# Kaavapalautteen yhteenveto

## Nikkilän kaavarunko (KR3) ja Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava (NG8)

31.5.2021

SIPOO
SIBBO

# Sisällysluettelo

**1 Yleistä raportista ... 1**
**2 Karttakysely ... 1**
2.1 Karttakyselyn vastaajat ... 2
2.2 KR3 Nikkilän kaavarunko: Katuverkosto ... 3
2.3 KR3 Nikkilän kaavarunko: Pyöräilyreitit ... 4
2.4 KR3 Nikkilän kaavarunko: Viherverkko ... 5
2.5 KR3 Nikkilän kaavarunko ... 6
2.6 Radan yli vai ali? ... 7
2.7 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos ... 9
2.8 NG8 Nikkilän kartanon asemakaavaluonnos: Virkistysreitit ... 10
2.9 Rakentamisen tyyli ... 11
2.10 Avoin palaute ... 11
**3 Ota kantaa -keskustelu sekä kirjalliset mielipiteet ... 12**
3.1 KR3 Nikkilän kaavarunko ... 12
3.1.1 KR3: Henkilöjunaliikenteen priorisointia kyseenalaistetaan ... 13
3.1.2 KR3: Julkinen liikenne ei vastaa kaikkien liikkumistarpeisiin ... 14
3.1.3 KR3: Kaavarungon liikenteelliset vaikutukset ... 14
3.1.4 KR3: Nikkilän asuinrakentamisen painopisteet ... 15
3.1.5 KR3: Nikkilän kasvun ja kehittämisen tavoitteet ... 15
3.1.6 KR3: Laaksosuontien itäpuolen alue ... 16
3.1.7 KR3: Nikkilän uudisrakentamisen laatu ja kulttuuriympäristön suojeleminen ... 16
3.1.8 KR3: Palveluiden ja elinkeinoelämän edellytykset Nikkilässä ... 17
3.1.9 KR3: Sipoon ja Nikkilän vetovoimatekijät ... 17
3.1.10 KR3: Tasa-arvoiset virkistysmahdollisuudet Nikkilässä ... 18
3.1.11 KR3: Kestävä kehitys Nikkilässä ... 18
3.1.12 KR3: Kaavarungon vaikutukset ympäristöhäiriöihin ... 19
3.2 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos ... 20
3.2.1 NG8: Kaavoituksen vaiheistus ja suunnittelualue ... 20
3.2.2 NG8: Alueen merkitys virkistysalueena ... 20
3.2.3 NG8: Alueen rakennettu kulttuuriperintö ... 21
3.2.4 NG8: Asukasmäärä ... 21
3.2.5 NG8: Taajamakuva ja arkkitehtuuri ... 22
3.2.6 NG8: Liikenneverkko ja meluhaitat ... 22
3.2.7 NG8: Rakentamisalueiden sijoittuminen ... 23
3.2.8 NG8: Luonnon ja maisemallisten arvojen säilyttäminen ... 23
3.2.9 NG8: Terveysvaikutukset ... 24
3.2.10 NG8: Pohjaveden suojelu ... 25
3.2.11 NG8: Rakennettavuus ja maaperä ... 25
3.3 Suunnittelu- ja osallistumiskäytännöt ... 25
3.4 Koronapandemian vaikutukset ... 27

# Nikkilän kaavarunkoehdotuksen ja Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan palauteraportti

## 1 Yleistä raportista

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan luonnos (NG8) ja Nikkilän kaavarunkoehdotus (KR3) olivat julkisesti nähtävillä 15.1.–15.2.2021. Nähtävilläolon aikana molemmista kaavahankkeista kerättiin kuntalaisilta palautetta kolmella eri menetelmällä. Suunnitelmia oli mahdollista kommentoida Maptionnaire-karttatyökalulla toteutetulla karttakyselyllä sekä verkkokeskustelussa, joka toteutettiin Ota kantaa -palvelussa. Lisäksi oli mahdollisuus toimittaa virallinen mielipide kunnan kirjaamoon.

Tämä raportti on yhteenveto kaikkien kolmen kanavan kautta kertyneestä palautteesta. Yhteenvedon tavoitteena on luoda kokonaiskuva palauteaineistoon jäsentämällä palautteissa esiintyvät eri näkökannat sekä niihin liitetyt perustelut. Aineiston analysointi on tehty laadullisen sisällön analyysin menetelmin lukemalla palautteita läpi ja luokittelemalla niissä esiintyviä kantoja temaattisiin kokonaisuuksiin. Raportin on laatinut Pilvi Nummi (Asiantuntijat n+1 Oy).

Yhteenveto liitetään molempien kaavahankkeiden liiteaineistoon ja näkökannat huomioidaan alueiden jatkosuunnittelussa.

## 2 Karttakysely

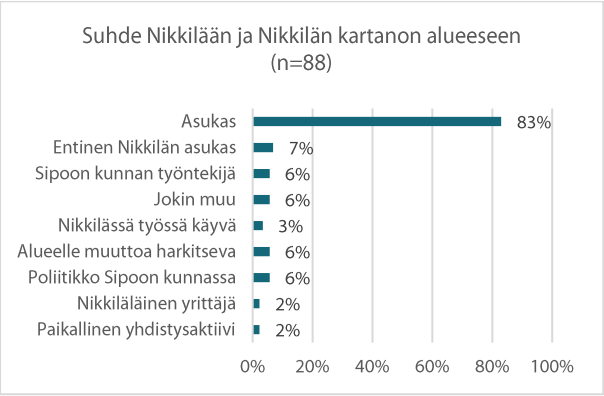
Karttakysely toteutettiin Maptionnaire-kyselytyökalun avulla. Kyselyyn vastasi yhteensä 88 vastaajaa, joista 78 vastasi kyselyyn suomeksi ja loput ruotsiksi tai muulla kielellä. Vastaajat paikansivat kartalle yhteensä 371 merkintää, joista 160 liittyi Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaan ja loput 211 Nikkilän kaavarunkoon. Karttavastaukset on tiivistetty karttaesityksiä varten kiteyttämällä palautteen sisältö mahdollisimman hyvin kartalla esitettävään muotoon. Samalla on kiinnitetty huomiota vastausten anonymiteettiin. Alkuperäinen kyselyaineisto on kaavoituksen käytössä.

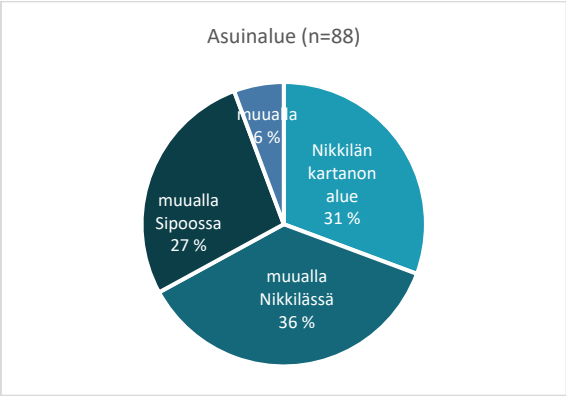
Karttakysely koostui taustatietojen lisäksi kahdesta osiosta ja niihin sisältyvistä teemakohtaisista kartta- ja kyselysivuista. Kyselyn rakenne oli seuraava:

- Taustatiedot: suhde alueeseen, asuinpaikka, ikäryhmä
- Nikkilän kaavarunko: katuverkko, pyöräilyreitit, radan ylityksen ja alituksen vertailu, viherverkko, kaavarunkosuunnitelma
- Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava: suunnitelman kommentointi (havainnekuva), virkistysreitit, rakentamisen tyyli
- Avoin palaute

## 2.1 Karttakyselyn vastaajat

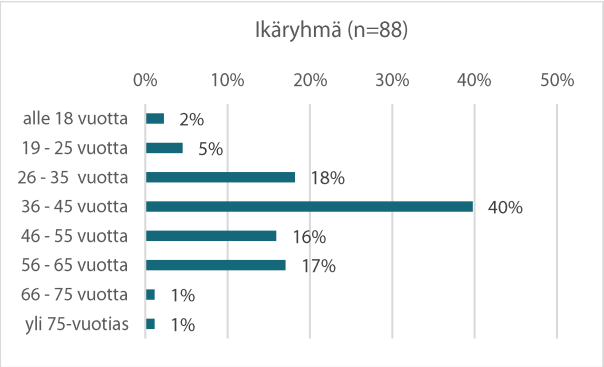
Taustatietojen tarkoituksena oli saada käsitys siitä, minkälaisia vastaajia kyselyllä tavoitettiin. Valtaosa vastaajista (88 %) vastaajista edusti asukasnäkökulmaa. Vastaajista 67 % ilmoittivat asuvansa Nikkilässä tai Nikkilän kartanon alueella. Muualla Sipoossa asuvia vastaajista oli 27 %. Kyselyn avulla ei juurikaan tavoitettu paikallisia yrittäjiä, yhdistysaktiiveja eikä myöskään Nikkilässä työssä käyviä. Suhteellisesti melko pieni osa vastaajista edusti Sipoon kunnan poliittisia päättäjiä, kunnan työntekijöitä, entisiä nikkiläläisiä tai alueelle muuttoa harkitsevia. Näiden kunkin ryhmän osuus vastaajista oli 6–7 %.




*Kaavio 1 ja 2: Vastaajien suhde Nikkilään ja Nikkilän kartanon alueeseen.*

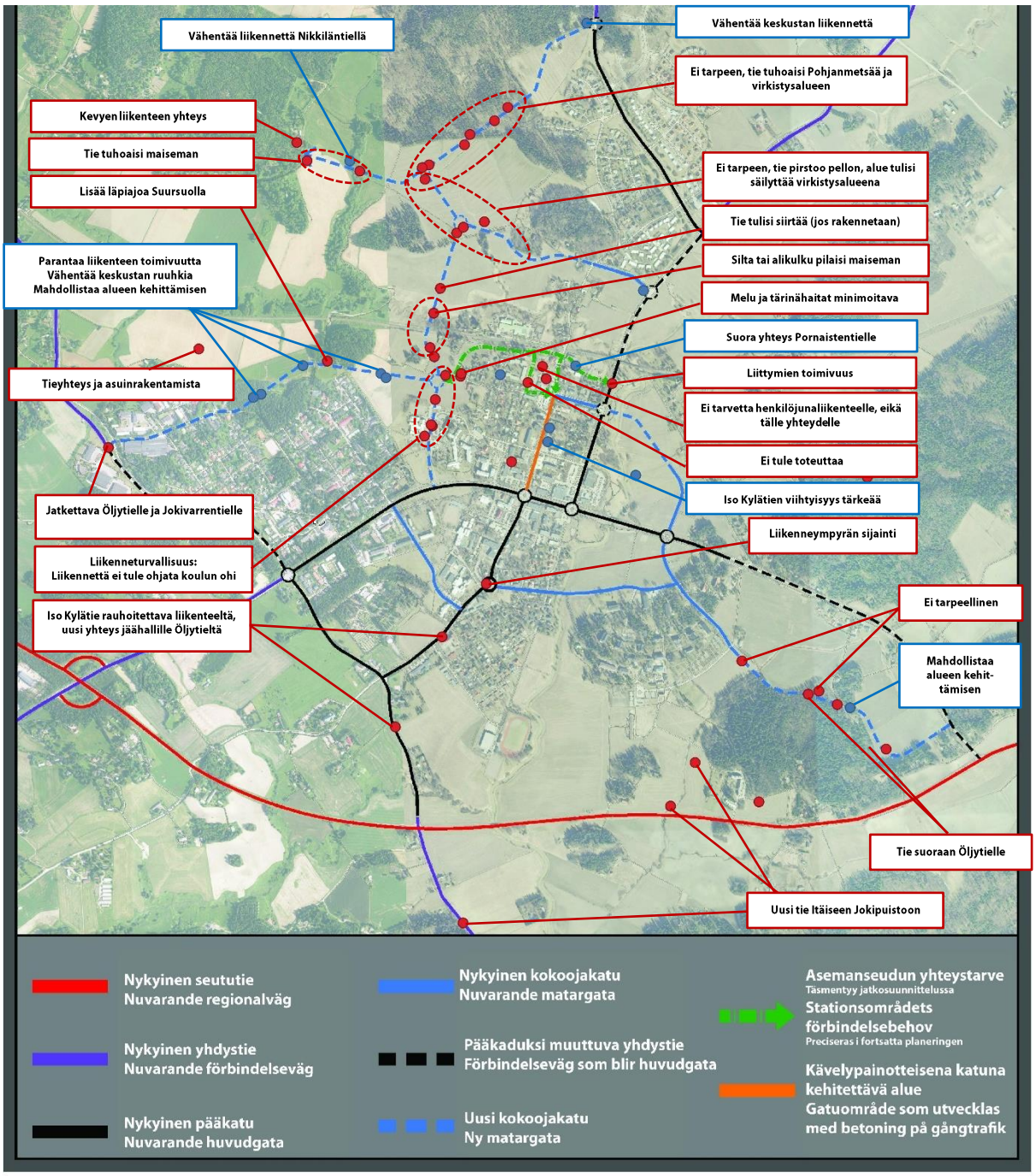
Ikäryhmistä kysely tavoitti parhaiten 36–45-vuotiaat. Yli 66-vuotiaita ja alle 19-vuotiaita vastaajissa oli erittäin vähän. Vastaajista 91 % oli yli 26 ja alle 66-vuotiaita.




