsprogram för åren 2018–2021.

Planarbetet kungjordes anhängigt och programmet för deltagande och bedömning (PDB) lades fram offentligt 10.3.2016

Markanvändningssektionen godkände x.x.2018 förslaget till detaljplanen för behandling i kommunstyrelsen. Kommunstyrelsen godkände xx.xx.2018 att detaljplanen läggs fram offentligt som ett planförslag.

Förslaget till detaljplan var framlagt offentligt xx.xx.2018–xx.xx.2018. Om planförslaget inlämnades x anmärkningar och x utlåtanden.

Markanvändningssektionen godkände x.x.2018 detaljplanen för behandling i kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen godkände xx.xx.2018 detaljplanen för behandling av fullmäktige.

Kommunfullmäktige godkände detaljplanen xx.xx.2018.

2.2 Detaljplanen

I detaljplanen anvisas ett kvartersområde för bostadsbyggnad där det är tillåtet att uppföra ett flervåningshus med våningstalet III samt affärslokaler i gatuplan längs Stora Byvägen. I och med planändringen får den nya byggnadsytan en byggrätt på 800 vy-m² (varav ca 500 vy-m² är helt nytt) och kvarterseffektiviteten blir 0,35. Planområdets areal är ca 4 400 m².

Planändringen gör det möjligt att bygga ett radhus eller ett låghus med högst tre våningar på den obebyggda gräsplanen i kvarteret. Byggnadsplanen från 1974 är bara delvis genomförd, föråldrad och delvis även ogenomförbar. De två AI-kvartersområdena i den gamla planen ersätts med ett AL/pv-1-kvartersområde. I ändringsområdet finns det ett affärs- och bostadshus i två våningar, som bl.a. rymmer restaurangen Sipoon kellari och kontorslokaler. För denna byggnad är planen oförändrad. Byggnaden ska ha sadeltak och fasaden putsad med foglös framtoning. I planen går byggnadsytan i riktning med Mixvägen och en pilbeteckning styr byggnaden till kanten av gatan. Affärslokaler får byggas i gatuplan längs Mixvägen. Tomtanslutningen är på Mixvägen.

3. Suunnittelun lähtökohdat

3.1 Suunnittelualan yleiskuvaus

Suunnitteluala on Nikkilän taajamakeskusta-aluetta. Kortteli liittyy Iso Kylätien varren vanhoista kaksikerroksista puu- ja rapatuista kivitaloista muodostuvaan kokonaisuuteen. Maasto on varsin tasaista, savista aluetta ja pohjavesialuetta. Muutosalueella on kaksikerroksinen liike- ja asuinrakennus, jossa sijaitsee mm. Sipoon kellari niminen ravintola sekä toimistotiloja. Naapurustossa on asumista, sekä omakoti-, rivi- että kerrostaloja, kaupallisia palveluja ja päiväkotia sekä senioriasumista ja seurakuntatiloja. Samoin vieressä Iso Kylätien toisella puolella on lähivuosina siirtyvät linja-auto- ja taksiasemat.

Korttelin lähiympäristössä sijaitsee merkittävä osa Nikkilän kunnallisista ja kaupallisista palveluista. Päiväkotia, koulu, lukio, kirjasto, terveysasema sekä päivittäistavarakaupan palvelut ovat helposti saavutettavissa kävelen.

3.1.1 Luonnonympäristö

Korttelissa ei ole luontoarvoja. Korttelin rakentamattomat osat on lähes kokonaan nurmikenttää, lisäksi on asfaltoitua aluetta ja hiekkakenttää. Alueella on jonkin verran istutettua kasvillisuutta puustoa ja pensaikkoa.

Asemakaava-alue sijaitsee Nordanå:n I-luokan pohjavesialueella, jolla on varavedenottamon paikka.

3. Utgångspunkter för planeringen

3.1 En allmän beskrivning av planeringsområdet

Planeringsområdet är ett område för utvidgningen av Nickby tätort. Kvarteret ansluter sig till en grupp av gamla tvåvåningshus med trä- eller putsfasad längs Stora Byvägen. Terrängen är ett tämligen plant, lerigt område och ett grundvattenområde. I ändringsområdet finns det ett affärs- och bostadshus i två våningar, som bl.a. rymmer restaurangen Sipoon kellari och kontorslokaler. I grannskapet finns det bostäder – både egnahemshus, radhus och höghus, kommersiell service och ett daghem samt seniorboende och församlingens lokaler. På andra sidan Stora Byvägen finns en busstation och en taxistation som kommer att flytta bort under de närmaste åren.

I näromgivningen kring kvarteret finns en betydande del av de kommunala och kommersiella tjänsterna i Nickby. Inom behändigt promenadavstånd finns daghem, skola, gymnasium, bibliotek, hälsocentral och dagligvaruaffärer.

3.1.1 Naturmiljön

Kvarteret har inga naturvärden. De obebyggda delarna av kvarteret när nästan i sin helhet en gräsplan, och dessutom finns det ett asfalterat område och en grusplan. Träd och buskar har planterats i viss utsträckning.

Detaljplaneområdet ligger inom ett grundvattenområde av klass I, Nordanå, där det finns en plats för en reservvattentäkt.



3.1.2 Rakennettu ympäristö

Iso Kylätie 43:ssa sijaitseva kaksikerroksinen, pitkä, satulakattoinen rapattu liikerakennus. Se on Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvityksessä arvotettu maiseman ja ympäristökokonaisuuden kannalta tärkeäksi (luokka 2). Rakennus on osa Iso Kylätien kokonaisuutta ja ajalleen tyypillinen. Samoin on arvioitu viereinen Mixintien ja Iso Kylätien risteyksessä oleva rakennus, Hella v. 1920.

3.1.2 Den byggda miljön

På adressen Stora Byvägen 43 finns en lång affärsbyggnad i två våningar med sadeltak och putsad fasad. I utredningen om kulturmiljö och byggnadsarv i Sibbo kommun har byggnaden klassificerats som viktig för landskapet och miljön (klass 2). Byggnaden är en del av helheten längs Stora Byvägen och typisk för sin tid. Byggnaden intill vid korsningen mellan Mixvägen och Stora Byvägen - Hella - uppfördes år 1920 och hör till samma kategori.

423038

Iso Kylätie 43

Sisältyy alueeseen:

Nikkilän asema, Iso Kylätie ja asuinalueet

1982 Inventoinnin numero

Lähiympäristö

Arvioitu valmistumisaika

Säilyneisyys

Arvotus

2

Luettelointiperuste

y

Luettelointiperuste, tarkennus

ympäristökokonaisuuden kannalta tärkeä, maiseman kannalta tärkeä,

Invetoija

Karoliina Peräinen

Ison Kylätien varressa kaksikerroksinen satulakattoinen liikerakennus, jolla on pitkä laajennusosa tontin sisäosiin. Mittakaavaltaan Ison Kylätien vanhaan kokonaisuuteen istuva.



423039

Soläng

Sisältyy alueeseen:

Nikkilän asema, Iso Kylätie ja asuinalueet

1982 Inventoinnin numero

Lähiympäristö

Arvioitu valmistumisaika

1936

Säilyneisyys

Ikkunoissa muutoksia. Levyverhoilu.

Arvotus

2

Luettelointiperuste

y

Luettelointiperuste, tarkennus

maiseman kannalta tärkeä, ympäristökokonaisuuden kannalta tärkeä

Invetoija

Karoliina Peräinen

Mansardikattoinen, liikerakennus Ison kylätien varressa. Keskifrontoni. Levyverhoilu. Osa Ison Kylätien kokonaisuutta.



423036**Hella**

Sisältyy alueeseen:

Nikkilän asema, Iso Kylätie ja asuinalueet

1982 Inventoinnin numero

231

Lähiympäristö

Arvioitu valmistumisaika

RHR 1920

Säilyneisyys

Pääosin säilynyt

Arvotus

2

Luettelointiperuste

h,y

Luettelointiperuste, tarkennus

paikallishistorialliset arvot, ympäristökokonaisuuden kannalta tärkeä, maiseman kannalta tärkeä,

Invetoija

Karoliina Peräinen

Mansardikattainen, hirsirunkoinen asuinrakennus Isolla Kylätiellä. Keskifrontoni. Osa Ison Kylätien säilynyttä kokonaisuutta.



*Nikkilän keskustan ajallisesti monikerroksista rakennetta.
Tidsmässigt flerskiktig struktur i Nickby centrum.*

Osana asemakaavatyötä on maaperän saastumista selvitetty koekairauksilla, länsipuoleisen entisen huoltoaseman vuoksi.

Liikenteellisesti suunnittelualue tukeutuu Iso Kylätiehen, Mixintiehen ja Pornaistentiehen.

På grund av den f.d. servicestationen på västra sidan har eventuell förorening av jordmånen utretts hjälp av provborringar inom ramen för detaljplanearbetet.

Trafikmässigt stödjer sig planeringsområdet på Stora Byvägen, Mixvägen och Borgnäs vägen.

