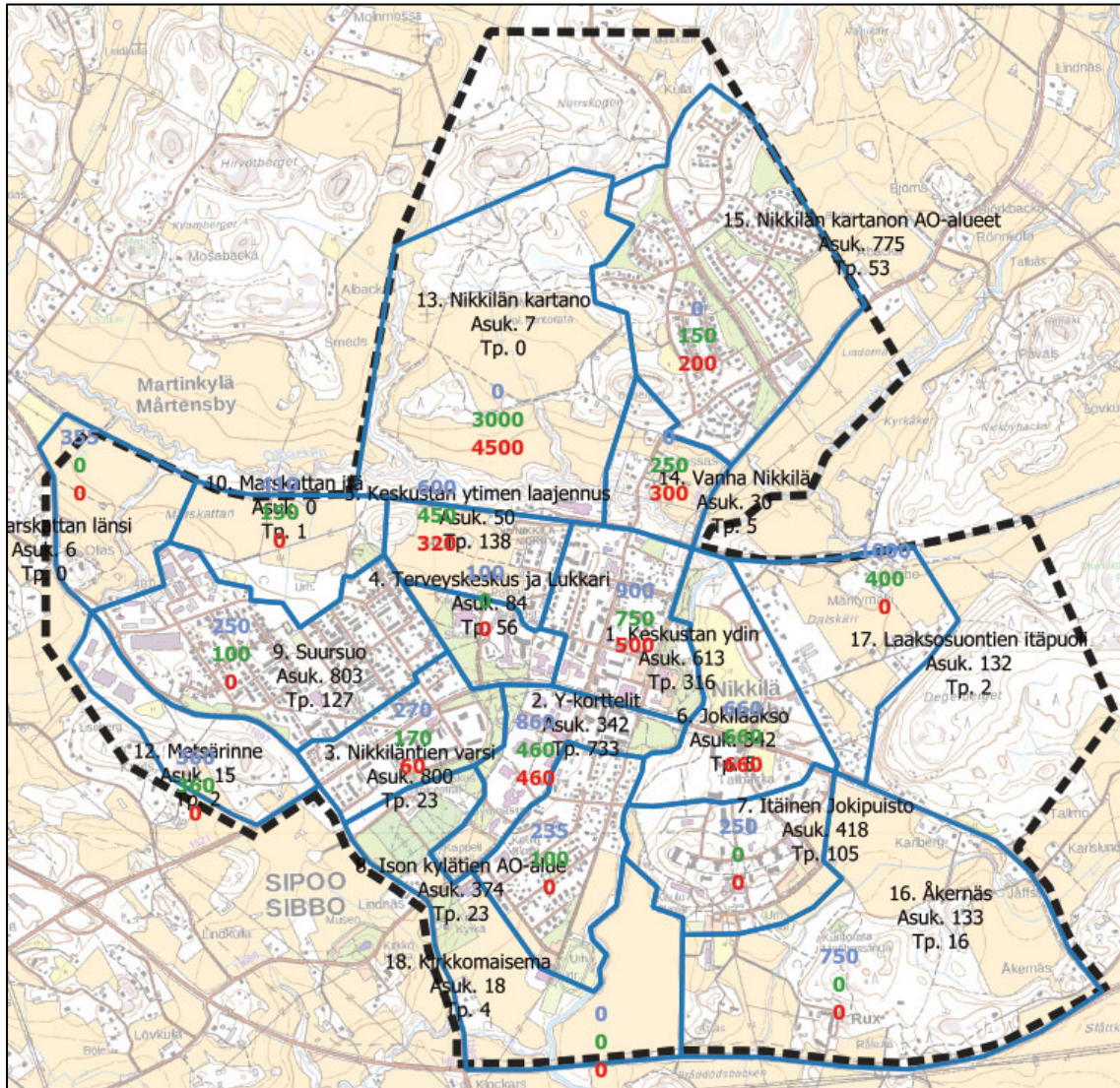


LIITE 5

NIKKILÄN LIIKENNEVERKKOVAIHTOEHTOJEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

29.10.2020

Asukkaiden/työpaikkojen jakautuminen eri vaihtoehdoissa radan pohjois- ja eteläpuolelle sekä eri osa-alueisiin:

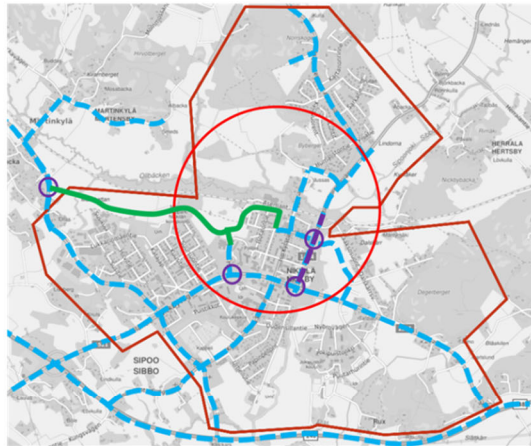


Osa-aluejako ja alustava suunnitelma asukasmäärän jakautumisesta, jota tarkistettiin työn aikana (ks. seuraavat taulukot).

