

## KR3 Nikkilän kaavarunko

## KR3 Planstomme för Nickby

### Kaavaehdotus nähtävillä 15.1.–15.2.2021

### Planförslaget framlagt 15.1–15.2.2021

#### Yhteenveto saaduista lausunnoista Sammandrag av inkomna utlåtanden

##### 1. Uudenmaan ELY-keskus

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että Sipoon yleiskaavan 2025 yleispiirteisen maankäyttöratkaisun tarkentaminen Nikkilän kaavarungolla tukee hyvin myöhemmin tapahtuvaa asemakaavoitusta. Nyt käsittelyyn ovat nousseet keskustajaman eri osa-alueiden mitoitus, tätä varten tarvittavat liikennejärjestelyt, virkistys- ja viheralueet sekä alueiden ajoitus. On hyvä, että kaavarunkotyössä on tarkasteltu maankäytön mitoituksen ja liikennejärjestelyjen osalta erilaisia vaihtoehtoja ja arvioitu näiden vaikutuksia.

##### Yhdyskuntarakenne/Yleiskaava

Sipoon yleiskaavassa 2025 Nikkilän aseman molemmin puolin on osoitettu keskustatoimintojen aluetta (C) ja tämän ympärille taajamatoimintojen aluetta (A).

Kaavarungossa varsinaista keskustatoimintojen aluetta on osoitettu vain hyvin pienelle alueelle nykyisten palveluiden tuntumaan. Asemanseutu on osoitettu merkinnällä "Asemaympäristön lähialue, selvitysalue. Alueen rakentaminen edellyttää melu- ja täärinäkysymysten ratkaisemista."

ELY-keskus katsoo, että on hyvä, että kaavarunkotyön lähtökohtana on Kerava-Nikkilä -radan avaaminen henkilöliikenteelle ja Nikkilän asemanseudun kehittäminen. Kaavarunko rakentuu kokonaisuudessaan tämän ratkaisun ympärille.

ELY-keskus korostaa kaavarungon laadinnassakin tunnistettua, että uuden aseman avaamisen edellytyksenä pidetään yleisesti yli 10 000 asukasta. Sipoon kunnan sitoutumisen MAL-suunnitelman mukaiseen Kerava-Nikkilä -radan avaamiseen henkilöliikenteelle tulee konkretisoitua asemanseutujen tehokkaassa asemakaavoituksessa. Tehokkaalla rakentamisella varmistetaan toiminnoiltaan ja palveluiltaan monipuolisen asemanseudun muodostuminen. Kaavarunkotyössä on tarpeen esittää kunnianhimoisemmat ja yleiskaavan tavoitteet paremmin huomioon ottavat tavoitteet myös Nikkilän asemanseudun kehittämiseksi – ympäristön reunaehdot huomioon ottaen.

Nikkilän asemanseudun kehittämiseen liittyy useita haasteita alueen pohjavesi- ja maaperäolosuhteiden, melu- ja värinävaikutusten, radan henkilöliikenteelle avaamisen ja tähän liittyvän parantamisen sekä esimerkiksi tarvittavien liikennejärjestelyjen osalta. ELY-keskus on Nikkilän kartanon asemakaavasta antamassaan lausunnossa tuonut ilmi, että esimerkiksi radan alituksen sijoittaminen suunniteltuun kohtaan on erittäin haastavaa. Myös kaavarungon selostuksen mukaan tutkittavan ylikulun sijoittaminen alueelle on haastavaa.

ELY-keskus katsookin, että kaavarunkotyön yhteydessä on erittäin tärkeää varmistaa, että asema ja sen asemanseutu tarvittavine järjestelyineen on taloudellisesti ja ympäristön asettamien reunaehtojen puolesta mahdollista toteuttaa. Tämä edellyttää vaihtoehtojen tarkkaa tutkimista ja suunnittelua. Asemanseudun tilannetta ei pidä jättää kaavarungossa esitetyllä tavalla jatkosuunnittelussa tarkemmin selvitettäväksi, sillä asemanseudun kehitys on ratkaisevaa koko Nikkilän tulevien kehityssuuntien valitsemisen kannalta.

Jos kaavarunkotyössä pystytään varmistamaan asemanseudun toteuttamisesta, tulee edelleen kuvata selvemmin eri alueiden toteuttamisen ajankohtaa. Mitkä alueet voidaan ottaa käyttöön jo ennen asemanseutuun liittyviä toimenpiteitä ja mitkä alueet tulee ajoittaa asemanseudun toteuttamisen jälkeiseen aikaan. On hyvä hahmottaa toteutuspolku asemanseudun käyttönotolle.