3.1.3 Erityispiirteet ja ympäristön häiriötekijät

Kaavamuutosalueen etäisyys Kerava - Porvoo -rautatiestä, jota käytetään toistaiseksi vain säiliöjunille Sköldvikin öljynjalostamolle, on noin 200 m. Rataliikenne vähäisyytensä vuoksi ei aiheuta merkittävää meluhaittaa nykytilanteessa. Ratatärinän vaikutukset korttelissa maaperään ja sitä kautta rakennusten perustamiseen on selvitetty sekä Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennetärinäselvityksessä (Promethor Oy).

3.1.4 Maanomistus

Kiinteistöt 423:7:223, 423:7:87 ja 423:7:91 ovat yksityisessä omistuksessa. Kiinteistöt 423:7:206 ja 423:7:88 ovat Sipoon kunnan.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Maakuntakaava

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa, alueella on merkinnät keskustatoimintojen alue, taajamatoimintojen alue ja tiivistettävä alue.

3.2.2 Yleiskaava

Sipoon kunnanvaltuuston 15.12.2008 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa Sipoon yleiskaavassa 2025 kaava-alue on keskustatoimintojen aluetta (C) ja pohjavesialuetta.

3.1.3 Särdrag och störande faktorer i miljön

Planändringsområdets avstånd från Kervo-Borgå-järnvägen, vilken tillsvidare bara används för containertåg till oljeraffinaderiet i Sköldvik, är ca 200 m. På grund av den ringa trafiken på banan uppkommer ingen betydande bullerolägenhet i nuläget. Banskakningarnas effekter för jordmånen i kvarteret och därigenom för grundläggandet av byggnaderna har undersökts i två omgångar: Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennetärinäselvitys (Promethor Oy).

3.1.4 Markägoförhållanden

Fastigheterna 423:7:223, 423:7:87 och 423:7:91 är privata. Fastigheterna 423:7:206 och 423:7:88 ägs av Sibbo kommun.

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Landskapsplan

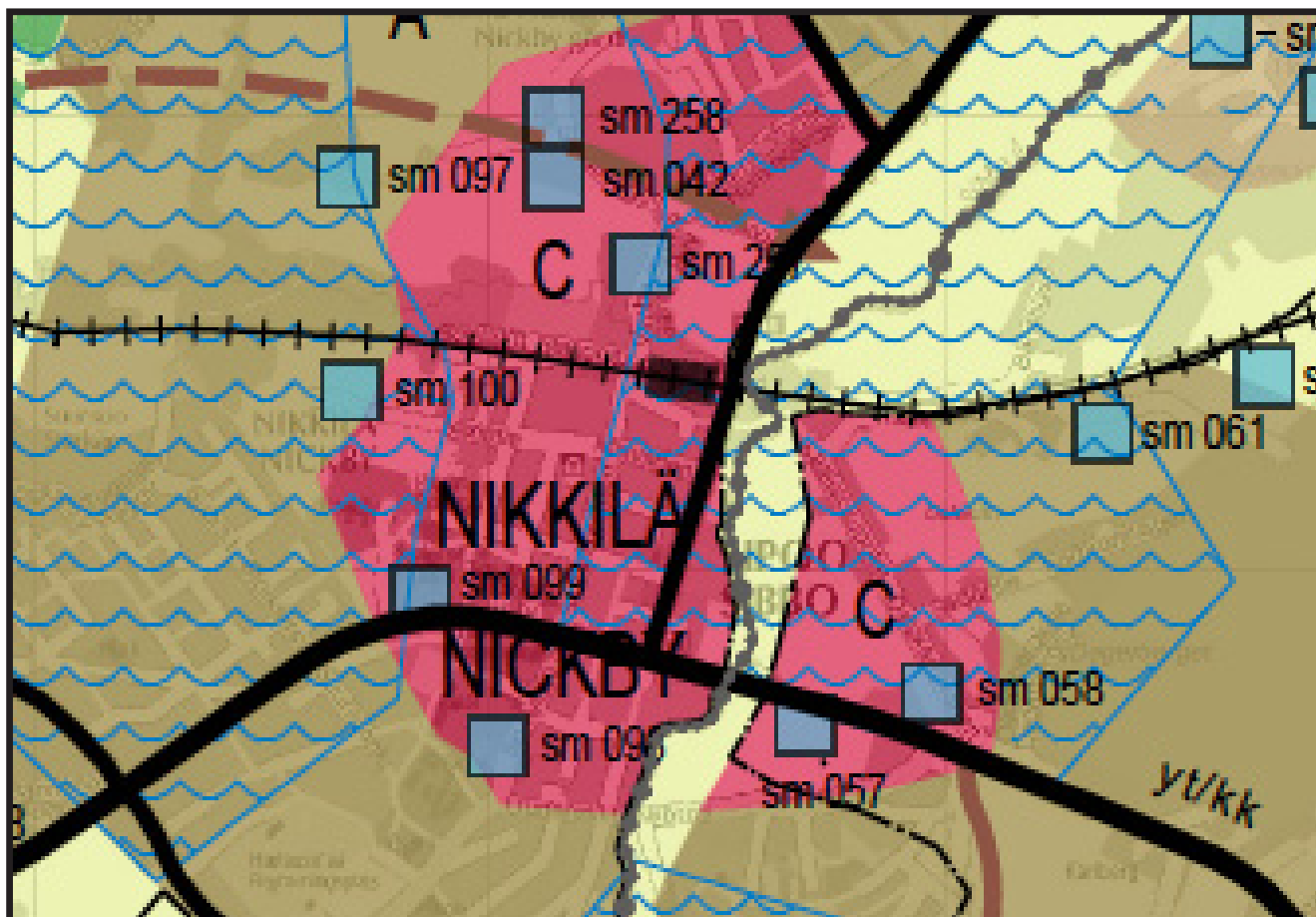
I etapplandskapsplan 2 för Nyland har området beteckningar för ett område för centrumfunktioner, ett område för tätortsfunktioner och ett område som ska förtätas.

3.2.2 Generalplan

I Generalplan för Sibbo 2025, en plan med rättsverkningar godkänd av fullmäktige 15.12.2008, är planområdet ett område för centrumfunktioner (C) och grundvattenområdet.



Ote Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta. Utdrag ur Etapplandskapsplan 2 för Nyland.



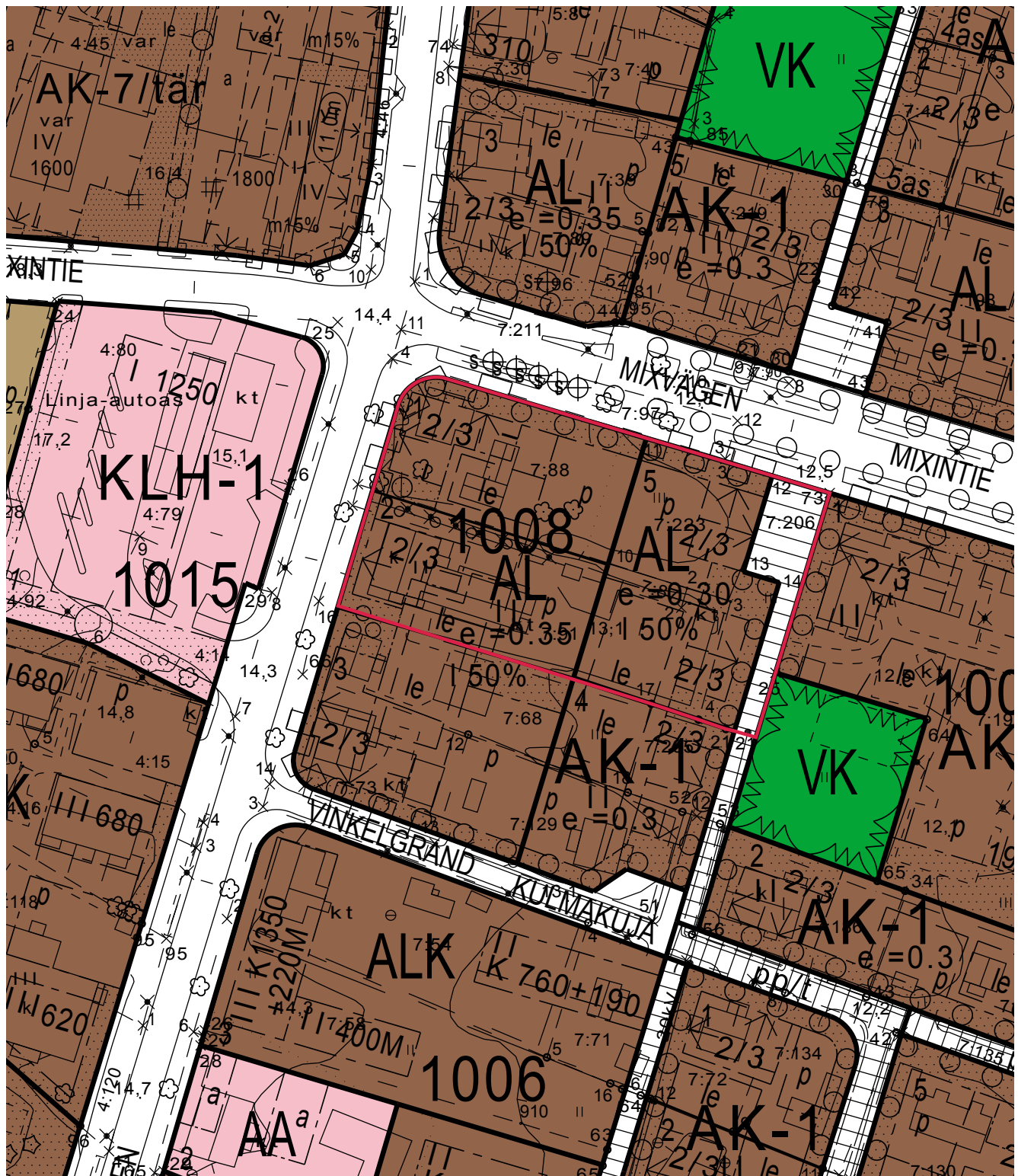
Ote Sipoon yleiskaavasta 2025. Utdrag ur generalplanen för Sibbo 2025.