OSA-ALUEITTAIN	NYKYISET TYÖPAIKAT	NYKYISET ASUKKAAT	UUDET VE 0+	UUDET VE A	UUDET VE B
RADAN ETELÄPUOLI					
1 Keskustan ydinalue	316	613	900	750	500
2 Y-korttelit	733	342	860	660	460
3 Nikkiläntien varsi	23	800	270	170	60
4 Terveyskeskus ja Lukkari	56	84	100	100	0
5 Keskustan ytimen laajennus	138	50	600	600	320
6 Jokilaakso	5	342	660	660	660
7 Itäinen Jokipuisto	105	418	250	100	0
8 Ison Kylätien AO-alue	23	374	235	150	0
9 Suursuo	127	803	250	150	0
10 Marskattan itä	1	0	410	400	0
11 Marskattan länsi	0	6	355	0	0
12 Metsärinne	2	15	360	360	0
16 Åkernäs	16	133	750	0	0
17 Laaksosuontien itäpuoli	2	132	1000	600	0
18 Kirkkomaisema	4	18	0	0	0
RADAN POHJOISPUOLI					
13 Nikkilän kartano	0	7	0	2150	4500
14 Vanha Nikkilä	5	30	0	0	300
15 Nikkilän kartanon AO-alueet	53	755	0	150	200
	1609	4922	7000	7000	7000

YHTEENSÄ	NYKYISET TYÖPAIKAT	NYKYISET ASUKKAAT	UUDET VE 0+	UUDET VE A	UUDET VE B
RADAN ETELÄPUOLI YHTEENSÄ	1551	4130	7000	4700	2000
RADAN POHJOISPUOLI YHTEENSÄ	58	792	0	2300	5000
	1609	4922	7000	7000	7000

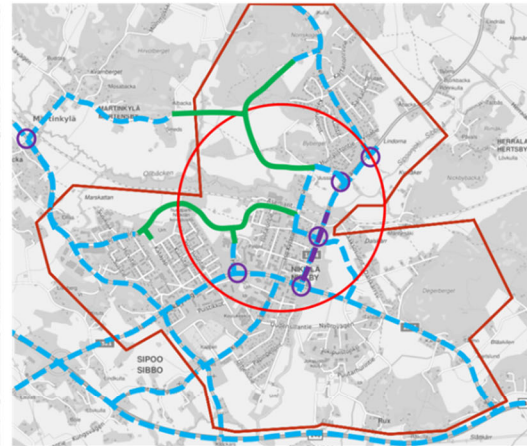
Ve0+ "eteläosaa painottava malli"



7000 (+4130) eteläpuolella
0 (+792) pohjoispuolella

→ **(E)11 130 + (P)792**

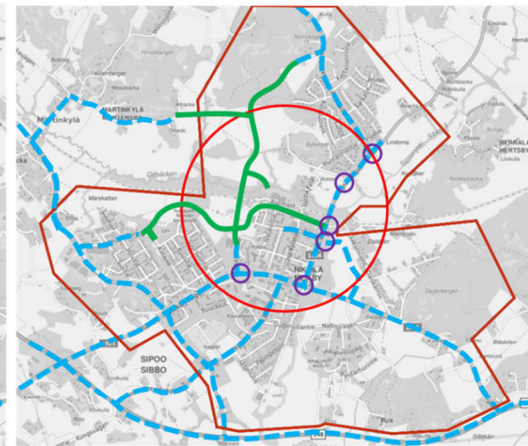
VeA "tasapainomalli"



3600 (+ 4130) eteläpuolella
3400 (+ 792) pohjoispuolella

→ **(E)7730 + (P)4192**

VeB "pohjoisosaa painottava malli"



2000 (+4130) eteläpuolella
5000 (+ 792) pohjoispuolella

→ **(E)6130 + (P)5792**

(Suluissa oleva luku kuvaa nykyisten asukkaiden määrää. Kaikissa malleissa lopputilanteessa 11 922 asukasta. Tasapainomalli määritelty Pornaistentien toimivuuden ja turvallisuuden pohjalta)