*Kaavio 3: Vastaajien ikäjakauma.*

Karttakyselyn tuloksista on seuraavilla sivuilla esitetty tiivistelmät. Karttakysymysten tuloksista esitetään tässä yhteenvedossa keskeiset seikat ja useammissa karttapaikannuksissa toistuneet huomiot on yhdistetty. Yksittäisten pisteiden sisältämien kommenttien kiteytyksiä voit tarkastella erillisessä liitteessä (liite 1). Kaavoituksen käytössä on paikkatietoaineisto, joka sisältää alkuperäiset kommentit, joista tähän yhteenvetoon on poimittu vain keskeiset seikat.

## 2.2 KR3 Nikkilän kaavarunko: Katuverkosto

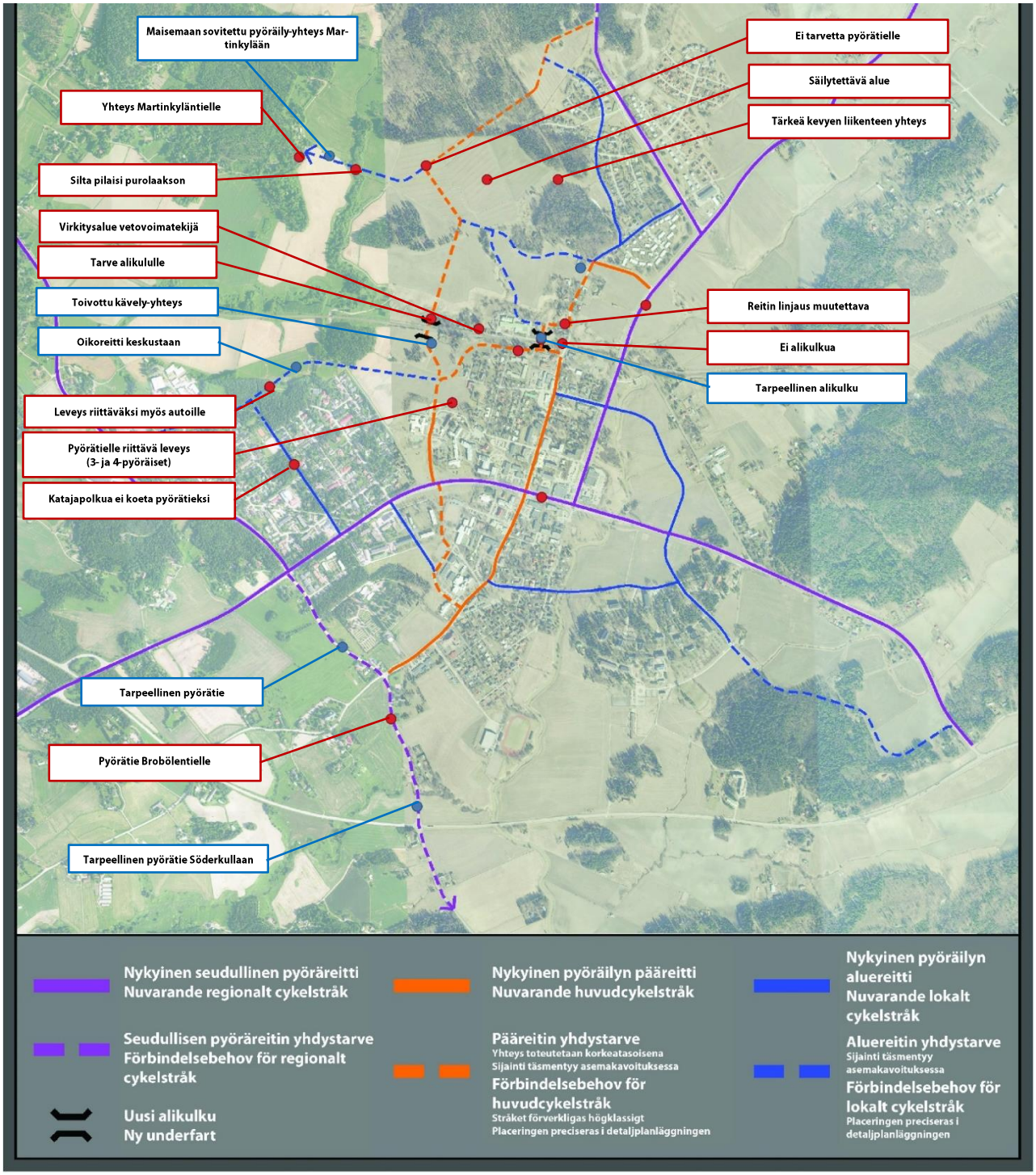



0 100 200 m

Sipoon kunta, 29.3.2021

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

## 2.3 KR3 Nikkilän kaavarunko: Pyöräilyreitit

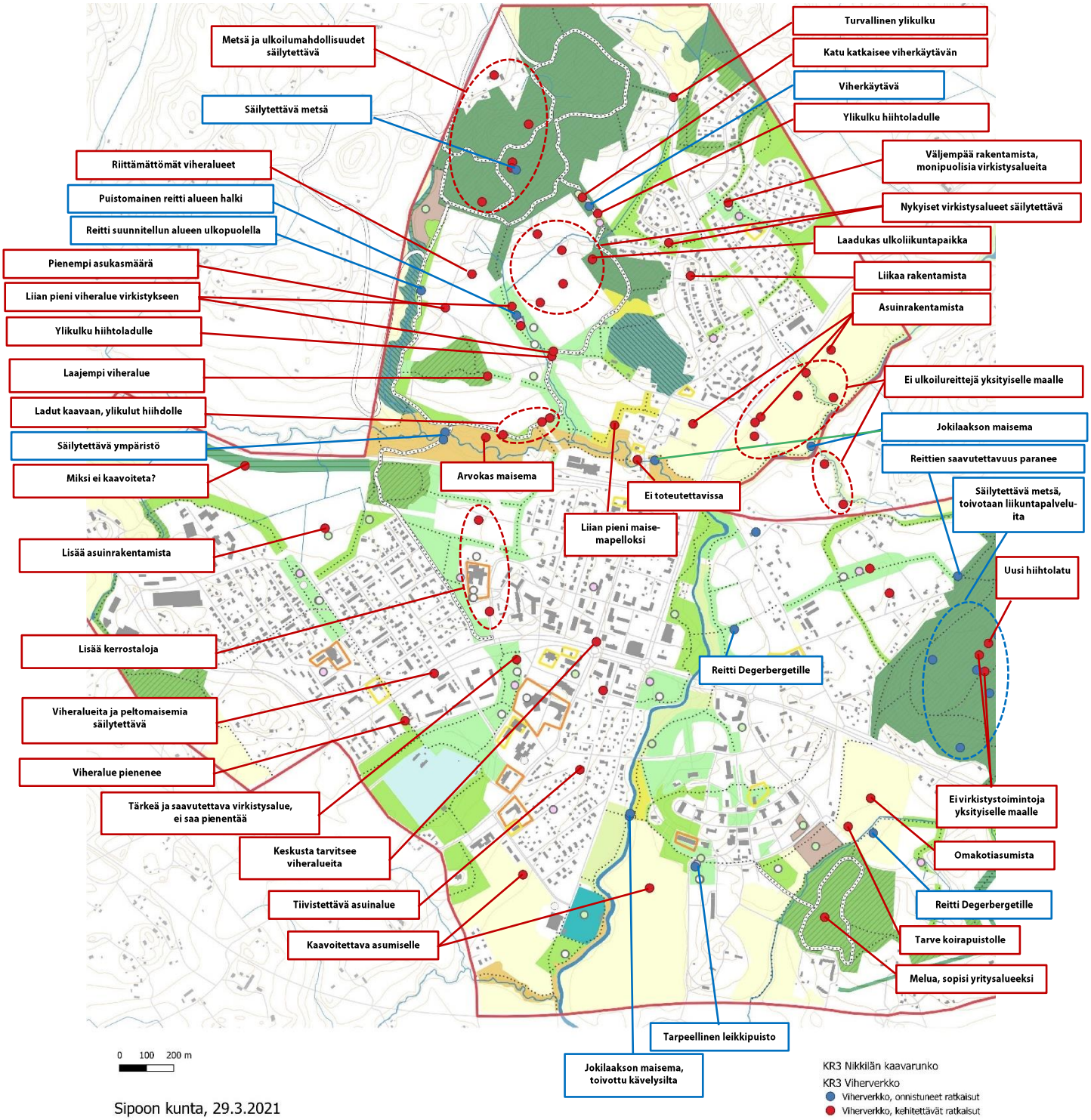



0 100 200 m

Sipoon kunta, 29.3.2021

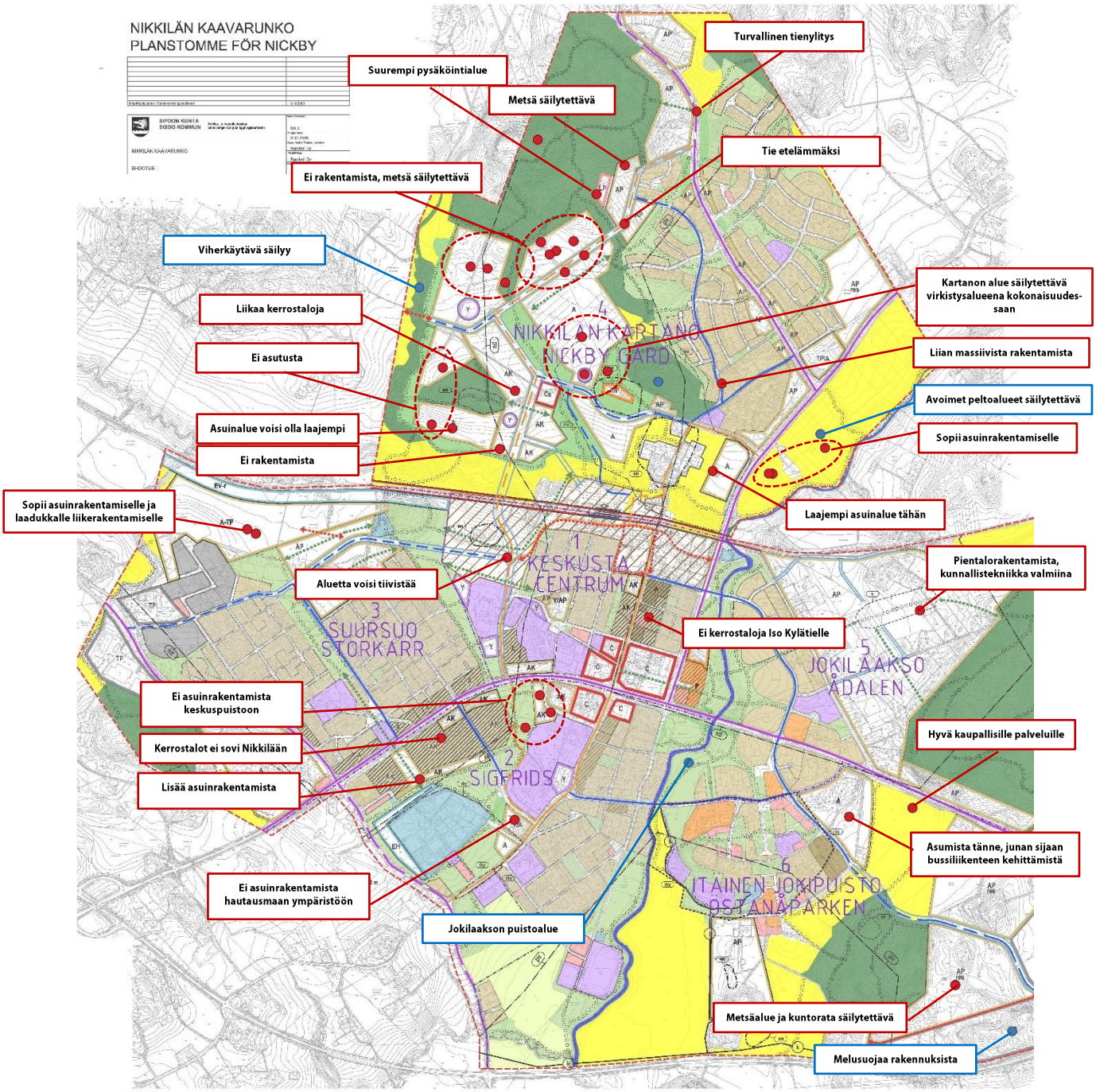
KR3 Nikkilän kaavarunko
KR3 Pyöräilyreitit
- Pyöräily, onnistuneet ratkaisut
- Pyöräily, kehitettävät ratkaisut