*VASTINE: Asemanseutu on osoitettu kehittämisalueeksi siksi, että se vaatii asemakaavatasoisen tarkastelun, jota ei ole vielä tehty, eikä ole tarkoituksenmukaista tehdä sellainen tarkastelu tässä vaiheessa, kun monet ratasuunnitteluun liittyvät kysymykset ovat vielä ratkaisematta. Myös muualla kaavarunkoalueella on alueita, joiden maankäyttöä on osoitettu vastaavalla tavalla yleispiirteisesti vailla tarkempia suunnitelmia, mutta näillä alueilla pääkäyttötarkoitus on kuitenkin ollut selvä. Näistä alueista poiketen asemanseudun kehittämisalumerkintä viestii siitä, että kyseessä onkin poikkeuksellisen tärkeä ja suunnittelullisesti haastava sekoittuneen maankäytön alue.*

#### Viheralueverkosto

Kaavarungon merkitystä viheralueverkoston osalta on tarpeen korostaa, sillä voimassa oleva yleiskaava ei tältä osin anna asemakaavoitukseen tukea. Viheralueverkoston osalta onkin vielä hyvä tarkentaa kunnan tavoitteita ja varmistaa näiden toteutuminen tai ainakin tunnistaa mahdolliset kehittämistarpeet. Tavoitteissa on esimerkiksi nostettu esiin, että kaikilla asukkailla on kohtuullinen etäisyys viheralueille. On hyvä määritellä mikä Nikkilässä on kohtuullinen etäisyys, ja arvioida toteutuuko se kaikilta kiinteistöiltä. Myös turvalliset ja esteettömät yhteydet viheralueille on hyvä varmistaa.

*VASTINE: Kaavarungon yhteydessä laadittu viheralueverkostosuunnitelman lähtökohtana on ollut virkistyspalvelujen tasainen jakautuminen Nikkilän eri osiin ja kaavarungon merkinnät on tehty viheralueverkostosuunnitelman perusteella, vielä tarkentaen niitä saadun palautteen perusteella.*

### Liikenne

Kaavarunkoa voidaan pitää Nikkilän kehityskuvan (hyv. 2016) toteutussuunnitelmana ja se perustuu pääpiirteissään Sipoon yleiskaavaan, joka Nikkilän osalta mahdollistaa MAL 2019 kasvutavoitteen toteuttamisen. Kaavarunkoratkaisussa on esitetty kuusi kaavarungon toteutusalueita, joiden numerointi kuvaa myös niiden toteutusjärjestystä. Pääpiirteinen järjestys on: Jokilaakso ja keskusta, Kartano ja Marskattan ennen rakenteen laajentamista kauemmas asemanseudusta.

Kaavarunkokartalla tulee toteutettavat alueet rajata havainnollisemmin erottumaan toisistaan ja suunnitelmaselostuksessa esittää valitun vaihtoehdon eri alueiden edellyttämät liikenne- ja infrastruktuurin kehittämistoimenpiteet erillisessä kuvassa laadittujen vaihtoehtojen lisäksi. Liikenneverkon toiminnallinen jäsentely on tarkemmin esitettävä kaavarunkokartalla tai selostuksen osana.

Erittäin tarpeellista on päivittää aikaisempi liikenneselvitys ”Sipoon Nikkilän liikenneselvitys- ja suunnitelma 28.6.2013” alueen toteuttamisen varmistamiseksi seuraavissa asemakaavoitusvaiheissa.

*VASTINE: Kaavarungon laadinnan yhteydessä Nikkilän liikenneselvitys on päivitetty vuonna 2021 ja se liitetään kaavarunkoaineiston liitteeksi. Kaavarungon toteutusohjelmaksi tulee toimimaan vuosittain päivittyvä Sipoon kaavoitusohjelma, sekä investointiohjelma. Kaavoitusohjelmassa voidaan parhaiten kohdistaa suunnittelu niille alueille, joille on eniten kysyntää sillä hetkellä – käytössä olevien suunnitteluresurssien puitteissa. Investointiohjelmassa voidaan taas ohjata etenkin kynnysinvestointien sopivaa ajoitusta.*

### Pohjavedet

Suunnitellun Nikkilän aseman ympärillä mahdollisten alikulkujen sijoittuminen paksulle savikolle tulee suunnitella huolellisesti ja mahdolliset vaikutukset arvioida tarkkaan. Nikkilän kartanon kaavahankkeen yhteydessä suoritetuissa tutkimuksissa on todettu, että alueella on paineellista pohjavettä. Alikulkujen rakentaminen edellyttää todennäköisesti pohjaveden alentamista, mikä voi aiheuttaa pohjaveden pinnankorkeuden alenemista laajalla alueella.