3.2.3 Asemakaava

Vuoden 1990 (ent.) rakennuskaavan muutoksessa korttelissa on AL (asuin-, liike- ja toimistorakennuksien) ja AK-1 (asuinkerrostalojen) käyttötarkoitukset ja kaava on pääosin toteutumatta. Yksi asuin ja liikerakennus on toteutunut, mutta asuinkerrostaloja ei korttelissa ole. Tehokkuudet ovat 0,35 ja 0,3. Merkintä I 50% mahdollistaa liike- ja toimistorakentamista puolet rakennusoikeudesta. Kerroslukumerkintä on II, ja rakennuskorkeuksia on rajattu määräyksillä. Lisäksi on mm. pysäköintialueita p ja leikkipaikkamerkintöjä le, istutettava puurivi sekä jalankululle varattu tie itäreunalla.

3.2.3 Detaljplan

Vid (den föregående) ändringen (1990) av byggnadsplanen har kvarteret ändamålen AL (bostads-, affärs- och kontorsbyggnader) och AK-1 (flervåningshus med bostäder). Planen har endast genomförts till vissa delar. En byggnad har uppförts för bostäder och affärslokaler, men det finns inga flervåningshus. Effektivitetstalen är 0,35 och 0,3. Beteckningen I 50% gör det möjligt att bygga så att hälften av byggrätten utnyttjas för affärs- och kontorslokaler. Våningstalet betecknas med II, och byggnadernas höjd har begränsats med planbestämmelser. Dessutom har planen beteckningar bl.a. för parkeringsområde (p), lekplats (le), en rad av träd som ska planteras samt en väg för fotgängare längs östra kanten



Ote voimassa olevien kaavojen yhdistelmästä. Kaavamuutosalue rajattu kuvassa punaisella.

Utdrag ur den gällande plansammanställningen. Planändringsområdena har avgränsats med rött på bilden.

3.2.4 Rakennusjärjestys

Maankäyttö- ja rakennuslaissa sekä -asetuksessa olevien sekä muiden maankäyttöä ja rakentamista koskevien säännösten ja määräysten lisäksi on Sipoon kunnassa noudatettava kunnanvaltuuston 20.4.2002 ja 7.10.2005 hyväksymän rakennusjärjestyksen määräyksiä, jos oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa, asemakaavassa tai Suomen rakentamismääräyskokoelmassa ei ole asiasta toisin määrätty. Rakennusjärjestyksen määräykset ovat asema- ja yleiskaavoja täydentäviä siten, että kaavamääräykset ovat ensisijaisia.

3.2.5 Pohjakartta

Pohjakartta on ajantasainen. Se esitetään kaavakartassa mittakaavassa 1:1000.

3.2.4 Byggnadsordning

Utöver bestämmelserna och föreskrifterna i markanvändnings- och bygglagen, markanvändnings- och byggförordningen samt övriga bestämmelser och föreskrifter om markanvändning och byggande ska i Sibbo kommun iakttas bestämmelserna i den av kommunfullmäktige 20.4.2002 och 7.10.2005 godkända byggnadsordningen, förutsatt att inga andra bestämmelser om en aktuell fråga har getts i en generalplan med rättsverkningar, detaljplan eller Finlands byggbestämmelsesamling. Bestämmelserna i byggnadsordningen kompletterar detalj- och generalplanerna såtillvida att planbestämmelserna gäller i första hand.

3.2.5 Grundkarta

Grundkartan är up-to-date. Den läggs fram i skalan 1:1 000.



4. Asemakaava-suunnittelun vaiheet

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Asemakaavamuutos sisältyy kunnan kaavoitusohjelmaan 2018-2021. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on korttelirakenteen ja samalla Nikkilän keskustarakenteen tehostaminen taajamakuullisesti soveltuvin keinoin.

4.2 Asemakaavasuunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Maankäyttö- ja rakennuslain 51 §:n mukaan asemakaava on laadittava ja pidettävä ajan tasalla sitä mukaa kuin kunnan kehitys tai maankäytön ohjaustarve sitä edellyttää. Asemakaavamuutos on käynnistetty kunnan kaavoitusohjelman 2013-2016 (KH hyv. 27.11.2012) perusteella. Kaavahankkeesta on myös tehty asemakaavoituksen käynnistämissopimus.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Osallisia ovat kaava-alueen ja sitä rajaavan alueen maanomistajat, asukkaat, yrittäjät, infrastruktuurin rakentajat ja ylläpitäjät sekä muut alueen toimijat. Lisäksi osallisia ovat viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Osalliset on lueteltu tarkemmin osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

4.3.2 Vireille tulo

Kaavatyö kuulutettiin vireille 10.3.2016. Kaavan vireille tulosta ilmoitettiin kunnan virallisissa ilmoituslehdissä (Östnyland, Sipoon Sanomat) kunnan ilmoitustaululla sekä internet-sivuilla.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallisilla on mahdollisuus koko kaavaprosessin ajan antaa palautetta kaavaprosessista ja valmisteltavasta kaavasta ottamalla yhteyttä kunnan kaavoitukseen.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavan valmistelumateriaali on nähtävillä internetissä koko kaavaprosessin ajan.

Asemakaavan ehdotus oli nähtävillä xx.xx - xx.xx.

4. Olika skeden i planeringen av detaljplanen

4.1 Behovet av detaljplanering

Detaljplaneändringen ingår i kommunens planläggningsprogram för åren 2018–2021. Målet med detaljplaneändringen är att effektivisera kvartersstrukturen och samtidigt hela centrumstrukturen i Nickby med hjälp av metoder som lämpar sig för tätortsbilden.

4.2 Planeringsstart och beslut som gäller denna

I enlighet med 51 § i markanvändnings- och bygglagen ska detaljplaner utarbetas och hållas aktuella allteftersom kommunens utveckling eller behovet av att styra markanvändningen det kräver. Detaljplaneändringen har startat med utgångspunkt i Sibbo kommuns planläggningsprogram 2013–2016 (KS godk. 27.11.2012). Ett avtal om att starta detaljplanering har också ingåtts om planprojektet.

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

Intressenter är markägare, invånare, företagare, de som bygger och underhåller infrastrukturen samt övriga aktörer i planområdet och den angränsande omgivningen. Intressenter är också myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas i planeringen. Intressenterna räknas upp närmare i programmet för deltagande och bedömning.

4.3.2 Anhängiggörande

Planarbetet kungjordes anhängigt 10.3.2016. Att planen hade gjorts anhängig meddelades i kommunens officiella annonsorgan (Östnyland, Sipoon Sanomat) samt på kommunens anslagstavla och webbplats.

4.3.3 Deltagande och växelverkan

Intressenterna har under hela planprocessens gång möjlighet att ge respons på processen och på planen som är under beredning genom att kontakta kommunens planläggning.

Programmet för deltagande och bedömning och beredningsmaterialet för planen finns till påseende på internet under hela planprocessen.

Förslaget till detaljplan var framlagt offentligt xx.xx–xx.xx.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Maankäyttö- ja rakennuslain 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.

4.4.2 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet:

- Suunnitelman tavoitteena on mittakaavallisesti ympäristöönsä soveltuva, toteuttamiskelpoinen asuinkortteli. Lähtökohtana on mahdollistaa esteettömistä asunnoista koostuva rivi- tai kerrostalo. Liikerakentaminen Mixintien varressa on mahdollista, mutta ei pakollista.
- Tavoitteena on sopusointuinen taajamakuva. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota siihen että uudisrakentaminen sovitetaan mittasuhteiltaan, muodoltaan ja massojen kooltaan Iso Kylätien ja Mixintien miljööseen.

4.4.3 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet

- Asemakaavalla pyritään mahdollistamaan katutason liikerakentaminen.
- Laadukkaasti toteutettu uudisrakentamishanke nostaa koko lähiympäristön tasoa ja siistii nyt varsin sekavaa miljööä. Nyt pusikkoselle nurmikentälle mahdollistuva uusi asuinrakennus tehostaa keskustan maankäyttöä ja parantaa ympäristöä.
- Samoin uudet asukkaat tuovat alueelle uutta elinvoimaa ja palvelujen paraneminen on mahdollista.