## 2.4 KR3 Nikkilän kaavarunko: Viherverkko




Sipoon kunta, 29.3.2021

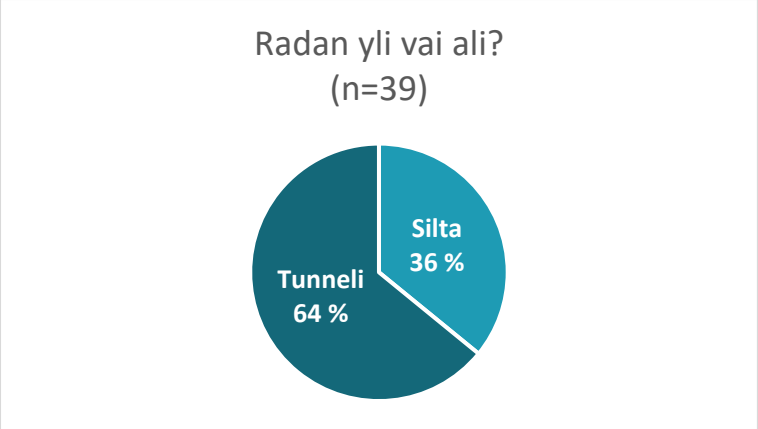
## 2.5 KR3 Nikkilän kaavarunko




Sipoon kunta, 29.3.2021

## 2.6 Radan yli vai ali?

Radan poikki on suunniteltu uusi katuyhteys nykyisen aseman länsipuolelle, joka yhdistäisi Nikkilän kartanon alueen ja keskustan (Lukkarintielle). Tämä uusi katuyhteys voidaan toteuttaa radan yli tai ali. Karkeat kustannusarviot vaihtoehdoista ovat: radan ylitys (silta) 5 milj. € ja radan alitus (tunneli) 3 milj. €. Kysymyksessä kysyttiin, kumpi olisi mielestäsi kustannukset huomioiden parempi vaihtoehto uudelle katuyhteydelle: silta vai tunneli?




*Kaavio 4: Radan poikki suunnitellun liikenneyhteyden toteuttamiseen otti kantaa 39 vastaajaa.*

Kysymykseen otti kantaa 39 vastaajaa, joista enemmistö (64 %) kannatti tunneliratkaisua. Mielipiteitä perusteltiin seuraavasti:

- Maisemalliset vaikutukset: Monet tunnelin kannattajat pitivät sen maisemallisia vaikutuksia vähäisempinä. Siltaratkaisun kannattajat puolestaan toivat esiin, että sillasta voidaan tehdä näyttävä, jolloin se tuo esiin alueen hienon maisemallisen arvon. Toisaalta tuotiin myös esiin, että siltojen ulkonäköön ei ole juuri panostettu Sipoossa. Osa vastaajista piti molempia ratkaisuja maisemallisesti huonoina, sillä korkea silta penkereineen näkyy pitkälle, kun taas alikulku tekee maisemaan ”haavan”.

- Rakennettavuus ja toteutettavuus: Maaperä on pehmeää savikkoa, joten tunnelin toteuttaminen on hankalaa.

- Kustannukset: Vaikka sillan kustannusarvio on tunnelia kalliimpi, siltahankkeet ovat pysyneet kustannusarvioissa. Tunnelin suhteen huomautettiin, että laadukkaat tunnelit ovat kalliita ja edulliset eivät välttämättä täytä esimerkiksi julkisen liikenteen laatuvaatimuksia.

- Luontoarvot: Silta häiritsee vähemmän joen luontoa ja alueen eläimiä.

- Esteettömyys: Esteettömän liikkumisympäristön edellyttämät mahdollisimman tasaiset kulkupinnat olisi helpompi toteuttaa sillan avulla.

- Toimivuus: Silta mahdollistaa ali kulkevan risteävän liikenteen ja maankäytön.

- Turvallisuus: Molempia vaihtoehtoja arvioitiin myös turvallisuuden näkökulmasta. Eräät vastaajat pitivät tunnelia turvallisempana, osa puolestaan siltaa erityisesti jalankulun näkökulmasta tuoden esiin tunnelien epäviihtyisyyttä ja riskiä ilkivallanteolle.

- Hulevedet: Arvioiden mukaan säiden ääriolosuhteet lisääntyvät etenkin eteläisessä Suomessa, mikä lisää hulevesitulvien riskiä, joten silta olisi alikulkuun verrattuna parempi vaihtoehto.

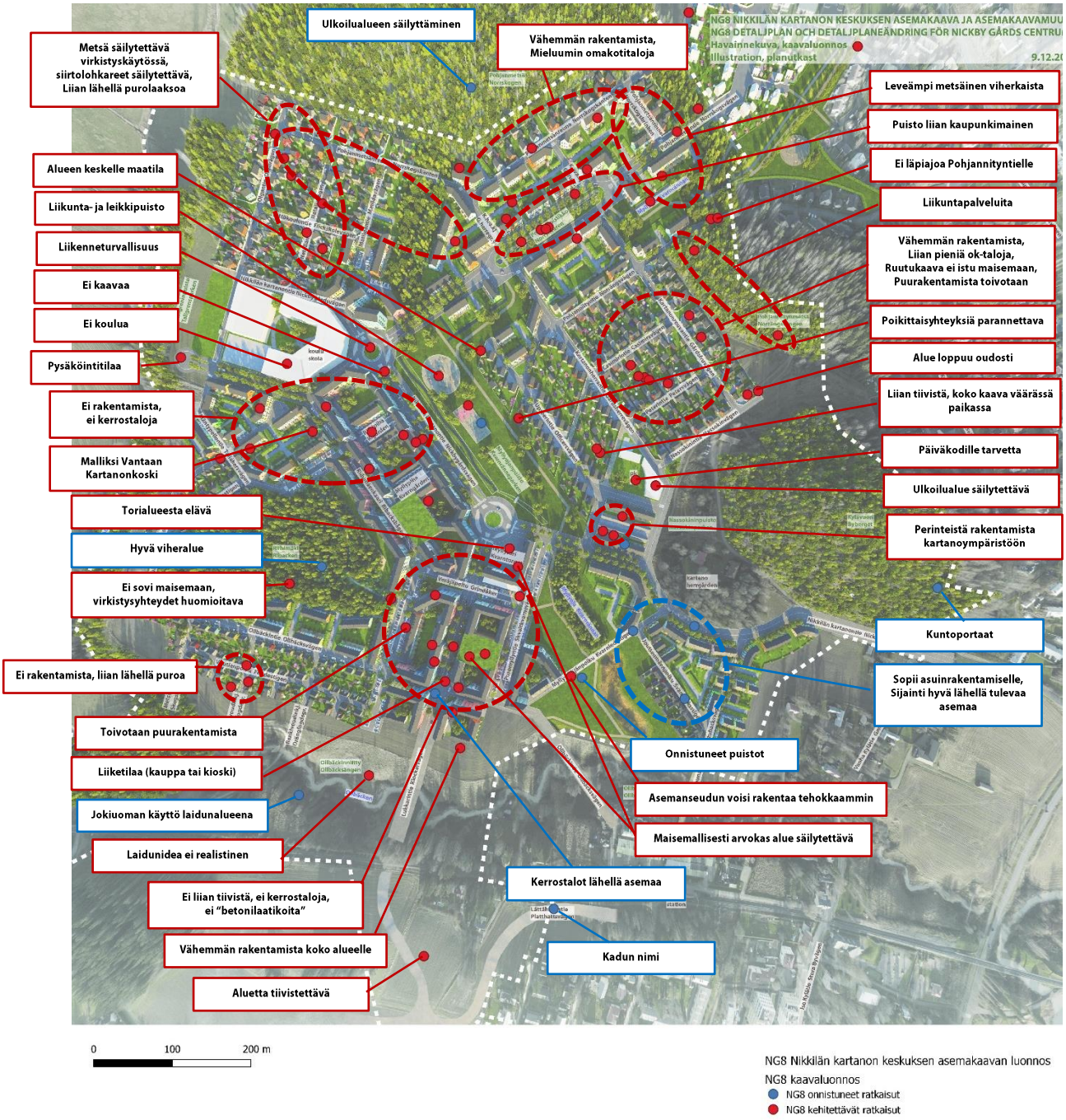
- Liikkumisympäristön laatu: Sillalta avautuu näkymä ympäröivään maisemaan, kun taas tunnelin arvioitiin tuottavan epämiellyttävää ympäristöä (kuilumainen tila).

Osa kysymykseen vastanneista toi sanallisissa perusteluissa esiin, että molemmat vaihtoehdot ovat yhtä huonoja erityisesti maiseman, luonnon ja virkistyksen kannalta. Eräät vastaajat vastustivat ylipäätään ajoneuvoliikenteelle tarkoitetun yhteyden toteuttamista radan poikki, ja toivoivat muiden liikenteellisten vaihtoehtojen tutkimista. Molempien vaihtoehtojen kustannusten suhteen tuotiin esiin myös, että kustannusarviossa tulee ottaa huomioon käytettävyyteen (esteettömyys) ja huoltotoimenpiteisiin (hulevesitulvat) liittyvät mahdolliset lisäkustannukset.

Muutamat vastaajat huomauttivat, että havainnekuvat eivät anna oikeanlaista kuvaa vaihtoehdoista.