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
<p>EHEYTYVÄ YHDYSKUNTARAKENNE</p> <p>OLEVAN RAKENTEEEN HYÖDYNTÄMINEN</p>	<p>Radan etelä- ja pohjoispuoli kytkeytyvät aseman ansiosta toisiinsa nykyistä paremmin etenkin kävellen ja pyörällä.</p> <p>Nykyinen keskusta-alue tiivistyy kaikista vaihtoehdoista eniten, mutta rakentamista sijoittuu myös ytimen ulkopuolelle nykyisille rakentamattomille alueille (Marskattan, Äkernäs, Laaksosuontien itäpuoli).</p> <p>Kaikkia radan eteläpuolella olemassa olevia asuinalueita kehitetään/tiivistetään.</p> <p>Kehitetään voimakkaasti (boldatut yli 600 asukasta)</p> <p>1 Keskustan ydinalue (+900) 2 Y-korttelit 3 Nikkiläntien varsi 4 Terveyskeskus ja Lukkari 5 Keskustan ytimen laajennus 6 Jokilaakso 7 Itäinen Jokipuisto 8 Ison Kylätien AO-alue 9 Suursuo 10-11 Marskattan itä + länsi 12 Metsärinne 16 Äkernäs 17 Laaksosuontien itäpuoli</p> <p><i>Vrt. Kaavarunko + 7000 alueen eteläpuolelle.</i></p>	<p>Toiminnot kytkeytyvät toisiinsa nykyistä paremmin etenkin kävellen ja pyörällä.</p> <p>Nykyistä keskustaa lähialueineen ei kehitetä/tiivistetä yhtä voimakkaasti kuin vaihtoehdossa 0+. Rakentaminen keskittyy aseman lähiympäristöön.</p> <p>Keskusta-alue laajenee alueellisesti pohjoiseen (Nikkilän kartano), mutta vanha Nikkilä säilyy nykyisellään. Eteläpuolella kauimpia alueita ei oteta käyttöön.</p> <p>Kehitetään voimakkaasti (600 asukasta tai yli):</p> <p>1 Keskustan ydinalue (+750) 2 Y-korttelit (+660) 5 Keskustan ytimen laajennus (+600) 6 Jokilaakso (+660) 17 Laaksosuontien itäpuoli (+600) 13 Nikkilän kartano (+ 2150)</p> <p>Muut kehitettävät alueet: 3 Nikkiläntien varsi 4 Terveyskeskus ja Lukkari 5 Keskustan ytimen laajennus 7 Itäinen Jokipuisto 8 Ison Kylätien AO-alue 9 Suursuo 10 Marskattan itä 12 Metsärinne</p> <p>Seuraavia alueita ei kehitetä: Marskattan länsi, Äkernäs, Vanha Nikkilä</p> <p><i>Vrt. Kaavarunko pohjoispuoli +2300, eteläpuoli 4700.</i></p>	<p>Toiminnot kytkeytyvät toisiinsa nykyistä paremmin uuden poikittaisen yhteyden ansiosta (kaikki liikennemuodot).</p> <p>Nykyistä keskustaa lähialueineen ei kehitetä/tiivistetä yhtä voimakkaasti kuin vaihtoehdoissa 0+ ja A. Keskusta-alue laajenee alueellisesti (Nikkilän kartano). Aseman lähialueet otetaan tehokkaasti käyttöön molemmin puolin rataa.</p> <p>Kehitetään voimakkaasti (yli 600 asukasta):</p> <p>6 Jokilaakso 13 Nikkilän kartano (+ 4500 as)</p> <p>Muut kehitettävät alueet: 1 Keskustan ydinalue (+500) 2 Y-korttelit 3 Nikkiläntien varsi 5 Keskustan ytimen laajennus</p> <p>Seuraavia alueita ei kehitetä: Itäinen Jokipuisto, Ison Kylätien AO-alue, Suursuo, Marskattan itä ja länsi, Metsärinne, Äkernäs, Laaksotien itäpuoli.</p> <p><i>Vrt. Kaavarunko eteläpuoli +2000, pohjoispuoli 5000.</i></p>