4.4 Mål för detaljplanen

4.4.1 Innehållskrav enligt markanvändnings- och bygglagen

När en detaljplan utarbetas ska landskapsplanen och en generalplan med rättsverkningar beaktas på det sätt som anges ovan.

Detaljplanen ska utarbetas så att det skapas förutsättningar för en hälsosam, trygg och trivsam livsmiljö, för regional tillgång till service och för reglering av trafiken. Den byggda miljön och naturmiljön ska 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.

4.4.2 Mål enligt utgångsmaterialet

Mål som ställts av kommunen:

- Målet för planeringen är att skapa ett genomförbart bostadskvarter som med hänsyn till skalan sitter bra i omgivningen. Ett rad- eller flervåningshus som består av tillgängliga bostäder är utgångspunkten för planeringen. Det är möjligt, men inte obligatoriskt, att bygga affärslokaler längs Mixvägen.
- Målet är en balanserad tätortsbild. Vid planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid att nybyggandet beträffande proportionerna, formerna och massan anpassas till miljön längs Stora Byvägen och Mixvägen.

4.4.3 Mål som uppkommit under processen

- I detaljplanen eftersträvas en lösning där affärslokaler kan byggas i gatuplanet.
- En förstklassigt genomfört nybyggnadsprojekt höjer nivån på hela näromgivningen och snyggar till den för närvarande rätt så röriga miljön. När ett nytt bostadshus uppförs på den buskiga gräsplanen effektiviserar markanvändningen och förbättras miljön i centrum.
- Därtill ger de nya invånarna ny livskraft som förbättrar betingelserna för serviceutbudet.

5. Asemakaavan kuvaus

5.1 Kaavan rakenne

Kortteli koostuu yhdestä asuinrakentamiselle varatusta korttelialueesta AL-2 /pv/tär. Korttelissa on kolme tonttia.

Kerrosluku on kolme, joka mahdollistaa ympäristössä ol-
ven korkuisen rakentamisen, esim. pohjoispuolella.

Mixintien varressa asuinrakennusten katutasoon on mah-
dollista sijoittaa liiketilaa.

Autopaikkoja rakennetaan seuraavasti: 1,5 ap/asunto. Vie-
raspysäköintiä tulee olla 1 ap / 10 asuntoa. Pysäköinti on
maan tasossa tontilla.

Iso Kylätie 43 ja Hella-niminen rakennus Mixintien ja Iso-
kylätien risteyksessä ovat paikallisesti merkittäviä taaja-
makuvan ja kokonaisuuden kannalta ja ovat suojeltu kaa-
vassa sr-merkinnällä.

5.1.1 Mitoitus

Suunnittelualan laajuus on n. 4400 m². Suunnittelu-
alueen uuden rakennusalan rakennusoikeus on 800 k-m².
Korttelitehokkuus on $ek = 0,35$.

5.1.2 Palvelut

Alue tukeutuu palveluissa Nikkilän keskustan tarjoamiin
palveluihin. Joukkoliikenteen käytön kannalta sijainti ny-
kyisen linja-autoaseman vieressä on erinomainen. Vaikka
linja-autoasema on sijoittumassa muualle lähi vuosina,
pitkällä tähtäimellä on rautatieaseman yhteyteen on tar-
koitus kehittää matkakeskus linja-autoineen. Kortteliin
mahdollistettavat liiketilat täydentävät Nikkilän keskustan
palveluita ja elävöittävät taajamakuva.

Suunnittelualuetta lähinnä oleva kunnallinen päiväko-
ti sijaitsee noin 200 metrin päässä. Lähin koulu sijaitsee
n. 500 m päässä, terveysasema n. 350m päässä, lukio n.
700m päässä. Päivittäistavarakaupat sijaitsevat n.400 m
päässä ja erilaisia kaupallisia palveluja on aivan lähellä Iso
Kylätien varrella.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Korttelin rakentamista ohjataan kaavoituksen ja rakennus-
valvonnan yhteistyössä siten, että uudet rakennukset so-
pivat ympäristöönsä mm. värityksen, kattomuotojen sekä
sijoittelunsa kannalta.

5. Redogörelse för detaljplanen

5.1 Planens struktur

Kvarteret består av ett kvartersområde som reserverats
för bostadsbyggande; AL-2 /pv/tär. Kvarteret har tre tom-
ter.

Våningstalet är III, vilket gör det möjligt att bygga lika högt
som i omgivningen, t.ex. på norra sidan.

Affärslokaler kan förläggas till gatuplanet i bostadshus
längs Mixvägen.

Bilplatser byggs enligt följande: 1,5 bilplats/bostad. Anta-
let gästplatser ska vara 1 bilplats/10 bostäder. Parkeringen
förläggs till markplanet på tomten.

Stora Byvägen 43 och byggnaden Hella vid korsningen
mellan Mixvägen och Stora Byvägen har lokal betydelse
med tanke på tätortsbilden och helheten, och har skyd-
dats i planen med beteckningen sr.

5.1.1 Dimensionering

Planeringsområdets areal är ca 4 400 m². Byggrätten för
den nya byggnadsytan i planeringsområdet är 800 vy-m².
Kvarterseffektiviteten är $ek = 0,35$.

5.1.2 Service

Med hänsyn till servicen stödjer sig området på centrum
av Nickby tätort. Läget intill den nuvarande busstationen
är utmärkt med tanke på kollektivtrafiken. Även om buss-
stationen kommer att flytta under de närmaste åren är
avsikten att på lång sikt planera ett resecentrum i anslut-
ning till järnvägsstationen där även bussarna stannar. Af-
färslokalerna som tillåts i kvarteret kompletterar servicen i
Nickby centrum och ger en levande tätortsbild.

Det närmaste kommunala daghemmet ligger på ca 200 m
avstånd. Avståndet till närmaste skola är ca 500 m, till häl-
socentralen ca 350 m och till gymnasiet ca 700 m. Daglig-
varubutiker finns det på ca 400 m avstånd, och strax intill
Stora Byvägen finns olika kommersiella tjänster.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

Byggandet av kvarteret styrs som ett samarbete mellan
planläggningen och byggnadstillsynen så, att nya byggnad-
er anpassas till omgivningen med hänsyn bl.a. till färg-
sättning, takform och placering.

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue (AL-2 / pv/tär)

- Korttelin kerrosalasta on vähintään 1/5 ja enintään 4/5 käytettävä liike- ja toimistotiloja varten.
- kerrosluku on III. Kattomuotona on harjakatto.
- rakennusoikeus on osoitettu kerrosneliönä ja on 800 k-m² rakennusalalle. Lisäksi muulla korttelialueella on korttelitehokkuus ek = 0,35
- Pysäköinnin järjestämiseen varataan p-alue, jossa auto-paikat sijaitsevat maan tasossa.
- Iso Kylätie 43 ja Hella-niminen rakennus Mixintien ja Iso kylätien risteyksessä ovat paikallisesti merkittäviä taajamakuvan ja kokonaisuuden kannalta ja ovat suojeltu kaavassa sr-merkinnällä.

5.3.2 Muut alueet

Kaavan itäosassa on kevyen liikenteen väylä.

5.4 Kaavan vaikutukset

Asemakaavan yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset kohdistuvat Nikkilän keskusta-alueelle ja ovat positiivisia. Korttelin uudistaminen ja lisärakentaminen tukee Nikkilän keskustan elinvoimaisuutta.

Asumisen lisääminen ydinkeskustassa tukee kaupallisten palvelujen kannattavuutta. Palvelujen säilyminen keskustassa tukee asumisen houkuttelevuutta.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen olemassa olevaa infrastruktuuriverkostoa hyödyntäen on valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteen mukaista.

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Asuinrakennuksen ja piha-alueen toteuttaminen nykyisellään pusikkaiselle nurmialueelle huolittelee ympäristön ilmettä. Näin uudisrakentaminen liittyy luontevasti ympäröivään asuinalueeseen.

Keskeinen sijainti asettaa vaatimuksia rakentamisen laadulle. Kortteliin on laadittu viitesuunnitelma ja sen pohjalta tarkka asemakaava. Viitesuunnitelmaa hyödynnetään myös rakennushankkeen ohjaamisessa rakennuslupavaiheessa.

Iso Kylätie 43 ja Hella-niminen rakennus Mixintien ja Iso kylätien risteyksessä ovat paikallisesti merkittäviä taajamakuvan ja kokonaisuuden kannalta ja ovat suojeltu kaavassa sr-merkinnällä.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader (AL-2/pv/tär)

- Minst 1/5 och högst 4/5 av kvarterets våningsyta skall användas för affärs- eller kontorslokaler.
- Våningstalet är III. Takformen är sadeltak.
- Byggrätten anvisas i kvadratmeter våningsyta och uppgår till 800 vy-m² för byggnadsytan i fråga. I det övriga kvartersområdet är kvarterseffektiviteten ek = 0,35.
- För parkeringen reserveras ett område där bilplatserna finns på markplanet.

5.3.2 Övriga områden

I östra delen av planen finns en cykel- och gångbana.

5.4 Planens konsekvenser

Detaljplanens samhällsekonomiska, sociala och kulturella konsekvenser berör centrum av Nickby och är positiva. Förnyelserna och tilläggsbyggandet i kvarteret stödjer livskraften i centrum.