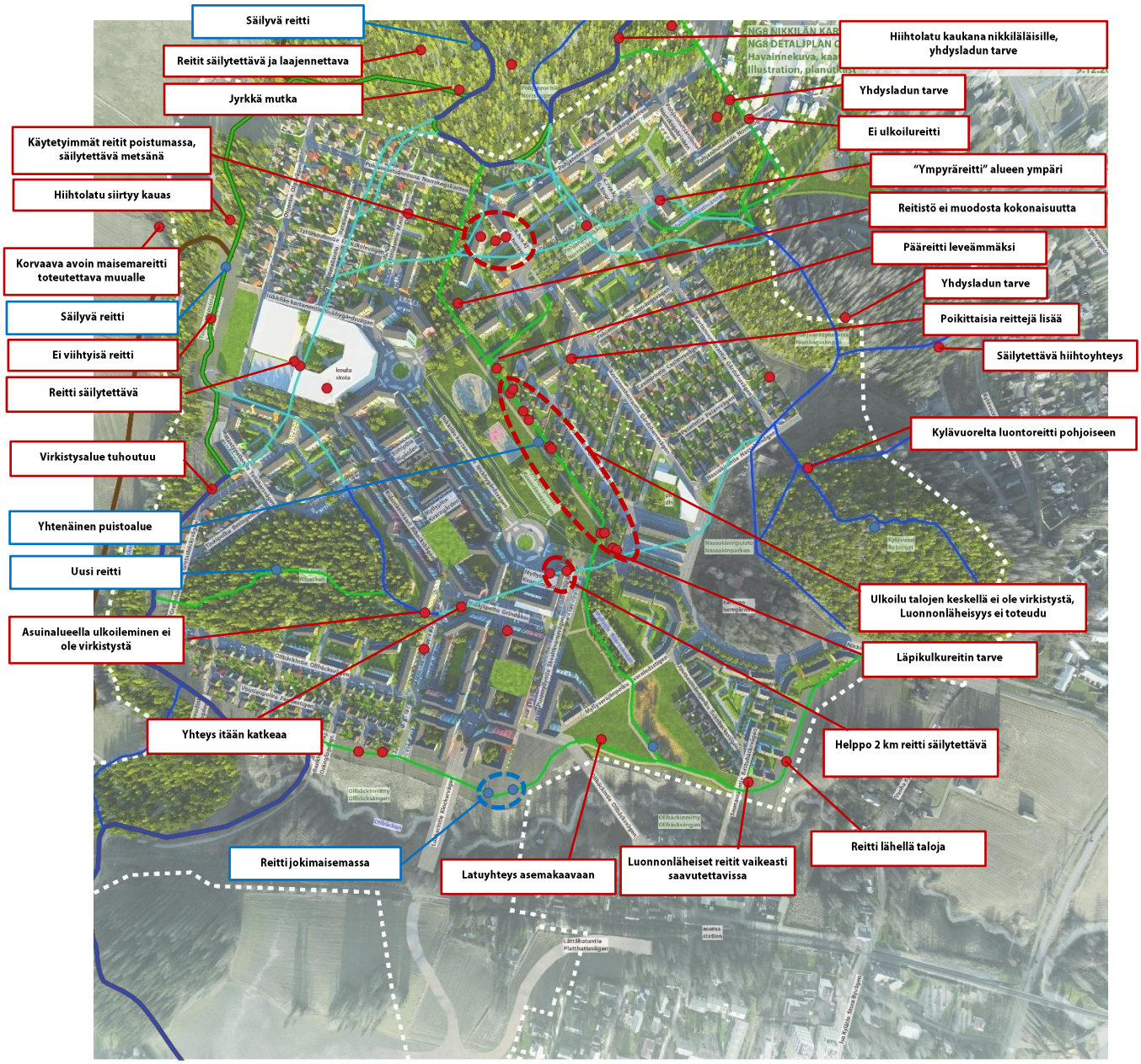
Kysymyksen yhteydessä annettiin palautetta myös Kerava-Nikkilä-ratahankkeesta. Vastaajat, jotka pitivät ratahanketta tarpeettomana, perustelivat asiaa joukkoliikenteen alhaisella käyttöasteella, yksityisautoilun suosiolla sekä liikkumistarpeen suuntautumisella muualle kuin Helsinkiin.

## 2.7 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos




Sipoon kunta, 29.3.2021

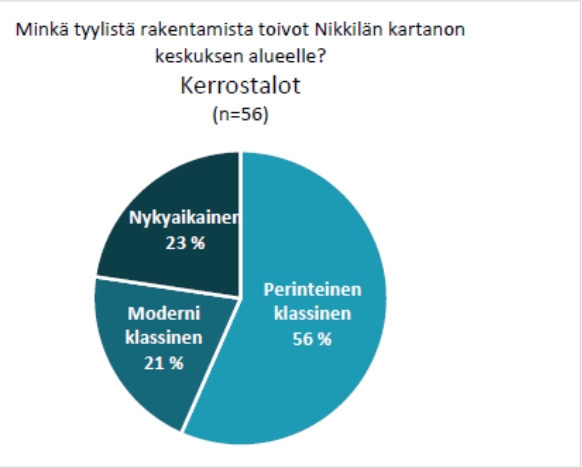
## 2.8 NG8 Nikkilän kartanon asemakaavaluonnos: Virkistysreitit




Sipoon kunta, 29.3.2021

## 2.9 Rakentamisen tyyli

Rakentamisten tyyliin liittyviä toiveita kartoitettiin kysymyksellä, jossa kolme erilaista tyyliä esiteltiin kuvin (1. Perinteinen klassinen, 2. Moderni klassinen ja 3. Nykyaikainen). Kerrostalojen rakentamisen tyyliin otti kantaa 56 vastaajaa ja pientalojen tyyliin 65 vastaajaa. Molemmissa tapauksissa yli puolet kysymykseen vastanneista piti perinteistä klassista tyyliä parempana. Kerrostaloissa nykyaikaista tyyliä piti parempana useampi kuin pientaloissa. Moderni klassinen tyyli puolestaan sai pientaloissa enemmän kannatusta kuin kerrostaloissa.



## 2.10 Avoin palaute

Karttakyselyn avoimessa palautteessa otettiin kantaa Nikkilän kasvuun, uudisrakentamisen sijoittumiseen, määrään ja tyyliin, julkisen liikenteen ratkaisuihin. Lisäksi tuotiin esiin kuntalaisten mielipiteiden kuuleminen ja vaikuttamismahdollisuudet. Avoimet palautteet liittyivät suurelta osin Nikkilän kartanon keskuksen suunnitteluun, mutta myös yleisiä, koko Nikkilää koskevia huomioita esitettiin. Esiin tuodut näkemykset olivat

pitkälti samoja kuin Ota kantaa -keskustelussa ja mielipiteissä, joiden yhteenveto esitellään seuraavissa kappaleissa.

Osa vastaajista antoi positiivista palautetta kyselystä ja toivoi kyselyn tuloksia nähtäville. Tämä raportti onkin tuotettu julkaistavaksi molempien kaavahankkeiden sivuilla kaikkien kiinnostuneiden saataville. Lisäksi yhteenvetoraportti on osa kaava-aineistoa, ja välittyy päätöksentekijöiden saataville.

# 3 Ota kantaa -keskustelu sekä kirjalliset mielipiteet

Ota kantaa -palvelussa[1] keskusteluun osallistui 33 eri nimimerkkiä, jotka esittivät kysymyksiä sekä mielipiteitä ja niitä perustelevia argumentteja. Kaavoittaja vastasi aktiivisesti keskustelussa esiin nousseisiin kysymyksiin ja kommentteihin. Keskusteluun kertyi yhteensä 102 kommenttia, joista 28 oli kaavoittajan vastauksia. Varsinaisista keskustelukommenteista suurin osa otti kantaa suunnitelmiin kommentoivaan tapaan tai argumentoiden näkökulmiaan. Osa viesteistä oli pikemminkin kysyviä kuin kommentoivia.

Kirjalliset mielipiteet ja muistutukset toimitettiin tavalliseen tapaan kunnan kirjaamoon. Näitä saapui yhteensä 63, joista 14 liittyi Nikkilän kaavarunkoehdotukseen, 37 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaan ja 12 käsiteltiin molempia kaavoja.

Keskustelukommentit sekä kirjalliset mielipiteet ja muistutukset analysoitiin laadullisen sisällön analyysin menetelmin Atlas.ti-sovellusta hyödyntäen. Analyysissa keskusteluaineistosta poimittiin esiin keskusteluaiheet ja mielipiteet sekä näkökulmiin liitetyt perustelut.

Verkkokeskustelussa ja kirjallisissa mielipiteissä tuotiin pitkälti esiin samoja näkökohtia, mutta kirjallisissa mielipiteissä oli lisäksi sellaisia huomioita, joita verkkokeskustelussa ei ollut käsitelty. Näitä olivat esimerkiksi kulttuuriympäristön suojeleminen, Nikkilän sosiaaliset ongelmat sekä henkilökohtaiset toiveet lähiympäristöön liittyen, kuten esimerkiksi oman asuinympäristön täydennysrakentamisehdotuksiin liittyvät mielipiteet. Koronapandemian vaikutuksia tulevaisuuden asumisvalintoihin ja liikkumistarpeisiin pohdittiin mielipiteissä selvästi enemmän kuin verkon kautta saadussa palautteessa. Lisäksi mielipiteissä on tuotu esiin yksityisiin kiinteistöihin liittyviä yksityiskohtaisia asioita, joita ei tässä raportissa yksityisyyden suojan vuoksi käsitellä muutoin kuin yleisellä tasolla.

## 3.1 KR3 Nikkilän kaavarunko

Tässä osiossa käydään läpi Nikkilän kaavarunkoon ja Nikkilän kehittämiseen liittyviä näkökantoja. Kaavarunkoehdotus herättää keskustelua Nikkilän kehittämisen tavoitteista, arvovalinnoista ja suunnitteluratkaisuihin liittyvistä riippuvuussuhteista. Keskustelussa nousee yleisesti esiin huomio Nikkilän eri osa-alueiden kehittämisestä suhteessa toisiinsa. Esimerkiksi Nikkilän kartanon keskuksen alueen suunnittelulla ja toteuttamisella on vaikutuksia Nikkilään laajemminkin. Nämä vaikutussuhteet ovatkin kunnan kaavoittajan mukaan syynä sille, miksi Nikkilän kaavarunkoehdotus on samaan aikaan nähtävillä Kartanon keskuksen asemakaavan kanssa.

[1] www.otakantaa.fi/fi/hankkeet/555/

### 3.1.1 KR3: Henkilöjunaliikenteen priorisointia kyseenalaistetaan

Useissa mielipiteissä kyseenalaistettiin henkilöjunaliiketeen priorisointi suhteessa muihin Sipoon strategisiin tavoitteisiin. Keskustelua käytiin erityisen paljon Nikkilän kasvutavoitteiden ja junayhteyden priorisoinnin välisestä yhteydestä. Esitettiin kysymys, onko Nikkilän välttämätöntä kasvaa nopealla tahdilla juuri junayhteyden tavoittelun vuoksi. Kysymys liitettiin erityisesti Nikkilän kartanon alueen asemakaavoituksen asukasmäärätavoitteisiin. Eräs kommentoija huomautti, että junayhteyden priorisointi on strateginen valinta, josta ei päätetä yksittäisen kaavahankkeen yhteydessä. Toisaalta mielipiteissä korostettiin, että Sipoon strategiassa on myös muita tärkeitä tavoitteita, jotka tulisi huomioida samanaikaisesti henkilöjunaliikenteen tavoitteen kanssa. Muita tärkeinä pidettyjä tavoitteita ovat esimerkiksi luontoarvojen kunnioittaminen ja luonnonläheinen elinympäristö myös keskustojen läheisyydessä sekä sujuvat liikenneyhteydet sekä keskustoissa että kylissä. Eräässä mielipiteessä todettiin, että Nikkilän kartanon alueen toteuttamatta jättäminen ei olisi ristiriidassa strategisten tavoitteiden suhteen.

Erityisesti henkilöjunaliikenteen ottamista Nikkilän kartanon alueen suunnittelun lähtökohdaksi pidettiin huonona. Siinä vastakkain asettuvat alueen arvo virkistysalueena ja junayhteyden koettu tarpeellisuus ja epävarmuus sen toteutumisesta. Eräässä mielipiteessä todettiin myös, että MAL-sopimuksessa henkilöjunaliikenteen käynnistäminen on ilmaistu ehdollisena eli sen toteutuminen riippuu alueen asukasmäärän kasvusta.

Epäilykset junayhteyden kannattavuudesta tulivat eri tavoin esiin useissa kommenteissa. Toisaalta eräässä mielipiteessä todettiin, että henkilöjunaliikenteen käynnistäminen ei edellytä suuria investointeja, koska rata on hyvässä kunnossa. Toinen osallistuja puolestaan nosti esiin, ettei junayhteyttä ole MAL-sopimuksessa priorisoitu, vaan se nähdään pikemminkin pitkän aikavälin tavoitteena.