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
<p>ASEMAN / MATKAKESKUKSEN LÄHIYMPÄRISTÖN (r=1 km) RAKENTAMISMAHDOLLISUUDET ERI MAANKÄYTTÖMUODOT HUOMIOIDEN</p>	<p>Vaihtoehto mahdollistaa asemaympäristön (r=1 km) maankäytön tehostamisen radan pohjoispuolella 2300 asukkaaseen, mutta vaihtoehdossa mahdollisuutta ei hyödynnetä (uutta yhteyttä radan pohjoispuolelle ei rakenneta).</p>	<p>Vaihtoehto mahdollistaa asemaympäristön (r=1 km) maankäytön tehostamisen radan pohjoispuolella enempään kuin 2300 uuteen asukkaaseen (uutta yhteyttä radan pohjoispuolelle ei rakenneta).</p>	<p>Vaihtoehto mahdollistaa asemaympäristön (r=1 km) maankäytön merkittävän tehostamisen molemmin puolin rataa myös pitkällä aikavälillä. Toisaalta radan eteläpuolella nykyiseen keskustaan ja keskustan läntiselle laajenemisalueelle ei sijoitu yhtä paljon rakentamista kuin vaihtoehdoissa 0+ ja A.</p>

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
<p>TOTEUTTAMISEDELLYTYKSET – RAKENNETTAVUUS, KUNNAN MAANOMISTUS</p>	<p>Heikot perustamisolosuhteet nykyisillä peltoalueilla. Rakentaminen radan varteen edellyttää radan perusparantamista, ratamelun ja tärinän torjumista. Suursuo on osoitettu täydennysrakentamiseen (+250), pohjavesiolosuhteiden osalta haastava paikka.</p> <p>Kunnalla ei ole kaikilla merkittävimmillä täydennys-/uudisrakentamisalueilla maanomistusta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keskustan ydinalue (+900) → kunnan maanomistus hajanaista • Y-korttelit → pääasiassa kunnan omistuksessa • Keskustan ytimen läntinen laajennus → pääasiassa kunnan omistuksessa • Jokilaakso → kunnan omistuksessa • Marskattan itä → ei kunnan omistuksessa • Marskattan länsi → kunnan omistuksessa • Åkernäs → osin kunnan omistuksessa • Laaksosuontien itäpuoli → ei kunnan omistuksessa <p>Monipuolisia täydennysrakentamiskohteita eri alueilla, mutta vain radan eteläpuolella. Kunnan maanomistusta Nikkilän kartanon alueella ei hyödynnetä.</p>	<p>Heikot perustamisolosuhteet nykyisillä peltoalueilla. Rakentaminen radan varteen edellyttää radan perusparantamista, ratamelun ja tärinän torjumista. Suursuo on osoitettu täydennysrakentamiseen (+150), pohjavesiolosuhteiden osalta haastava paikka.</p> <p>Täydennysrakentamiskohteita molemmin puolin rataa. Kunnan maanomistus hyödynnetään tehokkaasti.</p> <p>Merkittävimmät täydennys-/uudisrakentamisalueet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keskustan ydinalue (+750) → kunnan maanomistus hajanaista • Y-korttelit (+660) → pääasiassa kunnan omistuksessa • Keskustan ytimen laajennus (+600) → pääasiassa kunnan omistuksessa • Jokilaakso (+660) → kunnan omistuksessa • Laaksosuontien itäpuoli (+600) → ei kunnan omistuksessa • Nikkilän kartano (+ 2150) → kunnan omistuksessa 	<p>Heikot perustamisolosuhteet nykyisillä peltoalueilla. Rakentaminen radan varteen edellyttää radan perusparantamista, ratamelun ja tärinän torjumista.</p> <p>Merkittävimmät täydennys-/uudisrakentamisalueet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jokilaakso → Kunnan omistuksessa • Nikkilän kartano (+ 4500 as) → kunnan omistuksessa <p>Kunnan maanomistus hyödynnetään tehokkaasti (erit. Nikkilän kartanon alueella). Täydennys-/uudisrakentaminen keskittyy muita vaihtoehtoja enemmän uusille alueille.</p>