När kärnan av centrum får fler bostäder stödjer det växande befolkningsunderlaget lönsamheten för de kommersiella tjänsterna. Ett större serviceutbud i centrum gör bostäderna mer attraktiva.

Att förtäta stadsstrukturen och göra den mer sammanhängande med hjälp av befintlig infrastruktur är förenligt med de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

5.4.1 Konsekvenser för den byggda miljön

När bostadsbyggnaden uppförs och gårdsområdet anläggs på den för närvarande buskiga gräsplanen får hela miljön en mer vårdad framtoning. På det här sättet ansluter sig den nya byggnationen på ett naturligt sätt till bostadsområdet.

Det centrala läget ställer krav på byggkvaliteten. En referensplan har utarbetats för kvarteret och utifrån den en exakt detaljplan. Referensplanen används också vid styrningen av byggprojektet i bygglovsskedet.

Ratatärinä ja melu

Ratatärinästä on laadittu laaja selvitys ”Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennetärinäselvitys”, Promethor Oy, 2010. Raideliikenteen aiheuttamaa tärinää mitattiin neljässä-kymmenessä viidessä (45) pisteessä maasta. Lähin mittauspiste 2. sijaitsi aivan SR-Raudan korttelin luoteiskulmalla ja piste 1. n. 30 m päässä. Mittauksilla selvitettiin tärinän voimakkuus uusien rakennusten vaurioitumisriskin, tilojen käyttö- ja asumisviihtyvyyden sekä runkomelun kannalta. Selvityksen tuloksia on tarkasteltu VTT:n esittämiä suositusarvoja käyttäen. Suoritettujen mittausten mukaan raideliikenne aiheuttaa merkittävää ja maankäytön suunnittelussa huomioon otettavaa tärinää. Rakennusten vaurioriski rajoittuu lähelle rataa suojaetäisyyden ollessa suurimmillaan 50 m. Kortteli on lähimmilläänkin yli 100 m päässä junaradasta.

Mittaustulosten perusteella laadittiin tärinän vaikutusaluekartat. Tämän selvityksen mittaustuloksena on myös ilmoitettu tärinän tunnusluku $v_{w,95}$, jota suositellaan käytettäväksi maankäytön suunnittelussa. VTT:n suosituksen mukaan uusilla asuinalueilla normaaleille asuinrakennuksille on pyrittävä siihen, ettei tunnusluku ylitä arvoa 0,30 mm/s. Näissä kartoissa SR-Raudan kortteli sijoittuu pääosin, n. 80%, kauimmaiselle vyöhykkeelle, jolle voidaan asuinrakennuksia sijoittaa ilman vaimennustoimenpiteitä ja lisätutkimuksia. Noin 20% osuudella korttelin koillisnurkalla kortteli on vihreällä vyöhykkeellä, jolla tärinän lisämittausten tarve on arvioitava tapauskohtaisesti ennen uutta asuinrakentamista ($0,10 \text{ mm/s} < v_{w,95} < 0,20 \text{ mm/s}$). Tällä alueella ei siis ole juurikaan rakenteellisten vaurioiden riskiä, mutta tärinän mukavuusarvo voi ylittyä. Rakennussuunnitteluvaiheessa talojen rakenteet ja perustustapa suunnitellaan niin, että tämä mukavuusarvokaan ei ylitä. Asemakaavakarttaan on lisätty /tär merkintä määrittämiseksi koko kortteliin, jotta ratatärinä varmasti tulee huomioitua korttelin toteutuksessa.

Ratamelusta on laadittu laaja 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 ja niiden vaikutus näkyy myös asuinrakennusten ääneneristävyysvaatimuksissa. Raideliikenteen melu jää sekä nykytilanteessa että ennustetilanteessa 2030 korttelissa alle valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 ulkona mitattavalle ympäristömelulle annettujen ohjearvojen.

Banvibration och buller

År 2010 gjorde Promethor Oy en omfattande utredning om vibrationen från bansträckan Tallmo-Nickby, ”Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennetärinäselvitys”. Vibrationen av spårtrafiken mätts upp vid fyrtiofem (45) punkter i marken. Den närmaste mätpunkten (2.) låg strax i det nordvästra hörnet av SR-Rautas kvarter och punkt nr. 1 på cirka 30 meters avstånd. Mätningarna visade vibrationsstyrkan med hänsyn till risken för skador på nya byggnader, trivseln i lokalerna och lokalernas användning samt stombulret. Resultaten av utredningen har granskats med hjälp av värden som rekommenderas av VTT. Mätningarna visade att spårtrafiken orsakar betydande vibrationer som bör tas i beaktande vid planeringen av markanvändningen. Risken för skador på byggnader begränsas till skyddszonen nära banan, vilken som mest är 50 meter. Kvarter är som närmast på mer än 100 meters avstånd från tågbanan.

Utför mättningsresultaten sammanställdes influensområdeskartor för vibrationen. Bland mätresultaten från denna utredning nämns även nyckeltalet för vibrationshastigheten $v_{w,95}$. Det rekommenderas att detta tal ska tillämpas vid planeringen av markanvändningen. Enligt en rekommendation från VTT ska man för normala bostadshus i nya bostadsområden sträva efter att nyckeltalet inte överskrider värdet 0,30 mm/s. På dessa kartor ligger SR-Rautakvarteret i huvudsak (till ca 80 %) i zonen längst bort, där man kan placera bostadsbyggnader utan dämpningsåtgärder eller tilläggsundersökningar. Ca 20 % i kvarterets nordöstra hörn ligger på en grön zon där behovet av ytterligare mätningar av vibrationerna ska bedömas från fall till fall innan nya byggnader uppförs ($0,10 \text{ mm/s} < v_{w,95} < 0,20 \text{ mm/s}$). I det här området finns det knappt någon risk alls för konstruktionsskador, men beträffande vibrationerna kan det hända att behaglighetsgränsen överskrids. I byggplaneringsskedet ska husens konstruktioner och grundläggningssätt planeras så att detta bekvämlighetsvärde inte överskrids. Vibrationsbeteckningen /tär med tillhörande bestämmelse har lagts till för hela kvarteret för att vibrationerna från banan säkert ska tas i beaktande vid genomförandet.

År 2010 gjorde Promethor Oy en omfattande utredning om bullret från bansträckan Tallmo-Nickby, ”Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennemeluselvitys”. I utredningen fastställdes bullernivån som orsakas av spårtrafiken på den aktuella bansträckan i dagläget och i prognosläget år 2030. Utredningen visade att den planerade persontrafiken, med det antal tåg som användes vid beräkningen, har nästan ingen inverkan alls på bullernivåerna i granskningsområdet. De största bullernivåerna härrör från godstrafiken och konsekvenserna av dessa bullernivåer kommer också till uttryck i kraven på ljudisolering i bostadshus. I kvarteret är bullret från spårtrafiken både i nuläget och i prognosläget år 2030 under de riktvärden som ges i statsrådets beslut 993/1992 om riktvärden för bullernivå.

5.4.2 Vaikutukset luonnonympäristöön

Korttelialueella ei nykyisellään ole luontoarvoja eikä juuri kasvillisuutta. Uudisrakennuksen piha-alueiden istuttaminen parantaa luonnonympäristön laatua ja muuttaa aluetta vahveämmäksi.

Maaperän rakenne ja pohjavesi

Asemakaavahankkeen vieressä on teetetty rakennettavuusselvitys Insinööritoimisto Pohjatekniikka Oy:llä. Alueen pintarakenteiden ja pintahumuskerroksen alla on 4 – 9m paksuinen savikerros, jonka yläosassa on ohut kuiva-kuorikerros. Saven alapuolella on tiiviydeltään vaihteleva kitkamaakerros. Kairaukset ovat ulottuneet tähän kerrokseen päättyen joko tiiviiseen lohkareisen muodostumaan tai peruskallioon, kairausvyvyksillä 6 – 14 metriä.

Uudella rakennusallalla on tehty maaperäkairauksia, joissa on tutkittu myös maaperän saastumista.

Rakennus ei ulotu missään lähelle pohjaveden pintaa. Pohjaveden taso on vaihdellut pohjavesien havaintoputkissa tasoilla +13,3 – +10,3 (luoteisnurkka) ja +9,6 – +8,7 (kaakkoisnurkka), jolloin väliin jää useita metrejä rakennuksiin nähden. Pohjaveden virtaussuunta on selvitetty kaavahankkeen tuntumassa olevassa N 46 Domino-korttelin hankkeessa, ja virtaussuunta on Sipoojoen suuntaan, länneä itään kohti alavaa jokilaaksoa. Paineellista pohjavettä ei ole havaittu korttelin kairauksia tehtäessä. Haitallisia vaikutuksia pohjavesitilanteeseen ei ole odotettavissa, ja tämän varmistamiseksi kaavamääräyksiä on annettu kaavassa. Korttelialue on pohjavesialuetta ja pohjavesien suojelemiseksi alueella on sovellettu pohjavesien suojelumääräyksiä.

