



Kaavapalautteen vastineet

Nikkilän kaavarunko (KR3)

22.12.2021

Sisällysluettelo

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

Nikkilän kaavarunkoehdotuksen (KR3) 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.

Tässä raportissa käsitellään Nikkilän kaavarungon (KR3) vastineet. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan (NG8) vastineet käsitellään sen kaavan yhteydessä.

2 Karttakysely

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

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

2.1 Karttakyselyn vastaajat

–

2.2 KR3 Nikkilän kaavarunko: Katuverkosto

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

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

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

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan aluetta koskevat liikennetarkaisut käsitellään sen kaavan yhteydessä.

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 sijoitusselvitykseen 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 sen kaavan yhteydessä, 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 käsitellään sen kaavan yhteydessä.

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

Käsitellään Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaehdotuksen yhteydessä.

2.8 NG8 Nikkilän kartanon asemakaavaluonnos: Virkistysreitit

Käsitellään Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaehdotuksen yhteydessä.

2.9 Rakentamisen tyyli

Käsitellään Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaehdotuksen yhteydessä.

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-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.

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

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

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

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

3.1.2 KR3: Julkinen liikenne ei vastaa kaikkien liikkumistarpeisiin

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

3.1.3 KR3: Kaavarungon liikenteelliset vaikutukset

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

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

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

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

3.1.4 KR3: Nikkilän asuinrakentamisen painopisteet

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

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

Kaavarungossa esitetyt kolme rakennemallivaihtoehtoa on tehty liikennemallinnuksia varten, ja niillä on testattu liikenneverkon kuormitusta ja toimivuutta eri tilanteissa. Mikään vaihtoehto ei ole siis tarkoitettu sellaisenaan toteutettavaksi, vaan ne ovat ääripäitä erojen esiin tuomiseksi ja vaikutusten arvioimiseksi. Rakennemallit ovat teoriassa mahdollisia mutta käytännössä ne eivät toteutuisi täysimittaisesti, muun muassa, koska rakentaminen kohdistuisi laajasti yksityisessä omistuksessa oleville tonteille, missä monet käytännössä jättävät lisärakentamismahdollisuuden käyttämättä. Eräessä 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 keskustun tuntumassa. Nikkilän suunnittelussa yhdistyvät kaikki nämä teemat. Kaikkia strategiassa mainittuja asioita ei kuitenkaan voida toteuttaa fyysisesti samassa tilassa, kuten asuinrakentamista ja virkistysaluetta, mutta ne voivat olla toisiinsa kietoutuneita ja lähekkäin.

3.1.6 KR3: Laaksosuontien itäpuolen alue

Osallistumiskäytännöt käsitellään jäljempänä luvussa 3.3.

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

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

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

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

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 suojelu tehdään asemakaavoituksen yhteydessä. Uudisrakennuksia suunniteltaessa on olennaista, että ne sopeutetaan olemassa olevaan ympäristöön. Yksi keino varmistaa tämä, on laatia rakennustapaohjeita asemakaavojen yhteydessä. Valitettavasti muutamassa jo toteutuneessa asemakaavassa Nikkilässä tällaista ohjetta ei ole laadittu.

3.1.8 KR3: Palveluiden ja elinkeinoelämän edellytykset Nikkilässä

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

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

3.1.9 KR3: Sipoon ja Nikkilän vetovoimatekijät

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

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

3.1.10 KR3: Tasa-arvoiset virkistysmahdollisuudet Nikkilässä

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

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

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

3.1.11 KR3: Kestävä kehitys Nikkilässä

Nikkilän kaavarunko toteuttaa varsin hyvin kestävästä yhdyskuntarakenteesta 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 vaihtoehdon, jossa kulkuvälineen energialähde (esimerkiksi sähköbussit) sinänsä muodostaa vain pienen osan kestävyysnäkökohdasta ja suurempi vaikutus onkin järjestelmätasolla: KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta.

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

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

3.1.12 KR3: Kaavarungon vaikutukset ympäristöhäiriöihin

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

3.2 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos

Käsitellään Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaehdotuksen yhteydessä.

3.3 Suunnittelu- ja osallistumiskäytännöt

Ylempien tasojen kaavojen yleispiirteisyys (yleiskaavat, maakuntakaavat, kaavarungot) on tuottanut monelle ongelmia kaavan tulkinnassa 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. tieyhteydet eivät ole sitovat, vaan enemmän tavoitteelliset. Jos alusta asti laadittaisiin hyvin tarkat suunnitelmat, laadittaisiin käytännössä asemakaava kahteen kertaan, mikä ei ole tarkoituksenmukaista. Tarkoituksenmukaisinta on, että ensin laaditaan yleiset suunnitteluperiaatteet, joista jalostetaan tarkemmat suunnitelmat seuraavassa (asemakaava-) vaiheessa. On kuitenkin arvokasta saada asukkaiden näkemykset mahdollisimman aikaisessa vaiheessa siitä, kuinka tarkoituksenmukaiset nämä tavoitteellisetkin suunnitelmaratkaisut ovat.

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

Etenkin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa osassa palautteissa on toivottu, että kaavaa ei laadittaisi ollenkaan. Kaavoitus on kuitenkin jatkunut ja silloin voi tuntua siltä, että palautetta ei kuunnella. Tämä

johtuu siitä, että tehtäväksi on annettu asuinalueen kaavan laatiminen. Silloin tutkitaan millä reunaehdoilla tällaisen asuinalueen suunnitteleminen on mahdollista ja viedään suunnitteluprosessi loppuun. Silloin jää kunnanvaltuuston päätettäväksi onko sellaisen kaavan toteutus mahdollinen, josta kaava on kehittynyt suunnitteluprosessin aikana. Kaavaprosessin aikana kerätyn palautteen perusteella voidaan osaltaan ottaa kantaa kaavan toteuttamisedellytyksen reunaehtoihin.

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.

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.