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
<p>PALVELUJEN SIIJOITTUMISEDELITYKSET JA MAHDOLLISUUDET</p>	<p>Palvelujen lisärakentamisen tarve selkeästi radan eteläpuolella. Väestömäärän lisäys mahdollistaa uimahallin rakentamisen radan eteläpuolelle.</p> <p>Pohjoispuolisten alueiden yhteydet asemaseudun palveluihin paranevat kävellen ja pyöräillen.</p>	<p>Palvelujen lisärakentamisen tarve molemmin puolin rataa. Pohjoispuolelle sijoittuu lähinnä lähipalveluja. 2300 uutta asukasta ei riittävä väestöpohja Lukkarinkoulun siirtymiselle pohjoispuolelle.</p> <p>Koko Nikkilää palvelevien palvelujen rakentamista pohjoispuolelle rajoittaa uuden radan poikki menevän yhteyden puute. Vaihtoehto ei mahdollista uimahallin rakentamista radan pohjoispuolelle.</p> <p>Pohjoispuolisten alueiden yhteydet asemaseudun palveluihin paranevat kävellen ja pyöräillen.</p>	<p>Palvelujen lisärakentamisen tarve molemmin puolin rataa.</p> <p>Lukkarinkoulu siirtyy Nikkilän kartanon kaava-alueelle.</p> <p>Pohjoispuolella voi sijaita koko Nikkilää palvelevia palveluja. Väestömäärän lisäys ja liikenneverkon kehittäminen mahdollistavat uimahallin rakentamisen radan pohjoispuolelle.</p> <p>Pohjoispuolisten alueiden yhteydet asemaseudun palveluihin paranevat kaikilla liikennemuodoilla.</p>
<p>PALVELUJEN SAAVUTETTAVUUS ERI KULKUMUODOILLA</p>	<p>Junaliikenteen käynnistyminen saattaa johtaa bussiliikenteen vähentämiseen. Keskittämällä bussiliikenne uuteen matkakeskukseen keskustan saavutettavuus paranee.</p> <p>Keskeisistä osista palvelut hyvin saavutettavissa kävellen/polkipyörällä. Äkernäs ja Marskattan kävelyvyöhykkeen ulkopuolella.</p>	<p>Junaliikenteen käynnistyminen saattaa johtaa bussiliikenteen vähentämiseen. Keskittämällä bussiliikenne uuteen matkakeskukseen keskustan saavutettavuus paranee.</p> <p>Palvelut ovat helpommin saavutettavissa kävellen/pyöräillen uusilta alueilta kuin vaihtoehdossa 0+.</p>	<p>Junaliikenteen käynnistyminen saattaa johtaa bussiliikenteen vähentämiseen. Keskittämällä bussiliikenne uuteen matkakeskukseen keskustan saavutettavuus paranee. Mahdollisuus ajaa joitakin vuoroja uuden yhteyden kautta.</p> <p>Lähes kaikki kasvu kävely-/pyöräilyetäisyydellä palveluista.</p>

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
ASEMAN / MATKAKESKUKSEN SAAVUTETTAVUUS (r= 1 km)	Noin puolet kasvusta aseman välittömässä läheisyydessä.	Noin 2/3 kasvusta aseman välittömässä läheisyydessä.	Lähes kaikki kasvu aseman välittömässä läheisyydessä.
LIIKENTEEN SUJUVUUS, REITTIEEN TOIMIVUUS HUOMIOIDEN KAIKKI LIIKENNEMUODOT	Keskustan alue ruuhkautuu, kun maankäyttö keskittyy kapealle alueelle.	Pornaistentien ylittäminen keskustan kohdalla kohtuullisen helppoa, liikennejärjestelmän haavoittuvuus säilyy nykyisellään. Aseman uuden alikulun myötä kävely- ja pyöräily-yhteydet ovat sujuvat. Varareitti Martinkylän kautta pitkä ja nykyinen tien profiili ei tue sujuvaa joukko- tai huoltoliikennettä.	Liikenteen kasvu kohdistuu uudelle yhteydelle, Pornaistentien liikennemäärän kasvu vain vähän enemmän kuin 0+. Liikenne keskustassa on sujuvampaa. Uusi yhteys tarjoaa sujuvan varareitin.
LIIKKUMISEN TURVALLISUUS	Pornaistentien ylittämistarve kasvaa paljon.	Pornaistentien liikennemäärät kasvavat maltillisesti, ja sen ylittämistarve kasvaa.	Pornaistentien ylittäminen on helpompaa, Lukkarin alueen uusi maankäyttö sovitettava vilkkaaseen kokoojakatuun.
INFRAN INVESTOINNIT	Vähäinen investointitarve, Marskattanin uusi katuyhteys, nykyisten liittymien parantamistarpeita.	Pornaistentien ja Nikkiläntien liittymien parantamistoimenpiteet, Kartanon alueen katuverkko. Nykyisellä rakennetulla alueella Lukkarinmäentiellä merkittävä parantamistarve (nykyisin tonttikatumainen).	Merkittävä alikulun/sillan ja siihen liittyvien katujen investointitarve, pitkä silta-ve neliöhinnolla arvioituna 5 M€, alikulku+ lyhyt silta -ve yli 3 M€. Nykyisellä rakennetulla alueella Lukkarinmäentiellä merkittävä parantamistarve (nykyisin tonttikatumainen).
VAIKUTUS KULKUMUOTOJAKAUMAAN, KESTÄVIEN KULKUMUOTOJEN ROOLI	Keskustassa painottuvat kestävät kulkumuodot, yli kolmasosa kasvusta on autoliikennevyöhykkeellä (r>1 km).	Kävely- ja pyöräilypainotteinen keskusta laajenee, itä-länsiakselilla olevat autoliikennevyöhykkeellä sijaitsevat alueet kasvavat hieman (alle 1/5 kasvusta).	Kävely- ja pyöräilypainotteinen keskusta laajenee pohjoiseen, itä-länsiakselilla olevat autoliikennevyöhykkeellä sijaitsevat alueet voidaan jättää toteuttamatta.