Maa-ainesten puhtaus

Pohjaveden virtaussuunta on selvitetty kaavahankkeen tuntumassa olevassa N 46 Domino-korttelin hankkeessa, ja virtaussuunta on Sipoojoen suuntaan, länneä itään kohti alavaa jokilaaksoa. Mahdollisia entisen huoltoaseman (nyk. bussiasema) haitta-aineita ei löydetty koekairauksissa. Maaperän saastumista ei ole löytynyt kairauksissa ja korttelin toteuttaminen ei siten aiheuta vaikutuksia maaperän puhtauteen.

Hulevedet

Hulevesien kannalta tämä asemakaavan muutos ei merkittävästi muuta tilannetta alueellaan ja sillä ei siten ole vaikutusta. Hulevesien aiheuttamia ongelmia kaavamuu-tosalueella tai valumareitillä Sipoonjokeen ei ole ollut. Nykyisen korttelin alue on rakennettua aluetta, nurmialuetta, asfaltoitua tai rakennusten kattopintaa.

Lisäksi kaavakarttaan on lisätty pysäköintialueilla mahdollisten autojen öljyvuotojen vuoksi pohjavesien suojelumääräykseen vettä läpäisemättömän pinnan ja öljynerotuskaivon vaade.

5.4.2 Konsekvenser för naturmiljön

För närvarande har kvartersområdet inga naturvärden och inte heller knappt någon vegetation. Planteringar på den nya byggnadens gårdsplaner kommer att förbättra kvaliteten på naturmiljön och ge ett frodigare helhetsintryck.

Jordmånens struktur och grundvatten

Bredvid detaljplaneprojektet har kommunen låtit Insinööritoimisto Pohjatekniikka Oy göra en utredning om byggarheten. Under ytkonstruktionerna och humusskiktet finns det ett 4–9 meter tjockt lerskikt, vars övre del består av en tunn torrskorpa. Nedanför leran finns det ett skikt av friktionsjord med varierande konsistens. Borrningar har sträckt sig till detta skikt och antingen nått kompakta, klip-piga formationer eller berggrunden, på borrhingsdjup av 6–14 meter.

På den nya byggnadsytan har man gjort jordmånsborrningar för att undersöka eventuell förorening av jordmånen.

Byggnaden når ingenstans nära grundvattenytan. I observationsrör har grundvattenståndet varierat mellan +13,3 och +10,3 (nordvästra hörnet) och mellan +9,6 och +8,7 (sydöstra hörnet), varvid flera meter blir kvar mot byggnaderna. Grundvattnets strömriktning utreddes i samband med projekt N 46, Dominokvarteret, som ligger i närheten av det aktuella planområdet. Där strömmade vattnet i riktning mot Sibbo å, i riktningen väster-öster mot den låglänta ådalen. Vid borrhningarna observerades inget artesiskt grundvatten. För grundvattenläget är inga skadliga konsekvenser att vänta, och för att säkerställa detta har planbestämmelser getts i planen. Kvartersområdet är ett grundvattenområde och för att skydda grundvattnet har skyddsbestämmelserna för grundvatten tillämpats i området.

Marksbanssens renhet

Grundvattnets strömriktning utreddes i samband med projekt N 46, Dominokvarteret, som ligger i närheten av det aktuella planområdet. Där strömmade vattnet i riktning mot Sibbo å, i riktningen väster-öster mot den låglänta ådalen. Vid provborrningarna hittades inga skadliga ämnen från den f.d. servicestationen (nuv. busstationen). Borrningarna visade inte på några föroreningar och byggandet av kvarteret kräver inga åtgärder beträffande jordmånen.

Dagvatten

Beträffande dagvattnet kommer denna ändring av detaljplanen inte att väsentligt ändra läget i området och därmed medför den inga konsekvenser. Dagvattnet har inte framkallat några problem i planändringsområdet eller i avrinningslederna till Sibbo å. Det nuvarande kvartersområdet är ett bebyggt område, en gräsplan, asfalterade ytor eller byggnaders taktytor.

Lähes koko Nikkilän hulevesien hallinta perustuu avo-ojiin, joka on kustannustehokas ja toimiva tapa hallita pintavesiä. Mahdolliset ongelmat on helppo korjata, ja hulevedet viivyttyvät ja kiintoaines erottuu ojien pohjalle riittävästi matkalla Sipoonjokeen. Korttelista on matkaa n. 300m Sipoojokeen, ja ojaverkosto on hyvin mutkitteleva joten reitti jokeen on paljon pitempi ja kiintoaines ehtii selkiytyä hyvin. Huleveden määrällisiä ongelmia ei ole ollut eikä kaavan pieni vettä läpäsäemättömän pinnan muutos ole merkittävä suhteessa ojaverkoston tilavuuteen. Autopaikkojen öljynerotuskaivomääräys varmistaa myös ettei korttelista pääse valumaan öljyä ojaverkostoon.

På grund av eventuella oljeläckage från bilarna i parkeringsområdena har plankartans bestämmelse om skydd av grundvattnet utökats med ett krav på en yta som inte släpper igenom vatten och en oljeavskiljningsbrunn.

I nästan hela Nickby grundar sig dagvattenhanteringen på öppna diken, vilket är ett kostnadseffektivt och fungerande sätt att hantera ytvattnet. Eventuella problem är enkla att åtgärda och dagvattnet fördröjs och sediment avskiljs tillräckligt i dikesbottnarna på väg till Sibbo å. Avståndet från kvarteret till Sibbo å är ca 300 meter. Dikesnätet är mycket slingrande: därför är ruten till ån mycket längre och sedimentet hinner gott och väl klarna. Det har inte förekommit några problem med dagvattenmängderna och den smärre ändringen i den yta av planområdet som inte släpper igenom vatten är inte betydande i förhållande till dikesnätets volym. Bestämmelsen om oljeavskiljningsbrunnar vid bilplatserna säkerställer också att ingen olja rinner ut i dikesnätet från kvarteret.



5.4.3 Vaikutukset kuntatalouteen

Kuntaan muuttavilla uusilla veronmaksajilla on positiivinen vaikutus kuntatalouteen.

Kortteli liittyy olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, joten vesi- ja viemäriverkostojen tai katuverkoston osalta ei aiheudu kunnalle kustannuksia.

Kortteliin on arvioitu toteutuvan asuntoja noin 15 asukkaalle. Uudisrakentaminen lisää elinvoimaisuutta muun muassa luomalla edellytyksiä palveluiden parantamiselle ja sitä kautta edellytyksiä uusille niitä tuottaville yrityksille. Mikäli kortteliin muuttaa useita lapsiperheitä, se vaikuttaa hieman alueen päiväkotij- ja koulupalvelujen järjestämiseen tai mitoittamiseen. Samoin ikääntyneiden ihmisten palvelut täytyy mitoittaa asukkaiden mukaan.

5.4.3 Konsekvenser för kommunekonomin

De nya skattebetalarna som flyttar till kommunen har en positiv effekt på kommunens ekonomi.

Kvarteret knyter an till den befintliga stadsstrukturen, och därför uppkommer inga kostnader för kommunen för vatten- och avloppsnäten eller gatunätet.

Kvarteret kommer uppskattningsvis att få nya bostäder för ca 15 personer. Nybyggandet ökar livskraften bl.a. genom att man skapar förutsättningar för bättre service och därigenom även förutsättningarna för nya serviceproducenter. Om barnfamiljer flyttar till kvarteret har detta smärre konsekvenser för anordnandet eller dimensioneringen av daghems- och skolservicen. Likaså ska servicen till äldre personer dimensioneras efter invånarna.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Ratamelu ja tärinä

Kaavamuutosalueen etäisyys Kerava - Porvoo -rautatietä, jota käytetään toistaiseksi vain säiliöjunille Sjöldvikin öljynjalostamolle, on noin 200 m. Rataliikenne vähäisyytensä vuoksi ei aiheuta merkittävää meluhahtaa nykytilanteessa.

Ratamelusta on laadittu laaja 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 ja niiden vaikutus näkyy myös asuinrakennusten ääneneristävyysvaatimuksissa. Raideliikenteen melu jää sekä nykytilanteessa että ennustetilanteessa 2030 korttelissa alle valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 ulkona mitattavalle ympäristömelulle annettujen ohjearvojen. Oleskelupihojen meluisuus on tässäkin mitoitettava tekijä, ja kortteleissa on jo ennen rakentamista riittävän melutonta oleskelualueita.

Ratatärinästä on laadittu laaja selvitys ”Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennetärinäselvitys”, Promethor Oy, 2010. Raideliikenteen aiheuttamaa tärinää mitattiin neljässä kymmenessä viidessä (45) pisteessä maasta. Lähin mittauspiste 2. sijaitsee aivan SR-Raudan korttelin luoteiskulmalla ja piste 1. n. 30m päässä. Mittauksilla selvitettiin tärinän voimakkuus uusien rakennusten vaurioitumisriskin, tilojen käyttö- ja asumisviihtyvyyden sekä runkomelun kannalta. Selvityksen tuloksia on tarkasteltu VTT:n esittämiä suositusarvoja käyttäen. Suoritettujen mittauksen mukaan raideliikenne aiheuttaa merkittävää ja maankäytön suunnittelussa huomioon otettavaa tärinää. Rakennusten vaurioriski rajoittuu lähelle rataa suojaetäisyyden ollessa suurimmillaan 50 m. Kortteli on lähimmilläänkin yli 100 m päässä junaradasta.