Heikon rakennettavuuden alueet sekä puron ympäristön suojavyöhyke on hyvä esittää kaavarungon kartalla.

Nikkilän pohjavesialueella keskustan länsipuolella olevat peltoalueet on esitetty merkinnällä A-TP. Pohjavesialueelle radan eteläpuolella jäävien viheralueiden osuus jää vähäiseksi, ja pohjaveden muodostuminen alueella voi vähentyä rakentamisen ja maanpinnan päällystämisen johdosta.

*VASTINE: Uusien katujen vaikutus pohjavesiin tutkitaan asemakaavojen laadinnan yhteydessä. Alustavien tietojen mukaan mainitun alikulun kohdalla ei ole paineellista pohjavettä. Alueiden rakennettavuutta ei ole tutkittu*

*kauttaaltaan kaavarungon alueella, vaan se tehdään asemakaavojen laadinnan yhteydessä. Siksi myös aluevaraukset ovat varsin laajat ja uusien alueiden vaatimat viheralueet tarkennetaan vasta tarkemmassa suunnittelussa, kun suunnittelun reunaehdoista, kuten rakennettavuudesta, on tarkempaa tietoa.*

#### Kulttuuriympäristöt

Kaavarunkoa varten on laadittu kattavat kulttuuriympäristö- ja maisemaselvitykset. Niiden perusteella pystytään arvioimaan kulttuuriympäristön ja maiseman asettamat reunaehdot. Verrattuna asemakaavaan, kaavarunko on oikeusvaikutukseton yleispiirteinen suunnitelma. Rakennussuojelun ja kulttuuriympäristön osalta suojelutavoitteet tulevat tarkentumaan yksityiskohtaisemmassa jatkosuunnittelussa ja tehtyjä selvityksiä on mahdollista hyödyntää siinä.

Suunnittelualueella on tunnistettu valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt ja arvokkaat maisema-alueet. Ensin mainitusta on hyvä käyttää termiä RKY ilman Museovirasto -etuliitettä. Kyseessä on valtioneuvoston päätös, joka perustuu Museoviraston tekemään valtakunnalliseen inventointiin.

Uusia maisemaa muuttavia asuin- ja työpaikka-alueita on sijoitettu pääosin teiden varteen, eikä arvokkaisiin maisema-alueisiin tai rakennettuihin kulttuuriympäristöihin ole sinällään puututtu. Yksi merkittävimmän muuttuva alue on Nikkilän kartanon ympäristö. ELY-keskus on nähnyt sen kehittämisen mahdollisena. Tehdyt selvitykset tukevat mainittuja ratkaisuja.

Kaavarungon kartalla olisi hyvä ottaa kantaa tarkemmin myös varsinaisiin rakennussuojelukulkuuriympäristön vaalimisen kysymyksiin. Selostuksessa kulttuuriympäristön asettamat reunaehdot ja niiden huomioiminen on käsitelty asianmukaisesti.

Esitetty uusi maankäyttö tulee muuttamaan kaupunki- ja maisemakuva. Esimerkiksi keskustassa uusi radan ylitys / alitus tulee muuttamaan ympäristöä paljon ja onkin hyvä, että asiaa tutkitaan tarkoin. Ihanteellisinta on, mikäli sille löytyy toinen vaihtoehto.

*VASTINE: Korjataan RKY-kaavamääräyksen termit. Koska kaavarunko ei ole lainvoimainen kaava siihen ei ole liitetty suojelukohteita, vaan suojelukohteet määritetään asemakaavoissa mm. kaavarungossa laaditun rakennusperintöselvityksen perusteella.*

#### Pilaantuneet maat

Mahdollisista pilaantuneista maista esille on nostettu kunnan varikkoalue ja sen osalta todettu, että varikkoalueen maaperän pilaantuneisuus tulee selvittää ennen rakentamista. Varikkoalueella on tehty tutkimuksia (löytyvät ELY-keskuksesta), ja on mahdollista, että aluetta on tarvetta puhdistaa kuten selostuksessa on todettu.

Selostukseen on hyvä kuvata, miten mahdolliset pilaantuneet maat on tunnistettu/kartoitettu ja onko mainittu varikkoalue todella suunnittelualueen ainoa pima-alue.