Junayhteyden kiirehtimistä pidettiin tarpeettomana eräissä kommenteissa. Eräs kommentoija totesi henkilöliikenteen edellyttämän asukasmäärä toteutunevan aikaisintaan vuonna 2030, ja ihmetteli strategista valintaa kiirehtiä junayhteyttä jo 2025. Kiirehtimistä ei myöskään toisen kommentoijan mukaan edellytä mahdolliset ruuhkamaksut tai muutokset Helsingin keskustan liikenneratkaisuissa. Keskusteluissa tuotiin esiin, että junayhteyttä ei tulisi sulkea pois pitkällä aikavälillä, mutta sitä ei tule edistää ”hinnalla millä hyvänsä”, vaan toteuttaa siinä vaiheessa, kun asukasmäärä on maltillisella vauhdilla kasvanut riittävän suureksi. Sipoon valtuuston junayhteydelle asettamaa tavoitevuotta (2025) pidettiin myös epärealistisena. Eräässä mielipiteessä tuotiin esiin, että HSL-alueella ei ole edes riittävästi junakalustoa tälle linjalle, eivätkä seuraavien vuosienkaan junahankinnat ratkaise tätä, koska hankinnoilla korvataan ensin vanhaa kalustoa. Kalustoa Sipoon linjalle voisi olla tarjolla vasta vuoden 2030 tienoilla. Toteutus edellyttää myös uusia huoltohalleja.

Junayhteyteen liittyen tuotiin esiin myös muutoksen vaikutuksia olemassa olevaan tieverkkoon ja kauempana radasta asuvien ihmisten liikenneyhteyksiin. Henkilöliikenteen aloittaminen edellyttää, että radan kanssa risteävät tasoristeykset muutetaan eritasoristeyksiksi (radan alitus tai ylitys) tai suljetaan liikenteeltä. Erityisesti tämä kysymys liitettiin Mårbackantien radan ylitykseen, jonka sulkeminen tarkoittaisi alueen asukkaille pitkää kiertotietä Nikkilään.

Linja-autoliikenteen kehittäminen tuotiin sekä verkkokeskustelussa että mielipiteissä esiin hyvänä ja joustavampana vaihtoehtona junalle. Sähköbussien arvioitiin olevan myös sekä ekologisesti että taloudellisesti junayhteyttä kestävämpi ratkaisu. Eräässä mielipiteessä ehdotettiin mm. suoraa linja-autoyhteyttä Tikkurilaan. Lisäksi tuotiin esiin, että junayhteyden myötä linja-autoliikenne Sipoossa todennäköisesti heikkenisi ja erityisesti kyläalueiden asukkaat joutuisivat näin muita huonompaan asemaan. Eräässä mielipiteessä toivottiinkin monipuolista joukkoliikenteen kehittämistä ilman raideliikenteeseen sitoutumista.

Lisäksi eräässä mielipiteessä tuotiin esiin Itärata-hankkeen huomioiminen Nikkilässä. Tämän toteutuessa tulee tarpeelliseksi toinen lisäraide Nikkilän kohdalle, mikä vaikuttaa radan tilavaraukseen. Samassa yhteydessä ehdotettiin, että HSL:n junavarikolle voisi etsiä sijainnin Sipoon puolelta.

### 3.1.2 KR3: Julkinen liikenne ei vastaa kaikkien liikkumistarpeisiin

Julkisen liikenteen käyttäjien näkökulmasta junayhteydessä nähtiin sekä huonoja että hyviä puolia. Eräät osallistujat pitivät ylipäätään julkiseen liikenteeseen panostamista kyseenalaisena, koska heidän mukaansa sitä käyttävät vain harvat sipoolaiset. He katsoivat, että Sipoossa kuljetaan pääosin omalla autolla, koska liikenneyhteydet julkisiin kulkuvälineisiin ovat hankalat. Eräässä mielipiteessä todettiin, että Nikkilän nykyinen liityntäpysäköintialue ei ole kovin suosittu. Asiaa arvioitiin myös koronapandemian vaikutusten kautta: eräs kommentoija arveli, ettei joukkoliikenteelle ole enää yhtä paljon käyttöä, kun etätyö on lisääntynyt.

Eräissä kommenteissa Nikkilän sijainti suhteessa Helsingin seudun muihin kasvaviin alueisiin ja vetovoimaisiin kaupallisiin keskuksiin (esim. Järvenpää ja Kerava) nähtiin ongelmallisena junayhteyden kehittämisen suhteen: suoraa yhteyttä Helsinkiin ei ole, ja esimerkiksi Sipoon pohjoisosista matka Järvenpäähän ja Keravalle on lyhyempi kuin Nikkilään. Eräs kommentoija huomautti, että myös Nikkilän sisällä juna-aseman sijainti on huono suhteessa nykyiseen asutukseen. Keskustelussa viitattiin myös Vantaan Kivistön ongelmiin: junaliikenteen varaan suunnitelulla alueella yksityisautoilu on tarpeen, koska alueelle kaavaillut paremmat palvelut eivät ole toteutuneet.

Todettiin myös, että kaikki sipoolaiset eivät hyödy junayhteydestä, koska eivät asu lähellä suunniteltuja asemia. Eräässä mielipiteessä todettiin, että junayhteyden hyödyllisyys riippuu paljolti väliasemien määrästä, mikä puolestaan hidastaa junan matka-aikaa. Toisaalta ilman välipysäkkejä juna ei palvele esim. Martinkylän ja Talman asukkaita.

Eräät osallistujat arvelivat myös, ettei junan vuoroväli tule olemaan riittävän lyhyt, jotta siitä tulisi houkutteleva vaihtoehto. Osa piti junayhteyttä hankalana ja epäkäytännöllisenä, koska matka esimerkiksi Helsinkiin edellyttää junan vaihtamista Keravalla. Eräässä mielipiteessä huomautettiin myös, että nykyisellään aamuliikenteessä on mahdotonta saada Keravalta istumapaikkaa nopeissa R- ja Z-junissa, mikä vähentää matkan mukavuutta ja mahdollisuutta työskennellä junassa. Lisäksi tuotiin esiin liikkumistarpeiden moninaisuus: matkoja tehdään moniin eri tarkoituksiin (ei vain työssäkäyntiin) ja ne suuntautuvat eri suuntiin, ei ainoastaan Keravan ja Helsingin suuntaan. Moni pitikin linja-autoliikennettä mukavampana ja vaivattomampana matkustusmuotona. Muutamissa mielipiteissä arveltiin, että junayhteyteen panostaminen voi jopa johtaa yksityisautoilun lisääntymiseen, mikäli bussilinjat junan myötä huononevat. Eräässä mielipiteessä tiedusteltiin myös selvityksiä julkisen liikenteen käyttöasteesta nyt ja arvioista tulevaisuudessa.

Eräät kommentoijat kuitenkin arvostaisivat junayhteyttä. Nämä vastaajat pitivät junaa miellyttävämpänä ja helpompana kulkumuotona esimerkiksi lastenrattaiden kanssa liikuttaessa. Tärkeää heille olisi myös, että matka-aika Nikkilästä sekä Keravalle että Helsinkiin lyhenisi.

### 3.1.3 KR3: Kaavarungon liikenteelliset vaikutukset

Erityisesti kirjallisissa mielipiteissä esitettiin huoli jo nykyisellään ajoittain ruuhkaisen Jokivarrentien liikenteen sujuvuudesta Nikkilän asukasmäärän kasvun myötä. Eräässä mielipiteessä muistutettiin lisäksi pysäköintipaikkojen tarpeesta Nikkilässä.

Eräissä mielipiteissä katsottiin, että juna-aseman sijaintia tulisi vielä arvioida uudelleen. Parempi sijainti voisi olla esimerkiksi lähempänä Pornaistentietä. Eräässä mielipiteessä junaliikenteeseen ja asemanseudun suunnitteluratkaisuihin liittyviä selvityksiä pidetään riittämättömänä, jotta aseman sijainnista voitaisiin päättää.

Lisäksi kommentoitiin Ollbäckenin ylittävien siltojen määrää ja kyseenalaistettu niiden kaikkien tarpeellisuutta. Esimerkiksi eräässä mielipiteessä tulevalle asemalle suunnitellun Ollbäckintien sillan toteuttamista ajoliikenteelle pidettiin tarpeettomana.

### 3.1.4 KR3: Nikkilän asuinrakentamisen painopisteet

Keskustelussa tuotiin esiin uusien asuinalueiden keskinäinen priorisointi. Muutamissa kommenteissa viitattiin Nikkilän liikenneverkkoselvitykseen, jossa on esitetty kolme erilaista skenaariota asuinrakentamisen painottumisesta, mitkä herättivät kysymyksen, miksi juuri pohjoinen vaihtoehto on valittu. Useissa kommenteissa toivottiin Nikkilän kartanon keskuksen asukasmäärätavoitetta vähennettävän siirtämällä kaavoitusta (tai koko asuinalue) muille asuinrakentamiseen suunnitelluille alueille, toimivien liikenneyhteyksien varteen, kuten esimerkiksi Laaksosuontien itäpuolelle tai Öljytien varteen. Eräissä mielipiteissä toisaalta ehdotettiin vieläkin tehokkaampaa rakentamista juuri tulevan aseman läheisyyteen. Nikkilän olemassa olevien pientaloalueiden tiivistämistä ja täydennysrakentamista puolestaan vastustettiin eräässä mielipiteessä.

Osa mielipiteen antajista piti Nikkilän keskustan tiivistämistä parhaana vaihtoehtona, ja eräässä mielipiteessä nostettiin esiin tiettyjä keskustan tehottomasti rakennettuja kortteleita, kuten virastotalo ja keskustan matalat liikerakennukset. Eräs mielipiteen antaja toivoi keskustaan sekoittunutta rakennetta, jossa palvelut ja asuminen olisi yhdistetty. Eräässä mielipiteessä keskustan tiivistämistä pidettiin niin ikään hyvänä palveluiden saavutettavuuden näkökulmasta, ja toivottiin lisää kerrostalorakentamista nykyiselle keskusta-alueelle Lukkarin koulun alue mukaan lukien.

Muista alueista kommentoitiin Pornaisten tien varteen suunniteltua asuinrakentamisen aluetta: se tulisi erään kommentin mukaan siirtää siten, että se liittyisi paremmin olemassa olevaan rakentamiseen. Eräässä mielipiteessä ehdotettiin asuinrakentamista Pornaistentien ja Sipoonjoen väliselle peltoalueelle sekä Itäisen Jokipuiston peltoalueille.

Marskattanin alueen suhteen tuotiin esiin, että aluetta tulisi kehittää pienimittakaavaiselle asuinrakentamiselle välttäen liian massiivista rakentamista, jotta uudisrakentaminen sopeutuisi arvokkaaseen kulttuurimaisemaan. Lisäksi yleiskaavan mukainen viheryhteys tulisi huomioida kaavarungossa.

Asuinrakentamisen tiiviyden ja rakennustyyppien suhteen eräät osallistujat haluavat painottaa omakotirakentamista kerrostalojen sijaan. Moni palautteen antaja kaipaa Nikkilään lisää perinteistä omakotirakentamista isoilla tonteilla. Muutamissa kommenteissa viitattiin myös siihen, minkälaisia kohderyhmiä ja tulotasoja eri rakennustyypit palvelevat ja houkuttelevat Nikkilään. Kerrostalorakentamisen arveltiin eräässä kommentissa johtavan ”ongelmalähiöihin” ja verrattiin asumiseen esimerkiksi Vantaalla. Taustalla on ajatus Sipoon vetovoimatekijöistä, väljyydestä ja luonnonläheisyydestä, joiden kommentoijat katsoivat toteutuvan paremmin väljemmin rakennetussa ympäristössä.

Eräissä mielipiteissä uutta asuinrakentamista vastustettiin ylipäätään. Näissä ehdotettiin, että mikäli asuinrakentamista lisätään, tulisi sen sijoittua radan eteläpuolelle tai esimerkiksi Pornaistentien varteen. Toisaalta Pornaistentien varren asuinaluevarauksia myös kritisoitiin maisemallisista syistä. Eräässä mielipiteessä Herralan Åbackan peltoaluetta pidettiin Kartanon pientaloalueen kannalta tärkeänä maisemallisesti, eikä sinne toivottu asuinrakentamista.