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
KULTTUURIARVOJEN TURVAAMINEN	<p>Nikkilän kylän ja säterin arvokas kulttuurimaisema säilyy nykyisellään.</p> <p>Keskustan ydinalueelle sijoittuu merkittävästi täydennysrakentamista. Ison Kylätien vartta tulee rakentaa pieteetillä. Mittakaavaltaan ja rakennustavaltaan uudisrakentaminen Kylätien pohjoisosassa vaikuttaa kielteisesti alueen kulttuuriarvojen säilymiseen. Toisaalta sopivasti mitoitettu täydennysrakentaminen edistää arvojen säilymistä.</p> <p>Muinaisjäännös Västernåkern säilyy. Muinajäännös Söderåkern uhattuna lisärakentamisen (keskustan ytimen laajeneminen länteen) vuoksi.</p>	<p>Keskustan ydinalueelle sijoittuu täydennysrakentamista. Ison Kylätien vartta tulee rakentaa pieteetillä. Mittakaavaltaan ja rakennustavaltaan nykyisestä poikkeava uudisrakentaminen Kylätien pohjoisosassa vaikuttaa kielteisesti alueen kulttuuriarvojen säilymiseen. Toisaalta sopivasti mitoitettu täydennysrakentaminen edistää arvojen säilymistä.</p> <p>Muinajäännös Västernåkern uhattuna lisärakentamisen (Nikkilän kartanon kaava-alue) vuoksi. Muinajäännös Söderåkern uhattuna lisärakentamisen (keskustan ytimen laajeneminen länteen) vuoksi.</p>	<p>Nikkilän kylän ja säterin arvokkaalle kulttuurimaisema-alueelle sijoittuu merkittävä määrä uutta rakentamista, mikä vaarantaa/hävittää maisemallisen aluekokonaisuuden arvot.</p> <p>Uusi radan ja joen ylittävä silta (pituus 200m) on hallitseva elementti nykyisessä maaseutuymäristössä. Radan alittava ja joen ylittävä yhteys johtaa suuriin maaleikkauksiin sekä pohjois- että eteläpuolella.</p> <p>Parannettava yhteys pohjoiseen Lukkarin alueen läpi on kulttuuriympäristöselvityksen mukainen.</p> <p>Paine täydennysrakentamiseen Ison Kylätien ympäristössä pienempi kuin vaihtoehtoissa 0+ ja A.</p> <p>Muinajäännös Västernåkern uhattuna lisärakentamisen (Nikkilän kartanon kaava-alue) vuoksi. Muinajäännös Söderåkern uhattuna lisärakentamisen (keskustan ytimen laajeneminen länteen) vuoksi.</p>

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
<p>KULTTUURIYMPÄRISTÖN HYÖDYNTÄMINEN VETOVOIMATEKIJÄNÄ; TUNNETTAVUUDEN LISÄÄMINEN JA IDENTITEETIN VAHVISTAMINEN</p> <p>VETOVOIMAN LISÄÄMINEN PÄÄKAUPUNKISEUDUN OSAKESKUKSENA</p>	<p>Vaihtoehdossa ei osoiteta vanhaan Nikkilään uudisrakentamista, jolloin sen arvot säilyvät.</p> <p>Liian voimakas täydennysrakentaminen Kylätien pohjoispäässä on ristiriidassa alueen arvojen kanssa (liian rankka ja paikan henkeä rikkova purkaminen, korjaaminen tai täydennysrakentaminen, rakennusten historiallisen identiteetin ja autenttisuuden menettäminen)</p>	<p>Vaihtoehdossa ei osoiteta vanhaan Nikkilään uudisrakentamista, jolloin sen arvot säilyvät.</p>	<p>Vanhan Nikkilän uudisrakentaminen on ristiriidassa alueen arvojen säilymisen kanssa (peltoalueiden rakentaminen, täydennysrakentamisen harkitsematon, historiallista rakennetta ja rakennustapaa rikkova sijoittelu).</p>