*VASTINE: Kaikki MATTI-rekisterissä olevat pilaantuneen maan kohteet Nikkilässä, jotka vaativat kunnostamista tai tarkempia selvityksiä, on lisätty kaavakartalle ja tämä kohta on myös täydennetty kaavarungon selostukseen.*

#### Lopuksi

Lopuksi ELY-keskus toteaa, että kaavarungon esitetyn maankäytön toteuttamisedellytyksiin maankäyttö- ja rakennuslain näkökulmasta otetaan tarkemmin kantaa yksittäisten asemakaavojen yhteydessä.

---

## 2. Porvoon museo

Kaavarungossa on otettu huomioon kulttuuriympäristön arvot tavoitteiden ja kaavaratkaisujen vetovoimatekijänä ja reunaehtona pääosin hyvin. Kaavarungon liitteeksi on ajantasaistettu Nikkilän osalta rakennusperintöselvitys ja selvitetty alueen maisemallisia arvoja. Kaavarunko on yleisluontoinen ja ohjaava. Kaavakartalla on esitetty kulttuuriympäristön merkintöinä muinaisjäännös-, RKY-alueet ja maisemallisesti arvokkaat aluekokonaisuudet. Kaavarunko jättää tarkempaan asemakaavoitukseen yksityiskohtien esimerkiksi suojelumerkintöjen esittämisen. Muutamasta asiasta Porvoon museo katsoo aiheelliseksi huomauttaa kaavarungosta. Nikkilän kartanon alueella on maisemallisesti arvokas aluekokonaisuusmerkintä ristiriidassa oleellisesti muuttuvan asuin- ja lähipalvelujen aluemerkinän kanssa. Tarkemmassa suunnittelussa tuleekin tutkia maisemallisten arvojen huomioon ottaminen uudisrakentamisen sijoittelussa. Maisemalliset arvot ja näkymät tulee ottaa huomioon yleisesti muutoinkin avoimilla maatalouden muokkaamilla alueilla, joille asutusta on suunnitteilla. Kaavarungossa on tutkittu eri vaihtoehtoja yhteyksille asemalle. Osassa vaihtoehtoissa linjaus toteutettaisiin niin, että Iso Kylätien varrelta jouduttaisiin purkamaan ja siirtämään rakennuksia, mm vanha postin rakennus, jolla on alueelle merkittävää historiallista, rakennushistoriallista ja maisemallista arvoa. Porvoon museo pitää vaihtoehtoja kestävämmänä kulttuurihistoriallisesti arvokkaalle Iso Kylätien rakennetulle kulttuuriympäristölle. Asemayhteydeksi tulee tutkia olemassa oleviin katuihin perustuvia reittejä. Lisäksi historialliset tieyhteydet, kuten Iso Kylätien ja Suuren Rantatien linjaukset tulee säilyttää kokonaisuudessaan hahmotettavissa maastossa.

Kaavarungossa on esitetty rakentamista joidenkin muinaisjäännösalueiden päälle. Tämä ei ole mahdollista, ellei muinaisjäännöksiä tutkita pois rakentamisen alta. Näitä alueita selvitetään tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä.

*VASTINE: Maisemalliset vaikutukset Nikkilän kartanon asemakaavan suunnitelmista on arvioitu tarkemmin asemakaavassa. Samoin aseman tieyhteydet arvioidaan tarkemmin asemakaavan laadinnan yhteydessä. Syy miksi on päädytty esittämään vaihtoehtoisia katulinjauksia on nimenomaan siinä, että suurin katulinjaus uhkaa arvokkaita rakennuksia ja on haluttu tutkia myös vaihtoehtoja.*

*Kaavarunko on suunnitelmalla yleispiirteinen ja siksi on osittain osoitettu asuinalueita ja muinaisjäännöksiä päällekkäin. Nämä tarkentuvat asemakaavoituksen yhteydessä missä määritetään esimerkiksi puistoalueiden tarkemmat paikat, jotka siis voivat olla muinaisjäännösten kohdalla.*

---

### **3. Uudenmaan liitto**

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

*VASTINE: Merkitään tiedoksi.*

---

### **4. HSL**

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

Nikkilän kaavarungossa on keskeistä toimivien syöttöyhteyksien järjestäminen juna-asemalle. Esitetty ajoneuvoliikenteen yhteystarve aseman eteläpuolella radan suuntaisesti tulee toteuttaa linja-autoliikenteelle soveltuvana. Asemalla tulee huomioida autojen lisäksi myös polkupyörien liityntäpysäköinti.