Mittauksien perusteella laadittiin tärinän vaikutusaluekartat. Tämän selvityksen mittauksena on myös ilmoitettu tärinän tunnusluku $v_{w,95}$, jota suositellaan käytettäväksi maankäytön suunnittelussa. VTT:n suosituksen mukaan uusilla asuinalueilla normaaleille asuinrakennuksille on pyrittävä siihen, ettei tunnusluku ylitä arvoa 0,30 mm/s. Näissä kartoissa kortteli sijoittuu pääosin, n. 80%, kauimmaiselle vyöhykkeelle, jolle voidaan asuinrakennuksia sijoittaa ilman vaimennustoimenpiteitä ja lisätutkimuksia. Noin 20% osuudella korttelin koillisnurkalla kortteli on vihreällä vyöhykkeellä, jolla tärinän lisämittausten tarve on arvioitava tapauskohtaisesti ennen uutta asuinrakentamista ($0,10 \text{ mm/s} < v_{w,95} < 0,20 \text{ mm/s}$). Tällä alueella ei siis ole juurikaan rakenteellisten vaurioiden riskiä, mutta tärinän mukavuusarvo voi ylittyä. Rakennussuunnitteluvaiheessa talojen rakenteet ja perustustapa suunnitellaan niin, että tämä mukavuusarvokaan ei ylitä. Asemakaavakartassa on /tär merkintä määräyksineen koko kortteliin.

5.5 Störande faktorer i miljön

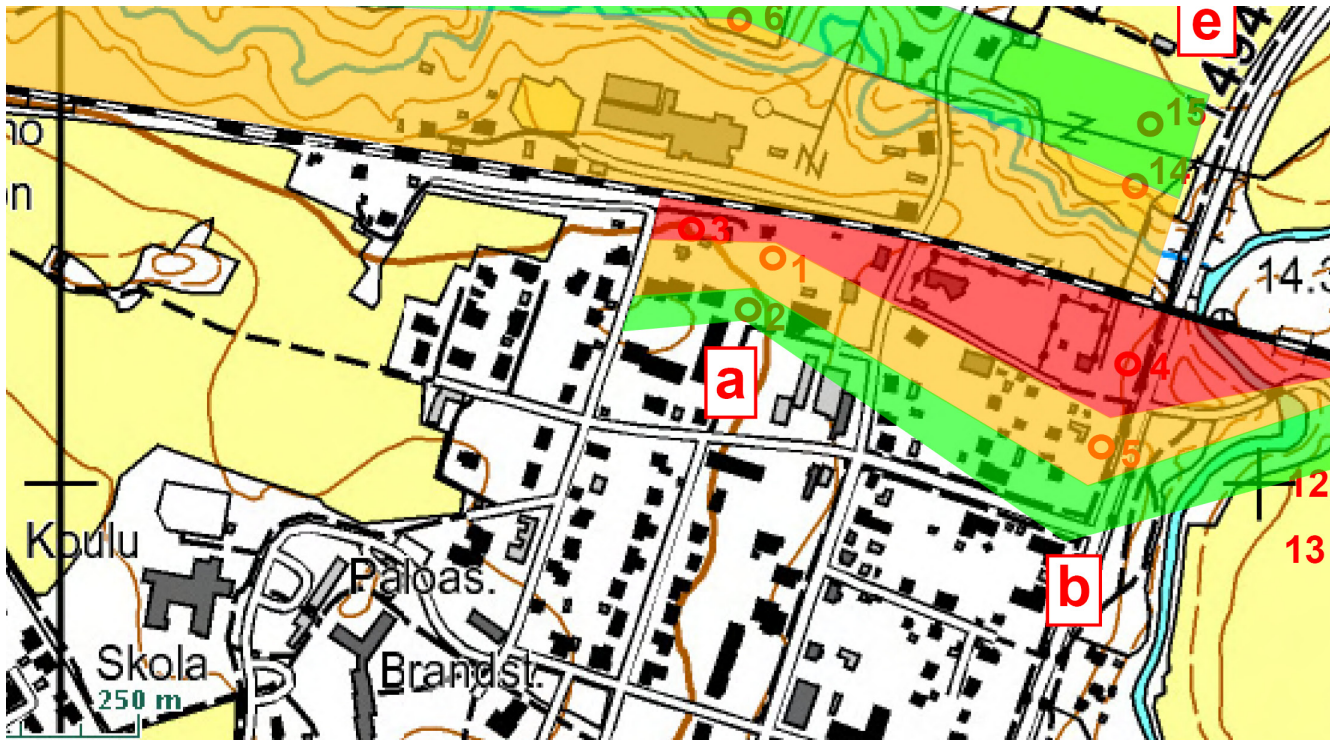
Banbuller och vibration

Planändringsområdets avstånd från Kervo-Borgå-järnvägen, vilken tillsvidare bara används för containertåg till oljeraffineriet i Sköldvik, är ca 200 m. På grund av den ringa trafiken på banan uppkommer ingen betydande bullerolägenhet i nuläget.

År 2010 gjorde Promethor Oy en omfattande utredning om bullret från bansträckan Tallmo-Nickby, ”Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennemeluselvitys”. I utredningen fastställdes bullernivån som orsakas av spårtrafiken på den aktuella bansträckan i dagsläget och i prognosläget år 2030. Utredningen visade att den planerade persontrafiken, med det antal tåg som användes vid beräkningen, har nästan ingen inverkan alls på bullernivåerna i granskningsområdet. De största bullernivåerna härrör från godstrafiken och konsekvenserna av dessa bullernivåer kommer också till uttryck i kraven på ljudisolering i bostadshus. I kvarteret är bullret från spårtrafiken både i nuläget och i prognosläget år 2030 under de riktvärden som ges i statsrådets beslut 993/1992 om riktvärden för bullernivå. Även här är bullret på vistelsegårdarna den dimensionerande faktorn och i kvarteret finns det tillräckligt med bullerfria områden för vistelse redan innan det byggs.

År 2010 gjorde Promethor Oy en omfattande utredning om vibrationen från bansträckan Tallmo-Nickby, ”Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennetärinäselvitys”. Vibrationen av spårtrafiken mätts upp vid fyrtiofem (45) punkter i marken. Den närmaste mätpunkten (2.) låg strax i det nordvästra hörnet av SR-Rautas kvarter och punkt nr. 1 på cirka 30 meters avstånd. Mätningarna visade vibrationsstyrkan med hänsyn till risken för skador på nya byggnader, trivselt i lokalerna och lokalernas användning samt stombullret. Resultaten av utredningen har granskats med hjälp av värden som rekommenderas av VTT. Mätningarna visade att spårtrafiken orsakar betydande vibrationer som bör tas i beaktande vid planeringen av markanvändningen. Risken för skador på byggnader begränsas till skyddszonen nära banan, vilken som mest är 50 meter. Kvarter är som närmast på mer än 100 meters avstånd från tågbanan.

Utifrån mättningsresultaten sammanställdes influensområdeskartor för vibrationen. Bland mätresultaten från denna utredning nämns även nyckeltalet för vibrationshastigheten $v_{w,95}$. Det rekommenderas att detta tal ska tillämpas vid planeringen av markanvändningen. Enligt en rekommendation från VTT ska man för normala bostadshus i nya bostadsområden sträva efter att nyckeltalet inte överskrider värdet 0,30 mm/s. På dessa kartor ligger kvarteret i huvudsak (till ca 80 %) i zonen längst bort, där man kan placera bostadsbyggnader utan dämpningsåtgärder eller tilläggsundersökningar. Ca 20 % i kvarterets nordöstra hörn ligger på en grön zon där behovet av ytterligare mätningar av vibrationerna ska bedömas från fall till fall innan nya byggnader uppförs ($0,10 \text{ mm/s} < v_{w,95} < 0,20 \text{ mm/s}$). I det här området finns det knappt någon risk alls för konstruktionsskador, men beträffande vibrationerna kan



Asuinrakennusten rakentaminen alueelle edellyttää merkittäviä vaimennustoimenpiteitä ($v_{W,95} > 0,40$ mm/s).

Tällä alueella on ehdottomasti tehtävä tarkempi tärinäselvitys ennen uutta asuinrakentamista ($0,20$ mm/s $< v_{W,95} < 0,40$ mm/s).

Tärinän lisämittausten tarve on arvioitava tapauskohtaisesti ennen uutta asuinrakentamista ($0,10$ mm/s $< v_{W,95} < 0,20$ mm/s).

Ote / utdrag ur Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennetärinäselvitys (Promethor Oy)

5.5.1 VAK-suuronnettomuusriskin arviointi

Kerava - Porvoo -rautatietä käytetään nykyisin Kilpilahden öljynjalostamon ja alueen teollisuuden säiliöjunakuljetuksiin. Radalla on vaarallisten aineiden kuljetuksia.