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
<p>YLEISKAAVAN MUKAISUUS (Sipoon yleiskaava 2025, voimaantulo 25.1.2012)</p>	<p>Mahdollistaneet aluevarausten osalta yleiskaavan mukaisen kasvutavoitteen toteutumisen (Nikkilään +12 000 asukasta vuoteen 2025 mennessä), mutta alueen eteläosa rakentuu suunniteltua tehokkaammin aina Öljytielle saakka. Liikenteen osalta ei mahdollinen vaihtoehto (ruuhkautuminen).</p> <p>Rakentamisalueet yleiskaavan mukaisia lukuunottamatta Marskattanin länsiosaa (=jokiuoman länsipuoli), taajamatoimintojen alueet huomattavan laajoja (myös C-alueen rajaus radan pohjoispuolella laaja).</p> <p>Ei hyödynnä yleiskaavan C- ja A-varauksia radan pohjoispuolella.</p> <p>Vrt. Kaavarunko + 7000 alueen eteläpuolelle.</p>	<p>Mahdollistaneet aluevarausten osalta yleiskaavan mukaisen kasvutavoitteen toteutumisen (Nikkilään +12 000 asukasta vuoteen 2025 mennessä), mutta pohjoispuolelle voi sijoittua tällöin vain noin 2300 uutta alueen eteläosan rakentuessa suunniteltua tehokkaammin aina Öljytielle saakka. Liikenteen osalta ei mahdollinen vaihtoehto (ruuhkautuminen).</p> <p>Kaikki rakentamisalueet yleiskaavan mukaisia, taajamatoimintojen alueet huomattavan laajoja (myös C-alueen rajaus radan pohjoispuolella laaja).</p> <p>Tieliikenteen yhteystarve Kartanon kaava-alueen ja Martinkylän välillä yleiskaavan mukainen.</p> <p>Vrt. Kaavarunko pohjoispuoli +2300, eteläpuoli 4700.</p>	<p>Mahdollistaa parhaiten yleiskaavan mukaisen kasvutavoitteen toteutumisen (Nikkilään +12 000 asukasta vuoteen 2025 mennessä). Edellyttää radan molempien puolien rakentumista (kaikki alueet hyödynnetään).</p> <p>Toteuttaa radan pohjoispuolella yleiskaavaa.</p> <p>Kaikki rakentamisalueet yleiskaavan mukaisia, taajamatoimintojen alueet huomattavan laajoja (myös C-alueen rajaus radan pohjoispuolella laaja).</p> <p>Yleiskaavassa ei ole osoitettu uutta tieliikenteen yhteystarvetta radan poikki.</p> <p>Vrt. Kaavarunko eteläpuoli +2000, pohjoispuoli 5000.</p>

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
MAL 2019-SUUNNITELMAN MUKAISUUS	<p>Mahdollistaa MAL 2019 mukaisen kasvutavoitteen +8 500 toteutumisen (Nikkilässä 10 500 asukasta vuoteen 2030 mennessä ja 14 500 asukasta vuoteen 2050 mennessä), mutta alueen eteläosa rakentuu suunniteltua tehokkaammin aina Öljytielle saakka.</p> <p><i>Vrt. Kaavarunko + 7000 alueen eteläpuolelle.</i></p>	<p>Mahdollistaa MAL 2019 mukaisen kasvutavoitteen +8 500 toteutumisen (Nikkilässä 10 500 asukasta vuoteen 2030 mennessä ja 14 500 asukasta vuoteen 2050 mennessä).</p> <p>Rakentaminen volyymiltään hieman kaavarunkoa suunniteltua tehokkaampaa.</p> <p><i>Vrt. Kaavarunko pohjoispuoli +2300, eteläpuoli 4700.</i></p>	<p>Mahdollistaa MAL 2019 mukaisen kasvutavoitteen +8 500 toteutumisen (Nikkilässä 10 500 asukasta vuoteen 2030 mennessä ja 14 500 asukasta vuoteen 2050 mennessä).</p> <p>Rakentaminen volyymiltään hieman kaavarunkoa suunniteltua tehokkaampaa pohjoispuolella.</p> <p><i>Vrt. Kaavarunko eteläpuoli +2000, pohjoispuoli 5000.</i></p>