*VASTINE: Asemanseudun liikennesuunnittelun lähtökohtana on ollut bussiliikenteen tarpeet. Suunnitelmat tarkentuvat, kun asemanseudun asemakaavaa ruvetaan laatimaan.*

---

### **5. Sipoon rakennusperinne ry**

#### 1. Yleistä

Kartanon alueen rooli kaavarungossa on huolestuttava. Keskelle maalaismaisemaa rakennetaan erillinen lähiö, jonne tiivistetään asukkaita betonikerrostaloihin. Etäisyys palveluihin ja työpaikoille on suuri. Luontevampaa olisi, että alue rakentuisi pehmeästi jo olemassa olevasta uudeksi alueeksi, eikä siten erottuisi niin voimakkaasti muusta

asutuksesta. Kestävä kehitys tulisi huomioida osana uusien rakennusalueiden suunnittelua ja rakentamista.

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

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

## 2. Liikenne

Kuten kaavaselvityksen s. 63 todetaan, helppoja ja kaikkia tavoitteita toteuttavia vaihtoehtoja ei ole. Keskeisenä ongelmana on linja-autoterminaalien ja aseman huomattava

etäisyys ja aseman sijainti herkillä keskusta-alueella, jolle on lastattu runsaasti odotuksia sekä kaupan, liikenteen ja viihtymisen suhteen. Herääkin kysymys, onko asemalle suunniteltu sijainti sittenkään soveltuvin? Kaikkia asukkaita ei saada mahtumaan historiallisesti herkkään ympäristöön Nikkilän aseman läheisyyteen, kuten selvityskin maan rakennettavuutta käsitellessään toteaa ja liikkumiseen tarvitaan myös sekä linja- että yksityisautoja. Olisi siis kehitettävä hyviä liikenneyhteyksiä, joiden osana junaliikenne on. Siksi olisi lyhytnäköistä ankkuroitua aseman sijaintiin tässä vaiheessa ja sitten tulevaisuudessa vaan poistaa kaikki mikä on liikkumisen tiellä.

Erityisesti yhteydet asemalle ja liityntäpysäköinti ovat oleellisia ja ilmiselvästi ongelmallisia herkan kyläkuvan säilymisessä sekä kehityskuvan vetovoimaisen keskustan tavoittelussa. Nyt esitellyt reittivaihtoehdot aseman kulkuyhteyksistä tulevat olemaan niin raskaita, että ne muuttavat täydellisesti Nikkilän keskustan ja siirtävät pois tavoitteissa mainitun söpön ja herttaisen kyläkuvan. Aseman seudusta tulee raskaasti liikennöity sumppu ja liikennejärjestelyt tulevat poistamaan jo olemassa olevan asutuksen alueita niin pahasti, että viihtyvyys ja vetovoimaisuus katoaa.

Kuten selvityksessä todetaan, Martinkylään suunnattu väylä vaatii toimiakseen runsasta lisärakentamista länteen. Se ei kuitenkaan ole vielä ajankohtaista. Lisäksi ko alueet eivät ole kunnan omistuksessa ja vaikka kunnalla on kaavoitusmonopoli, sen yksipuolinen "maanvaltaustekniikka" on lyhytnäköistä ja aiheuttaa katkeruutta ja yhteistyöhaluttomuutta. Kunnan tulisi lähestyä maanomistajia ja vasta sitten esitellä vaihtoehtoja liikenneväylien sekä virkistys- ja asuntoalueiden laajentamiseen.

Raskas radan alitus lienee parempi kuin ylitys, mutta tulee silti muuttamaan maiseman täydellisesti ja lisäämään liikennettä keskustaan. Ison Kylätien rauhoittaminen autoilta ei tule onnistumaan, jos sinne halutaan elinvoimaista kauppa- ja yritystoimintaa. Keskustan "läpi" tullaan liikennöimään myös kaikkia mahdollisia muita katuja pitkin ja tuloksena on täydellinen autokeskusta. Tämä vähentää vetovoimaa. Edelleenkin, Sipooseen hakeudutaan maaseutumaisen ympäristön takia ja kestävä kehityksen merkitys rakennetuissa ympäristöissä on merkittävä niin kansallisten päästö- ja ympäristötavoitteiden saavuttamisessa, mutta myös Sipoon kestävä kasvun varmistajana. Maaseutumaisuus, luonto ja kestävä kehityksen mukainen olemassa olevaan rakennuskantaan soveltuva rakentaminen on huomioitava kehityksessä.