### 3.1.5 KR3: Nikkilän kasvun ja kehittämisen tavoitteet

Asukasmäärän kasvua ei näytetä yleisesti vastustavan, mutta kuntalaiset haluavat keskustelun perusteella vaikuttaa siihen, miten ja millä tahdilla Nikkilä kasvaa. Näkemyksiä kasvutahdista on kuitenkin hyvin erilaisia. Moni kuitenkin haluaisi maltillistaa Nikkilän kasvutavoitteita ja suunnata kasvua toisin, kuin nyt on

kaavarungossa esitetty. Luonnollinen kasvuvauhti tarkoittaisi eräiden mielipiteiden mukaan kysyntään vastaavaa tonttitarjontaa. Eräs osallistuja totesi, että toimivan ja viihtyisän alueen kehittäminen vaatii aikaa. Kaavarungon visioita ei kaikilta osin pidetä uskottavina ja uusien alueiden nopea toteuttaminen nähdään uhkana viihtyisyydelle. Toisaalta eräässä kommentissa tuotiin esiin, että Sipoo on tietoisesti valinnut nopean kasvutahdin strategiakseen.

Kaavoituksen yhteydessä on viitattu pääkaupunkiseudun MAL-sopimuksen (maankäyttö, asuminen, liikenne) tavoitteisiin, jotka Sipoo on omalta osaltaan hyväksynyt. Sekä verkkokeskustelussa että joissakin mielipiteissä kyseenalaistettiin MAL-sopimuksen rooli Sipoon kehitystä ohjaavana instrumenttina, ja eräät osallistujat ehdottivat jopa sopimuksesta irtaantumista. Eräissä mielipiteissä nostettiin esiin MAL-sopimuksen tavoitteita monipuolisesti toimivista, hyvinvointia ja kilpailukykyä edistävistä alueista huomauttaen, että tavoitteet tarkoittavat paitsi toimivien liikenneyhteyksien kehittämistä, myös hyviä lähivirkistysmahdollisuuksia alueiden asukkaille. Eräs osallistuja korosti, että myös kunnan strategiassa korostetaan mm. luontoarvojen ja luonnonläheisyyden suojelemista kunnan kasvutavoitteiden rinnalla. Keskustelussa todettiin myös, että MAL-sopimuksen kasvutavoitteet eivät ole kuntaa sitovia. Kasvutavoitteet liitettiin keskustelussa junayhteyden priorisointiin, jota on käsitelty aiemmassa kappaleessa 3.1.1 . Keskustelun perusteella on selvää, että moni kommentoija kokee Nikkilän kartanon virkistysalueen ja taajaman kasvutavoitteiden olevan törmäyskurssilla. Eräässä mielipiteessä MAL-sopimuksen katsottiin vievän Sipoon itsemääräämisoikeuden.

Lisäksi kasvutavoitteisiin liittyen tuotiin eräässä mielipiteessä esiin kielikysymys. Viitaten selvitykseen vieraskielisen väestön kasvusta pääkaupunkiseudulla mielipiteessä todettiin, että merkittävä osa Sipoon kasvusta tulee muodostumaan vieraskielisestä väestöstä, mitä mielipiteen esittäjä piti epätoivottavana.

Monissa mielipiteissä viitattiin Sipoon strategiaan, ja todettiin tiettyjen kaavarungon ratkaisuiden olevan ristiriidassa mm. luonnonläheisyyden ja viihtyvyyden sekä hyvien virkistys- ja vapaa-ajanmahdollisuuksien suhteen. Eräässä mielipiteessä myös huomautettiin, että strategiaa tulee toteuttaa kokonaisvaltaisesti, eikä valikoivasti, vain tiettyihin strategisiin tavoitteisiin vastaten.

### 3.1.6 KR3: Laaksosuontien itäpuolen alue

Laaksosuontien itäpuolen alueen suunnitelmia kommentoitiin sekä verkkokeskustelussa että kirjallisissa mielipiteissä. Alueen maanomistajat ovat laatineet yhteisen kannanoton kaavarunkoehdotuksesta. He katsovat, että alueelle on sijoitettu viher- ja virkistysalueita sekä ulkoilua palvelevia toimintoja korvaamaan Nikkilän kartanon virkistysalueen supistumista asemakaavan myötä. Keskustelussa tuotiin esiin, että Degerbergetin ja Laaksosuontien itäpuolen peltoalueille osoitetut virkistystoiminnot ovat ylimitoitettuja, eivätkä sovellu alueelle. Alueen nykyisiä käyttötarkoituksia ja olemassa olevia kiinteistöjä ei ole riittävällä tavalla huomioitu suunnitelmassa. Monissa kommenteissa todettiin, että Degerberget ei sovellu virkistysalueeksi haastavien maastonmuotojen sekä alueella harjoitettavan metsästystoiminnan vuoksi.

Lisäksi alueen maanomistajat kritisoivat suunnittelukäytäntöjä: kaavarunkoehdotuksen sisällöstä ei ole etukäteen keskusteltu maanomistajien kanssa eikä tieto suunnitelmasta ole saavuttanut kaikkia maanomistajia. Maanomistajien näkökulmia kaavarungon suunnittelu- ja osallistumiskäytäntöihin on avattu tarkemmin kappaleessa 3.3.

### 3.1.7 KR3: Nikkilän uudisrakentamisen laatu ja kulttuuriympäristön suojeleminen

Viime vuosina Nikkilässä toteutetun uudisrakentamisen laatua arvioitiin kriittiseen sävyyn sekä verkkokeskustelussa että mielipiteissä. Eräät osallistujat kommentoivat rakentamisen visuaalista ulkoasua ja kysyivät,

vastaako toteutus suunnitelmia ja kaavoituksessa asetettuja vaatimuksia. Aiempiin toteutuksiin viitaten epäiltiin myös tulevien asuinalueiden laatuvaatimusten toteutumista. Eräässä mielipiteessä pidettiin myös tärkeänä kunnan asettamien laatuvaatimusten puolustamista rakennusliikkeiden taloudellisten intressien paineessa ja korostettiin arkkitehtuuriin ja kestävän rakentamisen laatuvaatimusten sisällyttämistä asemakaavoihin sitovasti.

Kirjallisissa mielipiteissä tuotiin esiin myös Nikkilän kulttuuriperinnön suojelemista. Nikkilälle luonteenomaista kerrottiin olevan maaseutumaisuus ja perinteinen puurakentaminen. Iso Kylätien vanhojen puutalojen kokonaisuus mainittiin useammissa mielipiteissä tärkeänä säilytettävänä maisemana. Tämän miljöön katsottiin tuhoutuvan, jos alueelle rakennetaan lisää kerrostaloja. Alueelle toivottiin perinteisempää ja pienimittakaavaisempaa rakentamista.

Esiin tuotiin myös Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavoituksen vaikutus Nikkilän kartanon kulttuuriympäristöön, erityisesti kartanoa ympäröivään arvokkaana koettuun kulttuurimaisemaan. Nikkilän kartanon kulttuuriympäristöön liittyvää palautetta käsitellään myös kappaleessa 3.2.3.

### 3.1.8 KR3: Palveluiden ja elinkeinoelämän edellytykset Nikkilässä

Ostokäyttäytyminen nostettiin eräässä kommentissa esiin tärkeänä tekijänä Nikkilän palveluiden kehittymiselle. Kasvu ei suoraan tuota Nikkilään lisää kaupallisia palveluita, mikäli palvelut edelleen haetaan suuremmista keskuksista, Keravalta, Järvenpäästä ja Porvoosta. Palveluiden riittävyyden suhteen mielipiteissä esitettiin erilaisia näkemyksiä, osa toivoo palveluiden paranevan, osa puolestaan pitää niitä aivan riittävinä, koska Nikkilästä saa hankittua päivittäistavarat.

Kommenteissa tuotiin myös esiin, että kasvua käytetään markkinointilauseena uusien yritysten houkuttelemiseen Nikkilään. Eräs keskustelija huomautti, että aiemmin Nikkilässä oli puutetta liiketiloista, mutta tällä hetkellä vaikuttaa siltä, että yrityksiä on vaikea houkutella Nikkilän toimitiloihin. Hän arveli, että liiketilojen kysynnän väheneminen liittyy laajempaan verkkokaupan yleistymiseen ja ihmisten ostokäyttäytymiseen, joka on vähentänyt kivijalkamyymälöitä myös muualla Suomessa. Tästä näkökulmasta katsottuna ei palveluiden luvattu paraneminen näytä kommentoijan mukaan uskottavalta asukasmäärän kasvusta huolimatta. Eräissä mielipiteissä kuitenkin korostettiin, että keskustassa tulisi varmistaa riittävät mahdollisuudet yritystoiminnalle, jotta kunnan työpaikkaomavaraisuus lisääntyisi ja kaupalliset palvelut monipuolistuisivat. Eräässä mielipiteessä myös huomautettiin, että kaavarunkotyössä on viitattu vanhaan palveluverkkoselvitykseen (vuodelta 2016), joka sisältää nykytilanteen valossa virheellistä informaatiota.

Kasvu edellyttää kunnalta panostuksia julkisiin palveluihin kysynnän kasvaessa. Eräässä mielipiteessä huomautettiin, että Nikkilän kaavarungon vaikutuksia palvelukysyntään (esim. terveydenhuolto ja koulupalvelut) ei ole huomioitu riittävällä tavalla.

### 3.1.9 KR3: Sipoon ja Nikkilän vetovoimatekijät

Sipoon vetovoimatekijöinä mainittiin mm. laatu, väljyys ja omaleimaisuus sekä luonto, metsät, maalaismaisemat, rauhallisuus ja pienimittakaavainen, ihmisläheinen rakentaminen. Eräs kommentoija totesi, että omaleimaista Sipoolle on ollut avarat näkymät teiden varsilla. Omaleimaista Sipoolle mainittiin olevan myös perinteisyys ja perinteinen rakentamistyyli.

Eräässä mielipiteessä huomautettiin, että suunnitelmat eivät toteuta Sipoon strategian tavoitetta olla ”pääkaupunkiseudun vihreä keidas”. Monissa kommenteissa toivottiin, että Sipoo säilyttäisi jatkossakin omaleimaisuutensa ja erottuisi näin muista seudun kunnista.

Useampikin kommentoija totesi, että kerrostaloalueet eivät ole syy muuttaa Sipooseen. Sen sijaan tilavat omakotitontit kommentoijien mukaan kiinnostavat esimerkiksi lapsiperheitä. Oman pihan lisäksi tärkeää eräiden kommenttien mukaan on myös toimiva infra: riittävät pysäköintipaikat ja hyvät tietoliikenneyhteydet. Eräässä mielipiteessä todettiin, että Nikkilään on muutettu juuri maaseutumaisen luonteensa vuoksi. Toisaalta myös pieniä omakotitaloja on keskustelussa pidetty hyvänä ideana.

Nikkilää kuvailtiin maaseutumaisena kuntakeskuksena tai kylänä. Eräs osallistuja toivoi, että Nikkilä voisi säilyttää luonteensa pienenä maalaiskylänä, jossa on muutamia kauppoja, maalaismaisemaa ja luontoa aivan keskustan tuntumassa. Toiselle taas merkityksellistä on vihreys. Esiin tuotiin myös alueen historiaa.

Monia vetovoimatekijöitä nostettiin esiin nimenomaan Nikkilän kartanon alueeseen liittyen. Sen laaja yhtenäinen virkistys- ja ulkoilualue näyttää keskustelun perusteella olevan Nikkilän tärkeä pitovoimatekijä. Sipooseen on muutettu juuri luonnonläheisyyden ja maaseutumaisuuden takia. Monelle vaikuttaa olevan tärkeää luonnossa liikkumisen kokemus, jota laadukkainkaan rakennettu puisto ei korvaa. Nikkilän vetovoimatekijänä tuotiinkin vahvasti esiin hyvät ulkoilumahdollisuudet. Eräässä mielipiteessä huomautettiin, että ilman luonnonläheisyyttä ja ulkoilumahdollisuuksia Nikkilän kilpailuvaltiksi jää vain asumisen hinta.

Eräs Siposeen paluuta harkitseva ilmaisi kommentissaan epätyytyväisyyttä siihen, miten kunta huomioi kuntalaisten toiveita ja hyvinvointia. Osallisuus omaan elinympäristöön näyttää keskustelun perusteella olevankin yksi tärkeä tekijä asumisviihtyvyydessä. Keskustelussa lähivirkistysmahdollisuudet liitettiin elämänlaatuun ja hyvinvointiin.