ASEMANSEUDUN LIIKENNEJÄRJESTELYT, VAIHTOEHTOJEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Arviointikriteerit	Bubbiksentien kautta	Mixintien kautta	Joukkoliikenne: Mixintie+Iso Kylätie + radanvarsi Henkilöautot: Mixintie + Svärdfältintien jatke
ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENNE	Bubbiksentien parantaminen vaikuttaa haitallisesti olemassa olevaan rakennuskantaan ja lisää autoliikennettä/läpiajoliikennettä Ison Kylätien poikki alueen pohjoispäässä. Lisääntyvä läpiajoliikenne ei tue Ison Kylätien kehittämistä elävänä ja viihtyisänä kaupunkialueena.	Iso Kylätien pohjoispää voidaan rauhoittaa kävelykaduksi.	Ison Kylätien joukkoliikenne tukee Ison Kylätien kehittämistä ja palveluiden säilymistä.
ASUMINEN JA PALVELUT	Radan ja Bubbiksentien välinen alue ei helposti hyödynnettävissä (melu+ tärinä) asuinrakentamiseen. Liike- ja toimistotilan rakentaminen mahdollista.	Mixintie on keskellä olemassa olevaa keskusta-asumisen ja palveluiden aluetta ja tukee niiden hyviä joukkoliikenneyhteyksiä.	Ison Kylätien joukkoliikenne tukee Ison Kylätien kehittämistä ja palveluiden säilymistä.
LIIKENNEJÄRJESTELMÄ	Bussireittejä ajatellen sujuvampi vaihtoehto. Bubbiksentien parantaminen joukkoliikennekaduksi vaatii merkittäviä investointeja .	Ison Kylätien pohjoisin kortteli rauhoitettavissa ajoneuvoliikenteeltä .	Mixintien loppuosuus ja Svärdfältintien jatke voidaan mitoittaa vain henkilöautoliikenteelle, jolloin ei tarvita lisää katutilaa joukkoliikenteen mahdollistamiselle. Joukkoliikenne kulkee Ison Kylätien pohjoisimman korttelin kautta.
KULTTUURIYMPÄRISTÖ JA TAAJAMAKUVA	Ison Kylätien pohjoispään luonne muuttuu täysin ja arvoraakennuksia joudutaan purkamaan/siirtämään .	Mahdollistaa Ison Kylätien pohjoispään kulttuuriympäristön säilymistä (kävelykatu).	Mahdollistaa Ison Kylätien pohjoispään kulttuuriympäristön säilymistä.
KÄYNNISSÄ OLEVIEN SUUNNITELMIEN / ASEMAKAAVAN MUKAISUUS	Bubbiksentien parantaminen muuttaa tien nykyistä poikkileikkaukselta ja vaikuttaa olemassa olevaan rakennuskantaan.	Mixintien varren kortteleissa tarvitaan kaavamuuotos. Katutilan tarve tulee tutkia tarkemmin .	Vaikuttaa jonkin verran asemakaavan mukaiseen rakentamiseen, koska Svärdfältintien jatke ei ole tarkoitettu moottoriajoneuvoliikenteelle (asemakaavassa osoitettu jalankululle ja pyöräilylle).

YHTEYS KESKUSTASTA LÄNTEEN, VAIHTOEHTOJEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Arviointikriteerit	Marskattanin kautta	Lukkarinmäentien kautta edelleen Martinkyläntielle
ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENNE ASUMINEN JA PALVELUT	Uusi tieyhteys sijoittuu alueelle, joka ei ole ensisijaista rakentamisaluetta, kaukana asemasta $r > 1$ km. Linjaus on perusteltavissa vain 0+-vaihtoehdossa. Siinä Marskattanin länsiosan rakentaminen on tosin osin yleiskaavan vastaista.	Tukee nykyistä alue- ja yhdyskuntarakennetta paremmin kuin Marskattanin vaihtoehto. Nykyisellä asuntoalueella vähän tilaa, mutta asemakaavan mukaiselle katualueelle mahtuvat leveämpi ajorata ja leveämpi jk+pp-tie.
LIIKENNEJÄRJESTELMÄ	Ei aiheuta lisäkuormitusta nykyiselle rakennetulle alueelle. Mahdollistaa korkeatasoisen katu yhteyden toteuttamisen, joka palvelee lisääntyvää liikennettä pitkälläkin aikavälillä. Mahdollisesti halvempi toteuttaa.	Nykyisellä rakennetulla alueella Lukkarinmäentiellä merkittävä parantamistarve (nykyisin tonttikatunomainen). Rakennetun alueen läpi ei voi johtaa suuria liikennemääriä (huom. etenkin 0+)
KULTTUURIYMPÄRISTÖ JA TAAJAMAKUVA LUONTOARVOT	Uusi yhteys pirstoo nykyistä maaseutumaista ympäristöä (yleiskaavassa MTH ja A). Jokuoman ylitys saattaa aiheuttaa häirtää jokuoman luontoarvoille.	Uusi yhteys pirstoo vähäisesti nykyistä maaseutumaista ympäristöä, joka yleiskaavassa ja kaavarunkoluonnoksessa esitetty kuitenkin rakennettavaksi alueeksi.
KÄYNNISSÄ OLEVIEN SUUNNITELMIEN / ASEMAKAAVAN MUKAISUUS	Ei asemakaavoitettua aluetta.	Rakennetun alueen osalta asemakaavoitettu.