Tiedostamme, että radan ja sen varteen vaadittavien liikenne-, yritys- ja asuinrakennusten sijoittaminen on äärimmäisen hankalaa, mutta kun kunta on sitoutunut radan käyttöön, niille on löydettävä edes kohtuulliset ratkaisut. Nyt esitelty kaavarunko ei sitä ole. Ehdotammekin lisää aikaa ja parviälyä eli asukkaiden ottamista mukaan pohdintoihin ja keskusteluun enemmän kuin mitä nyt on tehty. Yhdessä tehdyt ratkaisut myös sitouttavat yhteisöä. Tämän suuruusluokan prosessissa tarvitaan normaalia enemmän yhteistyötä ja kuulemista. Laajuudessaan ja seurauksiltaan kaavarunko on valtava ja siksi maallikoille on varattava enemmän aikaa asian hahmottamiseen ja vaihtoehtojen pohtimiseen yhteistyössä kunnan kanssa.

*VASTINE: 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, läntisempi sijainti taas palvelisi nykyistä taajamaa huonommin. Nykyinen sijainti tuo tietenkin myös historiallisen jatkumon. Aseman tieyhteydet arvioidaan tarkemmin asemakaavan laadinnan yhteydessä. Syy miksi on päädytty esittää vaihtoehtoisia katulinjauksia kaavarungossa on nimenomaan siinä, että suoriin katulinjauksia uhkaa arvokkaita rakennuksia ja on haluttu tutkia myös vaihtoehtoja.*

*Martinkylän suunnan tieyhteys ei ole suunniteltu tarkemmin. Yhteys on suunniteltu Sipoon yleiskaavassa ja siksi se pitää huomioida myös suunniteltavana olevassa kaavarungossa ja asemakaavassa, vaikka tieyhteys jää tulevaisuuden varaukseksi. Kyseinen tieyhteys on näkynyt jo 1940-luvun suunnitelmissa kuten myös 1980-luvun yleiskaavoissa. Miten tien linjausta vanhoissa kaavoissa on piirretty Martinkylän puolella ei kannata tuijottaa liikaa, eikä tien linjausta ole nytkään suunniteltu tarkemmin, koska se ei ole tällä hetkellä ajankohtainen.*

### 3. Vanhan rakennuskannan kohtalo

Parin viime vuoden aikana toteutunut uudisrakentaminen ei istu asukkaiden mielikuvaan esteettisestä ympäristöstä ja monet kuntalaiset ovat hyvin pettyneitä. Tästä kokemuksesta nousee esiin pelko samanlaisen tylyn arkkitehtuurin jatkumisesta ja Sipoon muuttumisesta ankeaksi betonilähiöksi. Vanhoja arvoraakennuksia halutaan säilyttää kylän identiteetin takia. Kuten selvityskin toteaa, aseman seutu tulee muuttumaan täydellisesti. Se tietää vanhojen rakennusten poistamista ja vaiheittaista muutosta betonilähiöksi. Se tarkoittaa vetovoiman katoamista.

Niille taloille, jotka voivat vielä jäädä, rataliikenne tuo tullessaan melua ja tärinää, mikä kaavaselvityksen mukaan vaatii uudisrakennusten suojaustoimenpiteitä. Miten melusta ja tärinästä selviää – ja selviääkö lainkaan – jo olemassa oleva rakennuskanta ja kuka maksaa kulut?

Lisäksi selvityksestä ei käy ilmi, miten aseman liikenteen väylien leventäminen tulee vaikuttamaan katujen korkoon, joka jo nyt on useissa yhteyksissä todettu pääongelmaksi vanhojen talojen tuhoutumisessa Isolla Kylätiellä. Siksi tulisikin selvittää miten Iso kylätien virheellinen kadun korko palautetaan 1960-luvun tasolle ja mahdollistetaan vanhojen arvoraakennusten säilyminen.

Jälleen kerran esitämme, että Nikkilän täydennysrakentamisessa ja asemakaavasuunnittelussa on huomioitava alueen rakennusperinteen säilyminen ja uudisrakentamisessa on sovellettava paikallisesti ominaisia talotyypejä. Nikkilän keskustan alueella säilytettäviä ovat esimerkiksi vanhat hirsirunkoiset rakennukset, Kuntala kulttuurihistoriallisesti arvokkaana rakennuksena sekä vanha Nikkilän keskustan kokonaisuus.

Nyt olisi korkea aika tunnustaa ja sanoa ääneen, että näillä suunnitelmilla Nikkilän kulttuurihistoriallisesti arvokkaasta kylämaisemasta ei tule olemaan jäljellä kuin pienet rippeet ja aloittaa ongelmakohtien tutkiminen sekä sellaisten vaihtoehtojen kehittäminen, joilla em kohteet ja Nikkilän identiteetti saadaan säilytettyä.