### 3.1.10 KR3: Tasa-arvoiset virkistysmahdollisuudet Nikkilässä

Keskustelussa korostettiin kaikille Nikkilän asukasryhmille helposti saavutettavia virkistysmahdollisuuksia. Nikkilän kartanon alue kuvataan keskustelussa tällaisena eri kohderyhmille sopivana alueena erityisesti helppokulkuisuutensa vuoksi. Nikkilän kartanon alueen merkitystä virkistysalueena on tarkemmin esitelty kappaleessa 3.2.2 (s. 20). Tasa-arvoisten luonnonläheisten virkistysmahdollisuuksien tarjoamista on keskustelun perusteella pidettävä erittäin tärkeänä. Esimerkiksi Degerberg ei kommentoijien mukaan voi toimia kaikille kohderyhmille soveltuvana alueena muun muassa maastonmuotojensa vuoksi. Lisäksi, kuten jo aiemmin on todettu, Degerbergetille ja Laaksosuon itäpuolen peltoalueille osoitetut virkistystoiminnot eivät saa keskustelussa alueen maanomistajilta kannatusta (kts. kpl 3.1.6 , s.16). Sen sijaan eräs osallistuja totesi, että Nikkilästä löytyy hyviä lähiulkoiluvaihtoehtoja esimerkiksi jokilaaksossa sekä ”Ruxin mäen” pururadalla. Sipoonkorven läheisyys tuotiin eräässä kommentissa myös esiin.

Pienemmätkin lähiviheralueet ovat naapurustoille tärkeitä. Eräässä kommentissa tuotiin esiin myös esimerkiksi Pornaistentien ja Paippistentien varrella sijaitsevien pienten helposti saavutettavien viheralueiden merkitys niin ikääntyvälle väestölle kuin lapsille leikkipaikkoina. Eräässä kirjallisessa mielipiteessä nämä kaavarungossa asuinkäyttöön osoitetut alueet pyydettiin säilyttämään viheralueina. Eräässä mielipiteessä Paippistentien varteen toivottiin asukkaiden käyttöön tenniskenttää.

### 3.1.11 KR3: Kestävä kehitys Nikkilässä

Kestävän kehityksen tavoitteita käsiteltiin palautteissa monipuolisesti liittyen taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen kestävyyteen. Nikkilän kestävä kehitys liitetään erityisesti metsäalueiden ja luontoarvojen säilyttämiseen, asumisen ja työpaikkaomavaraisuuden väliseen suhteeseen, rakentamisen ja liikenteen ilmastovaikutuksiin sekä ihmisten hyvinvointiin ja sosiaalisiin kysymyksiin.

Luonnon monimuotoisuuteen liittyviä seikkoja tuotiin esiin erityisesti Nikkilän kartanon keskuksen (NG8) kaavaan liittyen ja näitä näkökulmia on käsitelty tarkemmin kappaleessa 3.2.8 (s. 23).

Eräässä mielipiteessä kaavarungon suunnitelmia pidettiin kestävän kehityksen vastaisena viitaten kansalaisten perustuslain mukaiseen velvollisuuteen ympäristön ja kulttuuriperinnön suojelemiseen. Kaavarungossa tärkeille viheralueille sijoittuva rakentaminen katsottiin olevan tässä mielessä lain vastaista.

Asuinrakentamista etäällä työpaikka-alueista sijaitsevaan paikkaan pidettiin eräissä mielipiteessä kestävän kehityksen vastaisena. Tällä viitattiin Nikkilään yleisesti. Moni nosti esiin myös rakentamisen aiheuttaman ympäristökuorman, johon voidaan vaikuttaa muun muassa rakennusmateriaaleilla. Esimerkiksi betonin sijaan toivottiin puurakentamista. Erityisesti Nikkilän kartanon keskuksen suhteen todettiin, että rakentamisen ilmastovaikutukset tulisi selvittää kokonaisvaltaisesti ja puolueettomasti ennen päätöksentekoa.

Liikenteen näkökulmasta tuotiin eräissä mielipiteissä esiin, ettei junaratkaisu välttämättä ole julkisen liikenteen ympäristöystävällisin vaihtoehto, kun vaikutuksia tarkastellaan kokonaisvaltaisesti. Erityisesti sähköbussien lisääntyminen nähtiin mahdollisuutena jopa junaa ekologisempana ja taloudellisempana vaihtoehtona.

Toisaalta eräässä mielipiteessä kaavarungon katsottiin toteuttavan hyvin kestävän kasvun tarpeisiin, vaikka kehitettävääkin nähtiin erityisesti luontoarvojen ja ulkoilureitistöjen suhteen. Kestävän kehityksen mukaisena suunnitteluna piti eräs mielipiteen antaja tiivistä ja tehokasta rakentamista tulevan aseman läheisyyteen. Myös kunnallistekniikan tehokas hyödyntäminen tuotiin tässä yhteydessä esiin. Eräässä mielipiteessä todettiin, että Nikkilän kestävä kasvu olisi mahdollista maltillistamalla kasvutahtia, huomioimalla riittävät ja laadukkaat virkistysmahdollisuudet sekä asukkaiden ja maanomistajien intressit yhteensovittamalla.

Taloudellisen kestävyyden suhteen tuotiin eräissä mielipiteissä esiin, että kunnan kasvu ei automaattisesti tarkoita positiivista vaikutusta kuntatalouteen, koska sen myötä lisääntyy myös julkisten palveluiden tarve. Eräät osallistujat esittivät myös näkemyksiä siitä, minkälainen asuntotuotanto tuottaisi toivotumpaa taloudellista kehitystä. Heidän mukaansa asuntotuotantoa tulisi suunnata sellaisiin rakennus- ja asuntotyyppeihin, jotka tuovat kuntaan ns. ”hyviä veronmaksajia”. Moni liitti negatiiviset talousvaikutukset nimenomaan tiiviiseen kerrostalopainotteiseen rakentamiseen. Tiiviin rakentamisen katsottiin eräissä kommenteissa vaikuttavan negatiivisesti nykyisten omakotitalojen arvoon.

Taloudellisten vaikutusten suhteen tuotiin eräässä mielipiteessä esiin myös kunnan omistamien nykyisten kiinteistöjen hyödyntäminen palvelutuotannossa ensisijaisena vaihtoehtona.

Mielipiteissä tuotiin esiin myös sosiaaliseen kestävyyteen liittyviä seikkoja. Eräässä mielipiteessä katsottiin, että kaavarungossa on unohdettu Sipoon strategian tavoite ihmisten onnellisuudesta ja hyvinvoinnista. Eräissä mielipiteissä ja kommenteissa katsottiin, että juna-asema ja kerrostalorakentaminen tuovat mukanaan lieveilmiöitä, joita on nähtävissä muissa radanvarren kaupungeissa. Osa katsoi ilkivallan ja rikollisuuden lisääntyneen Nikkilässä viime vuosina jo nyt ja arvioi sen liittyvän asukasmäärän kasvuun. Tiivis kerrostalorakentaminen yhdistettiin tässä mielipiteessä päihdeongelmiin ja muihin sosiaalisiin ongelmiin. Pelkona on, että Nikkilästä kehittyy kasvun myötä ongelmalähiö. Toisaalta eräässä mielipiteessä kerrottiin Nikkilän keskustan muuttuneen eläväisemmäksi ja viihtyisämmäksi uusien kerrostalojen rakentamisen myötä.

Muutamissa mielipiteissä viitattiin myös vieraskielisen väestön kasvuun, ja todettiin tilastojen valossa olevan todennäköistä, että Sipoonkin kasvu tulee tulevina vuosina muodostumaan maahanmuutosta.

### 3.1.12 KR3: Kaavarungon vaikutukset ympäristöhäiriöihin

Eräissä mielipiteissä tuotiin esiin lisääntyvän liikenteen vaikutukset ympäristöhäiriöihin. Asia liittyy esimerkiksi kaavassa esitetyllä melu- ja tärinäalueella jo olemassa olevien rakennusten huomioimiseen suunnittelussa. Kaavarungossa esitettyjen uusien tielinjausten meluvaikutuksia olemassa olevaan asutukseen pidettiin eräässä mielipiteessä ongelmallisena.

## 3.2 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos

Keskustelussa ja mielipiteissä painottuivat kriittiset kannanotot Nikkilän kartanon kaavaluonnoksen suunnitteluratkaisuja kohtaan, vaikka hyviäkin puolia suunnitelmassa nähdään. Osa mielipiteistä ja kommenteista vastusti kaavahanketta kokonaisuudessaan ja piti sitä myös Sipoon strategisten tavoitteiden vastaisena. Osa taas katsoi, että suunnitelmaa tulisi kehittää esimerkiksi maltillistamalla asukasmäärää, säilyttämällä laajempia osia viher- ja virkistysalueista tai pienentämällä kaavoitettavaa aluetta. Osa katsoi, että aluetta tulisi kaavoittaa väljempään rakentamiseen, osa taas näki tiiviimmän rakentamisen mahdollistavan laajempien virkistysalueiden säilyttämisen.

Mielipiteissä ja keskustelukommenteissa tuotiin monin eri tavoin esiin näkemys, että tavoite junaliikenteen käynnistämisestä on huono lähtökohta Nikkilän kartanon alueen suunnitteluun. Tätä kysymystä on käsitelty laajemmin edellä kappaleessa 3.1.1.

### 3.2.1 NG8: Kaavoituksen vaiheistus ja suunnittelualue

Eräissä keskustelukommenteissa ja mielipiteissä kaava-alueen laajuutta pidettiin liian suurena. Suunnittelua tulisi näiden mielipiteiden mukaan tehdä pienemmissä kokonaisuuksissa. Lisäksi esitettiin, että asemanseudun asemakaavoitus tulisi yhdistää Nikkilän kartanon keskuksen suunnitteluun tai että asemanseudun kaavoitusta tulisi priorisoida suhteessa tähän kaavaan, jotta aseman ratkaisut olisi tehty ennen Kartanon keskuksen kaavoitusta.

Vaiheistukseen liittyen tuotiin esiin myös alueen rakentamisvaiheen aikaiset haitat, kuten työmaaliikenne, melu ja maisemalliset vauriot. Alueella ei myöskään ole alkuvaiheessa mitään palveluita, todettiin eräässä mielipiteessä.

### 3.2.2 NG8: Alueen merkitys virkistysalueena

Keskeisimmäksi asiaksi Nikkilän kartanon keskukseen liittyvässä keskustelussa nousi virkistysalueen arvo alueen käyttäjille. Moni vastustaa alueen kaavoitusta, koska se uhkaa tärkeän ulkoilu- ja virkistysalueen luonnonläheisyyttä ja maisemaa. Moni kokee, että nyt laadittu suunnitelma tuhoaa Nikkilän tärkeimmän tai ainoan laajan ja monipuolisen virkistysalueen, ja katsoo, ettei luontoympäristössä ulkoilua voi korvata rakennetuilla viheralueilla. Asuinalueen keskellä kulkevat reitit eivät täytä luonnossa liikkumisen tarvetta. Monissa kommenteissa koko alue haluttiin säilyttää viher- ja virkistysalueena todeten, ettei alueen virkistysarvoja voida säilyttää, mikäli kaava toteutuu. Eräissä mielipiteissä korostettiin sitä, että vastaavaa vaihtoehtoista aluetta ei lähialueella ole, ja että aluetta käyttävät myös muut pohjoissipoolaiset.