VAK-suuronnettomuusriskistä tehdyn selvityksen pohjalta voidaan todeta, että kaava-alue sijoittuu mahdollisen suuronnettomuusriskin vaikutusalueelle. Onnettomuuskenaarioiden yhdistetyt vaikutusalueet ulottuvat selvityksen mukaan korkeintaan 550 m etäisyydelle Kerava - Porvoo - rautatiestä (VAK- suuronnettomuusselvitys maankäytön suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rataosuus ja tasoristeykset. Gaia Consulting Oy, 2.6.2010). Radan varrella samoin kuin pääratojenkin varrella asuu valtava määrä asukkaita joihin rataonnettomuus voisi vaikuttaa. Samoin maantiellä tapahtuvissa vaarallisten aineiden kuljetuksissa on olemassa riski onnettomuuksille. Tässä kohtaa Nikkilää riskin ennenkaikkea muodostaa Iso Kylätien tasoristeys puomeineen. Läpiajo on jo kielletty ajoneuvoilta, lisäksi kevyen liikenteen alikulkua ja läpiajon katkaisua kokonaan ajoneuvoilta on suunniteltu, sillä Ponaistentien kautta on turvallinen maantieyhteys radan alituksineen. Tämän jälkeen riskit kohdalla eivät poikkea normaalista radan varren asumisesta.

det hända att behaglighetsgränsen överskrids. I byggplaneringsskedet ska husens konstruktioner och grundläggningssätt planeras så att detta bekvämlighetsvärde inte överskrids. På detaljplanekartan berör beteckningen /tär med tillhörande bestämmelse hela kvarteret.

5.5.1 Bedömning av risken för storolyckor vid transport av farliga ämnen

Kervo-Borgå-banan används nuförtiden för containertransporter med tåg från raffinaderiet i Sköldvik och annan industri i området. Farliga ämnen transporteras längs banan.

Utifrån en utredning som gjorts om risken för storolyckor vid transport av farliga ämnen kan man konstatera att planområdet ligger inom influensområdet av en eventuell storolyckrisk. Enligt utredningen sträcker sig de sammanställda influensområdena i olycksfallsscenarioerna till ett avstånd på högst 550 m från Kervo-Borgå-järnvägen (VAK-suuronnettomuusselvitys maankäytön suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rataosuus ja tasoristeykset. Gaia Consulting Oy, 2.6.2010.) Längs banan liksom längs huvudbanorna bor väldigt många människor som skulle komma att beröras av en banolycka. På samma sätt finns det en risk för olyckor vid transporter av farliga ämnen

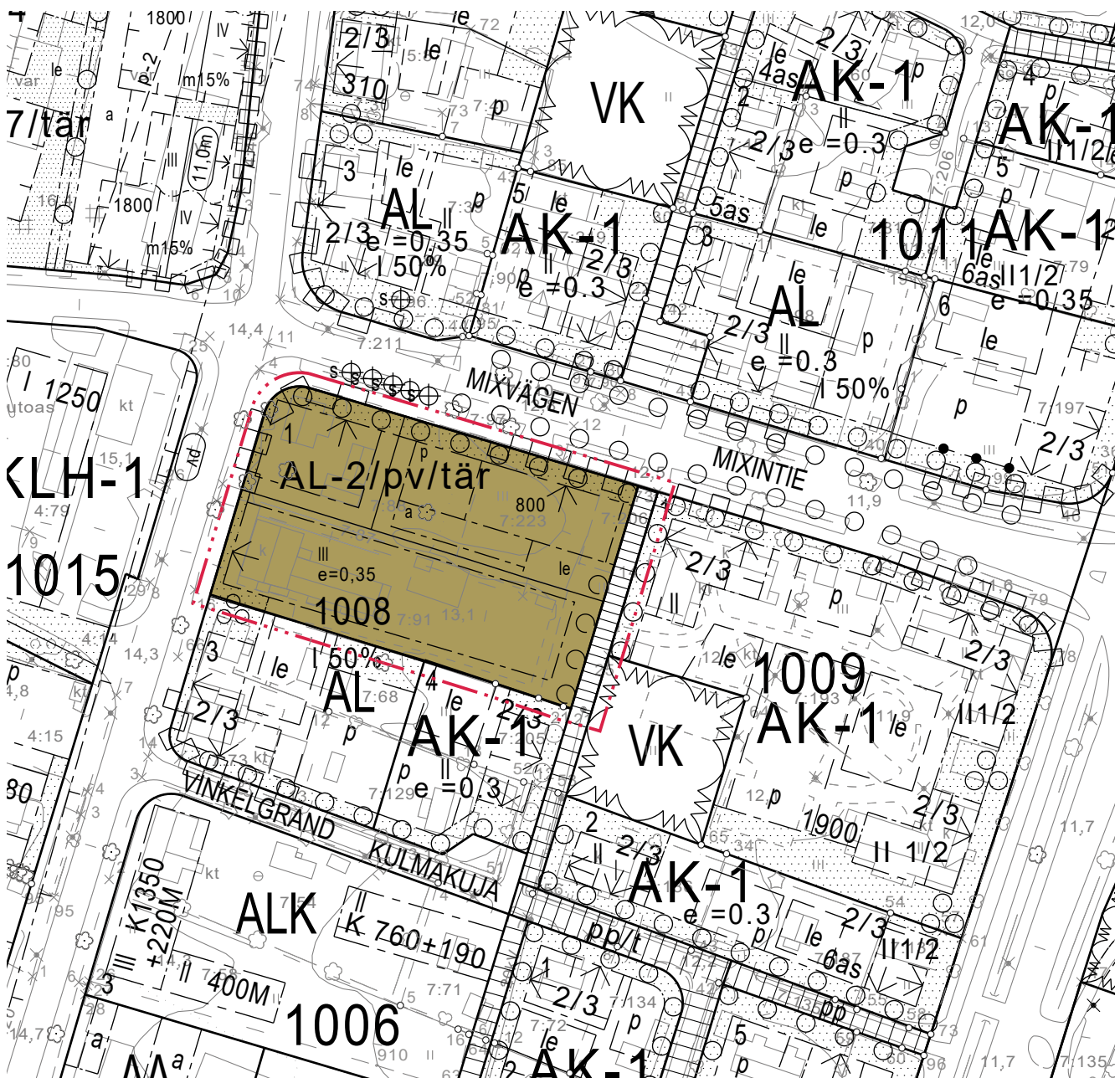
5.6 Asemakaavamerkinnät ja määräykset

Kaavamerkinnät ja -määräykset on esitetty liitteessä. Kaavamerkinnät ja -määräykset noudattavat ympäristöministeriön antamia ohjeita.

på landsvägarna. I denna del av Nickby är det framför allt plankorsningen vid Stora Byvägen med sina bommar som utgör en risk. Genomfart är förbjuden för fordon. Därtill har man planerat en underfart för gång- och cykeltrafiken och hinder för fordon att över huvud taget kunna göra igenom, då det via Borgnäs vägen finns en trygg landsvägsförbindelse med järnvägsunderfart. Efter dessa åtgärder avviker riskerna på denna plats inte från de risker som normalt förknippas med boende nära en bana.

5.6 Planbeteckningar och planbestämmelser

Planbeteckningarna och -bestämmelserna presenteras i bilaga. Planbeteckningarna och -bestämmelserna följer Miljöministeriets anvisningar.



6 Asemakaavan toteutus

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavaan liittyy Arkkitehtitoimisto Harris - Kjisik Oy:n tuottama viitesuunnitelma, jonka on ollut asemakaavan laadinnan pohjana. Viitesuunnitelman havainnemateriaali on asemakaavaluonnoksen liitteenä, ks. liitteet.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman, koska alueella on valmis kunnallistekniikka ja katuverkko.

Suunnitelma on mahdollista toteuttaa vaiheissa. Yksittäisten rakennuspaikkojen toteutusjärjestys on vapaa. Suunnitelman toteutuminen täysimittaisesti edellyttää korttelin rakennusten purkamista.

6.3 Toteutuksen seuranta

Alueelle on laaditaan rakentamistapaohjeet. Sipoon kunta huolehtii alueen toteutuksen seurannasta tarvittavin lupamenettelyin.

6 Genomförandet av detaljplanen

6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet

En referensplan som sammanställts av Arkkitehtitoimisto Harris - Kjisik Oy:s har fungerat som underlag för utarbetandet av detaljplanen. Illustrationsmaterialet för referensplanen finns som bilaga till detaljplaneutkastet, se bilagorna.

6.2 Genomförande och tidsplanering

Genomförandet av detaljplanen kan starta när planen vunnit laga kraft, eftersom det redan finns kommunalteknik och ett gatunät i området.

Planen kan genomföras i etapper. Enskilda byggplatser kan byggas i fri ordningsföljd. För att planen ska kunna genomföras till fullo förutsätts rivning av de nuvarande byggnaderna i kvarteret.

6.3 Uppföljning av genomförandet

Anvisningar för byggsättet utarbetas för området. Sibbo kommun följer upp genomförandet i området genom tillbörligt lovförfarande.

19.3.2018

Jarkko Lyytinen
kaavoitusarkkitehti - planlägningsarkitekt
arkkitehti, YKS-487

LIITE /BILAGA 2