*VASTINE: 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 on laatia rakennustapaohjeita asemakaavojen yhteydessä. Valitettavasti muutamassa jo toteutuneessa asemakaavassa Nikkilässä tällaista ohjetta ei ole laadittu.*

*Henkilöjunaliikenteen aloittaminen Nikkilään ei tule lisäämään melua ja tärinää, vaan melun ja tärinän aiheuttaa nykyiset raskaat tavarajunat. Henkilöjunat kulkevat erittäin kevyesti ja hiljaa tavarajuniin verrattuna.*

*Kaavarunko on yleispiirteinen suunnitelma, joka vain osoittaa alueiden pääkäyttötarkoitusta. Vasta tarkemmassa suunnittelussa selviää minkälainen rakennuskanta eri alueille suunnitellaan ja esimerkiksi mihin korkoon kadut rakennetaan.*

#### 4. Palvelut

Kaavarunko esittelee myös liikuntapalvelujen ja kauppojen sijaintia Nikkilässä ja sen sijaan, että kauppoja sirotellaan sinne tänne, liikkumisen kannalta olisi tehokkainta keskittäminen jo olemassa oleville alueille mm. Pornaistentien ja Nikkiläntien risteykseen. K-kaupan pohjoispuolelle onkin lisätty uusi alue kaupan tarpeisiin, mutta jotta tavoite keskustan tiivistymisestä toteutuisi, olisi huomioitava myös risteyksen eteläpuoli, jonne mahtuisi saman kokoinen alue kaupan käyttöön. Joen rantaa jäisi vielä hyvin puistolle ja ulkoiluun. Joen tärkeä näkymä säilyisi. Näin kaavaillut kaupan toiminnot voitaisiin vapauttaa asumiseen tms Jokilaaksosta, jonka kaupan toimijat ovat selkeästi todenneet olevan liian kaukana asiakkaiden kulkuvirroista. Jokilaaksoon joen rantamille on tullut myös uutta liikuntamaisemaa, joka korvaisi länsipuolen viheralueen pienenemisen.

Ulkoilun todetaan vaativan enemmän metsiä ja niitä tulisikin lisätä alueille, joille rakentaminen ei ole mahdollista, esim joen rannoille sekä pelloille rakennettuun ympäristöön. Isojen alueiden suhteen olisi kohtuullista keskustella maanomistajien kanssa, ennen alueiden nimeämistä ulkoilu- tai muuhun vastaavaan käyttöön.

*VASTINE: Kaavarunko ei ole kaava, joka saa lainvoimaa, vaan se voidaan nähdä strategisena asiakirjana, joka kertoo suunnittelun tavoitteista. Siksi kaavarungosta on mahdollista poiketa jos siihen on hyvät perustelut. Näin voi esimerkiksi olla kauppatonttien kohdalla.*

*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 aloittaa neuvottelut, ja vasta maanomistajaneuvottelujen jälkeen tiedetään, onko kaavarungossa suunniteltu asia toteutettavissa vai ei. Kunnan liikuntareitit toteutetaan lähtökohtaisesti kunnan maalle, eikä niitä toteuteta yksityiselle maalle ilman, että maanomistajien kanssa on ensin neuvoteltu asiasta ja sovittu mahdollisista korvauksista.*

#### Päätelmät:

Vaadimme nyt tehdyn kaavarungon uudelleen arviointia perustuen runsaaseen negatiiviseen palautteeseen kunnan asukkailta sekä sen pitkäkantoisiin vaikutuksiin koko Nikkilän väestölle. Selvityksessäkin esiin tuodut kaavarungon ongelmat ovat niin suuria ja moninaisia, että niiden ratkaisu vaatii suurempaa osallistamista, mitä normaalisti asemakaavaan kuuluu. Kaavarunko tulee muuttamaan koko keskustan ja kaikkien asukkaiden elämän niin mullistavasti, että sen käsittelyyn ja vaihtoehtojen etsimiseen tulee käyttää enemmän aikaa.

*VASTINE: Kaavarunko on suunnitelmana yleispiirteinen, eikä sen perusteella voi vielä päätellä minkälaista rakentamista on tulossa tietylle alueelle. Kaavarungon perusteella voi lähinnä päätellä, että tietylle alueelle on suunniteltu rakentamista sekä minkätyyppistä rakentamista yleisellä tasolla. Tarkemmat suunnitelmat rakennusten sijoittelusta alkaen laaditaan asemakaavavaiheessa, jolloin asukkaat voivat ottaa kantaa konkreettisiin suunnitelmiin. Niissä suunnitelmissa on mahdollista huomioida jo kaavarungosta annettu palaute.*

---

## **6. Södra skogsreviret r.f.**

- Man bör beakta att Åkernäs VIII området är helt i privat ägo och området måste få en tydlig markering med MT, M, MU för att skogsägarna skall kunna erhålla eventuella skogsförbättrings stöd och kanske i framtiden få ersättning för kolbindning. Så som det nu är formulerat är användningsformen relativt flummig.
- För övrigt är de av Sibbo kommun ägda skogarna relativt gamla och grandominerade. De kommer sannolikt ganska snart att drabbas av barkborreangrepp, dessutom är de relativt hårt drabbade av granens rotröta. Speciellt svårt skadade områden är åkerholmen mot Mårtensby och området vid Nickby sjukhus gravplats. Dessa områden går inte att bevaras oförändrade – naturen kommer att ha sin gång.
- Grönområden med inritade vandringsleder borde inte ritas in på privatägd mark utan att man först kontaktat markägarna om ersättning för att få ta i bruk stigar. Det kan leda till onödiga konflikter.
- T.ex. är det ganska vanligt med löst springande hundar.
- Då man har märkt ut en stig på kartan börjar folk att tro att de också får påverka hur skogen skall skötas.

*GENMÅLE: Planstommen är inte en plan som får laga kraft och därför påverkar den inte eventuella stöd, eftersom den inte registreras i några nationella system, utan används av kommunen internt.*

*Det att vissa skogar anvisats för rekreationsbruk hindrar inte att träd fälls på grund av barkborrens angrepp.*

*Kommunens friluftleder förverkligas i princip enbart på kommunens mark. I planstommen för Nickby granskas helhetslösningar där framtida scenarier också granskats utan att se på markägförhållanden. De friluftsleder som anvisats i planstommen är målinriktade förbindelser som i den mera noggranna planeringen kan flyttas flera hundra meter om detta ger en bättre lösning. De byggs heller inte på privat mark utan att man först förhandlat med markägarna om saken och kommit överens om eventuella ersättningar.*

---

## **7. Sibbo hembygdsförening r.f.**

Sibbo hembygdsförening har med oro på hur flera kännspaka hus i Nickby centrum försvunnit.

Nu ser vi hur de gamla husen i norra ändan av Stora Byvägen förfaller. De utgör en ännu oförstörd lokal helhet av hus byggda i början av 1900-talet. Bevarande av områdets karaktär är central vid utvecklingsarbetet (se vidstående urklipp från Maisema ja ympäristö). Sibbo kommun borde känna som sin skyldighet att underlätta de privata ägarnas möjlighet och öka deras intresse för att bevara och underhållande gamla för miljön viktiga byggnaderna. Kunde det t.ex. finnas en möjlighet att ge stöd genom att återbetala en del av fastighetsskatten för byggnaden, med modell av återbetalningen av fastighetsskatten för föreningshus? (Urklipp från Livado Oy Nikkilä Rakennusperintöselvitys 2020).

I det centrala Nickby finns också andra byggnader, som för de som länge bott i Sibbo upplever som viktiga landmärken. Det är med sorg i hjärtat, som kommuninvånarna ser att Sockengården har avskalats sina vargvapen och lämnats åt sitt öde, utan någon tydlig information om orsakerna, som skulle ha kommit den vanliga kommuninvånaren till del.

I centrala Nickby planerade arkitektbyrå Wartianen ett enhetligt kvarter med Nickby Hälsocentrum och Nickby Ämbetshus. Hälsocentrum har rivits men kvar finns Ämbetshuset, som borde bevaras som representant för den tid och stil då det byggdes.

Gamla kommunalhuset är har inhyst många historiska händelser då Sibbo kommuns självstyrelse utvecklades och är ett landmärke för sibboborna.

*GENMÅLE: De gamla byggnaderna och kulturmiljön är ett av Nickbys trumfkort. En stor del av de gamla byggnaderna är i privat ägo och det är ägarens ansvar att hålla dem i skick. Även kommunen borde skärpa i sig gällande underhållet av sina gamla byggnader. En skattelättnad för skyddade byggnader kunde vara en bra idé. Sibbo hembygdsförening skulle kunna göra ett invånarinitiativ om saken.*

*Den i samband med planstommen gjorda byggnadsarvsutredningen (Livady) har identifierat värdefulla miljöer och byggnader. Eftersom planstommen inte är en plan som får laga kraft har skyddsobjekt inte anvisats i planen, utan byggnadsskyddet görs i samband med uppgörandet av detaljplaner.*

---