Alueen käyttö on kommenttien mukaan viime vuosina lisääntynyt, ja erityisesti nyt koronapandemian aikana. Eräissä mielipiteissä pidettiin tärkeänä, että alueen käyttömääriä tutkittaisiin. Useissa mielipiteissä korostettiin sitä, että alue on helposti saavutettavissa ja eri kohderyhmille soveltuva monipuolisuutensa ansioista. Alue palvelee eri-ikäisiä ihmisiä ja erilaisia harrastuksia lenkkeilystä hiihtoon, luonnossa oleskeluun ja marjastamiseen. Frisbeegolf on ollut erityisen suosittua, ja houkutellut alueelle lisää nuoria ulkoilijoita. Viime aikoina on erään kommentin mukaan yleistynyt myös maastopyöräily. Eräässä mielipiteessä mainittiin myös alueen merkitys urheiluseuran juoksu- ja yleisurheiluharjoitteluun. Aluetta käyttävät myös koulut ja päiväkodit. Eräässä mielipiteessä korostetaan, että luontokokemusta rikastuttaa se, että alueella pääsee seuraamaan luonnon muutoksia eri vuodenaikoina, muuttolintuja, eläimistöä ja kasvistoa. Alueella kohdataan myös muita ihmisiä.

Toisaalta tuotiin myös esiin, että tietylle harrastukselle tai lajille varatut alueet eivät palvele laajaa käyttäjäkuntaa samaan tapaan kuin monipuoliset ulkoilureitit ja luontoalueet. Eräs kommentoija totesi, että alueen liikuntapalveluiden kehittäminen (esimerkiksi mainitut kuntoportaat ja -laitteet) eivät korvaa menetettyä luontoympäristöä eikä vastaa esimerkiksi ikääntyvän väestön tarpeisiin.

Eräs osallistuja arvioi suunnitelmassa rakennettavaksi esitetyn Pohjanmetsän osan olevan kaikkein suosituin osa virkistysaluetta. Toisessa kommentissa todettiin, että suunnitelman mukaan säilytettävässä pohjoisosassa on enemmän korkeuseroja, minkä vuoksi se ei sovellu kaikille alueen käyttäjille. Lisäksi tuotiin esiin, että tämä alue sijaitsee kaukana ja on siksi vaikeasti saavutettavissa nykyisille nikkiläläisille ja suursuolaisille. Eräässä mielipiteessä ehdotettiin, että nimenomaan pohjoisosaan jätettäisiin huomattavasti enemmän rakentamatonta luontoa, jotta alue säilyisi luonnonläheisenä.

Alueen käyttäjien kannalta tärkeinä tekijöinä mainittiin luonnonympäristön ja maiseman lisäksi rauhallisuus, koettu turvallisuus sekä helppokulkuisuus monille eri käyttäjäryhmille. Erityisesti tasaista kahden kilometrin lenkkiä pidetään tärkeänä, koska se palvelee laajasti eri-ikäisiä ulkoilijoita kuntotasosta riippumatta. Tärkeää on myös alueen saavutettavuus ilman autoa eri suunnilta.

Mielipiteiden mukaan alue palvelee nykyisellään hyvin myös maastohiihtoa. Hiihtomahdollisuuksien toivotaan säilyvän ja kehittyvän, ja alueelle toivotaan esimerkiksi kevyitä ylikulkusiltoja hiihtäjille. Monissa kommenteissa aluetta toivottiin kehitettävän nimenomaan virkistysalueena. Erityisesti mainittiin, että hiihtoladut tulisi suunnitella etukäteen ja merkitä myös kaavaan. Myös ulkoilureitistön toivottiin paranevan. Eräässä mielipiteessä kuitenkin toivottiin, että Pohjanniitylle ei osoitettaisi ulkoilureittejä. Muita toiveita ovat mm. paremmat kuntoilupisteet, pelikenttä, minigolf ja luistelukenttä.

Mielipiteissä korostettiin, että erilaisten käyttäjäryhmien tarpeet tulee huomioida virkistysalueiden ja -palveluiden suunnittelussa. Eräässä mielipiteessä peräänkuulutetaan lisää keskustelua siitä, miten virkistysalueita tulisi Nikkilässä kehittää ja minkälaisia toiveita ja tarpeita ulkoiluun ja virkistykseen liittyy. Eräs osallistuja muistutti, että virkistysalueiden suunnittelua pitää edistää yhtäaikaisesti asuinalueen kaavoituksen rinnalla, jotta käyttäjien tarpeet tulevat huomioiduksi.

### 3.2.3 NG8: Alueen rakennettu kulttuuriperintö

Nikkilän kartano ympäristöineen tuotiin monissa mielipiteissä esiin kulttuuriperinnön kannalta tärkeänä alueena, jolle tulisi antaa enemmän tilaa maisemassa. Eräässä mielipiteessä ehdotettiin, että kartano voisi yhdessä Sipoon Vanhan kirkon kanssa muodostaa matkailunähtävyyden Nikkilässä. Lisäksi mielipiteissä tuotiin esiin Vanhan Kylätien varren vanha Nikkilän keskusta, 1900-luvun alun kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennuskokonaisuus, joka tulisi huomioida suunnittelussa säilytettävänä ja kartanomiljööseen liittyvänä kokonaisuutena. Tämä alue on Museoviraston määrittelemä kulttuuriperintökohde. Eräs mielipiteen esittäjä toivoi, että alueen lähiympäristö kaavoitettaisiin pientaloalueeksi, jossa rakennukset olisivat itäuusmaalaisten perinnetalojen mukaisia.

### 3.2.4 NG8: Asukasmäärä

Keskustelussa nostetaan esiin Nikkilän kartanon alueelle kaavailtu asukasmäärä suhteessa Nikkilän nykyiseen asukasmäärään (n. 4.900) ja muille uusille tai täydennettäville alueille kaavailtuihin määriin. Nyt nähtävillä ollut kaavaluonnos tuottaisi asuinrakentamista noin 3.000 asukkaalle. Osa keskustelijoista pitää tätä tavoitetta liian suurena, ja eräissä kommenteissa ehdotetaan kasvun ohjaamista muille alueille, kuten aiemmin kappaleessa 3.1.4 on kerrottu.

### 3.2.5 NG8: Taajamakuva ja arkkitehtuuri

Uudisrakentamisen mittakaavan ja tyylin suhteen keskusteluissa korostuu pelko lähiömäisestä alueesta. Useissa kommenteissa kerrostaloja ei pidetä maalaismaisemaan sopivina. Moni korosti, ettei Nikkilä ole pikkukaupunki vaan maaseutumainen kylä tai taajama. Kerrostaloja moni pitää liian massiivisina Nikkilän kartanon alueelle. Moni toivoi alueelle omakotitontteja, ja arvioi, että omakotitonteille olisi Nikkilässä kysyntää. Osa kritisoi suunniteltuja tontteja liian pieniksi potentiaalisten tontinostajien tarpeisiin ja toiveisiin.

Eräässä mielipiteessä toivotaan vaihtelevampaa ja mielikuvituksellisempaa arkkitehtuuria alueelle esimerkiksi sekoittamalla kerros- ja pientaloja. Myös uudisrakentamisen sovittamista olemassa olevaan vanhaan kartanomiljööseen pidetään tärkeänä. Tämä tarkoittaa rakennusten ulkoasulta perinteistä tyyliä. Eräissä mielipiteissä painotettiin, että rakentamisen ja arkkitehtuurin laadulle tulee asettaa asemakaavassa sitovia laatuvaatimuksia. Toisaalta eräs osallistuja piti ongelmallisena asettaa oikeanlaisia laatuvaatimuksia osin mahdollisesti 10–15 vuoden päästä toteutuvalle rakentamiselle.

Alueen tulisi mielipiteiden mukaan myös liittyä paremmin olemassa olevaan rakennuskantaan huomioiden myös sen kulttuurihistorialliset piirteet. Eräässä kommentissa toivottiin, että uudisrakentaminen liittyisi paremmin Vanhan Kylätien rakennuskokonaisuuteen. Eräässä mielipiteessä analysoitiin suunnitelman liittymistä Nikkilän taajamaan, ja toivottiin, että suunnitelmassa otettaisiin paremmin huomioon laajemmat kaupunkikuvalliset ja maisemalliset näkökulmat ja viihtyisyys. Eräissä kommenteissa ruutukaavamaista rakennetta ei pidetty alueen maisemallisiin piirteisiin sopeutuvana.

### 3.2.6 NG8: Liikenneverkko ja meluhaitat

Moni arveli yksityisautoilun säilyvän ensisijaisena liikkumismuotona Sipoossa. Kartanon keskuksen asemakaavan myötä Nikkilän liikenne luonnollisesti lisääntyisi, ja tämän arvioitiin heikentävän tilannetta nykyisten asukkaiden kannalta. Yksityisautoiluun liittyen pidettiin eräissä kommenteissa tärkeänä, että alueelle tulee riittävästi pysäköintitilaa sekä asukkaiden omille autoille että vierailijoille.

Lukkarintien jatke ja radan ylitys herätti kysymyksiä liikenneyhteyden tarpeellisuudesta ja turvallisuudesta. Sitä pidettiin useassa kommentissa ongelmallisena, koska se kulkisi Lukkarin koulun ja monitoimihallin ohitse. Eräs osallistuja ehdotti sitä toteutettavaksi vain kevyen liikenteen siltana.

Liikenneturvallisuuteen liittyen esitettiin myös yleisempiä huomioita. Nopeusrajoitusten ei uskota riittävän takaamaan liikenteen turvallisuutta erityisesti, jos alueelle suunnitellaan pitkiä suoria teitä. Eräässä mielipiteessä esitettiin, että kävellen tulisi turvallisesti voida liikkua laajalla alueella ylittämättä autoteitä.

Eräässä kommentissa pidettiin tarpeettomana kahta ajoliikenteelle osoitettua radan ylitystä (Lukkarintien jatke ja Ollbäckintie). Erässä kommentissa ehdotettiin radan alitusta Vanhan Kylätien ja Iso Kylätien kohdalle, toisessa puolestaan nykyisen ulkoilutien sillan paikkeille.

Liikenteeseen liittyen tuotiin esiin myös liikennemelun määrä. Esimerkiksi Pornaistentien suoralla on havaittavissa, miten ajonopeus vaikuttaa suoraan melutasoon. Eräissä mielipiteissä huomautettiin myös, että alueen sisäiset ajoyhteydet aiheuttavat meluhaittaa viheralueille ja äänitason lisääntymistä myös Ollbäckenin purolaaksossa.

Muutamissa mielipiteissä tuotiin esiin, että Kartanontiestä ei tulisi tehdä alueen sisäänajotietä. Tien leventäminen vaikeuttaisi eräiden kiinteistöjen rakentamista ja sen katsottiin myös eräässä mielipiteessä rikkovan perinnemaiseman. Alueen pääväylälle toivotaankin vaihtoehtoista linjausta.

Alueelta länteen suuntautuva yhteysvaraus aiheuttaa huolta Martinkylän puolen asukkaissa. Vaikka tieyhteyden toteuttamisen suhteen kaavoittajan mukaan ei ole suunnitelmia, tuotiin eräässä mielipiteessä esiin, että kaavaluonnoksen mahdollisen tieyhteyden toteuttaminen aiheuttaisi Albackantielle liikennemelua ja saastetta sekä ongelmia kiinteistöille. Tien leventäminen uhkaisi alueen vanhaa puustoa. Eräässä mielipiteessä tuotiin esiin, että tämä yhteys on ongelmallinen myös Talman ja Ahjon asuinalueiden liikenteen lisääntymisen vuoksi.

Myös suunnittelualueen itäpuolella sijaitsevan Pohjanniityntien läpiajoliikennettä vastustetaan eräissä mielipiteissä.

### 3.2.7 NG8: Rakentamisalueiden sijoittuminen

Rakentamisen sijoittumista Nikkilän kartanon alueella kommentoitiin eri tavoin. Yhtenä näkökulmana esitetään, että alueelle ei tulisi rakentaa mitään. Osa kuitenkin katsoi, että alueelle voisi asuinrakentamista sijoittaa tietyillä ehdoilla, ja eräässä mielipiteessä aluetta pidettiin luontevana jatkona nykyiselle Kartanon pientaloalueelle.

Monet katsovat, ettei alueelle tulisi rakentaa lainkaan kerrostaloja, vaan aluetta tulisi suunnitella joko pientaloille tai vain omakotirakentamiselle. Eräässä mielipiteessä suunniteltujen kerrostalojen sijaintia pidettiin huonona suhteessa juna-asemaan ja palveluihin, ja toisessa puolestaan katsottiin, ettei kerrostaloja tule sijoittaa kumpuilevaan maastoon.

Eräässä mielipiteessä toivottiin, että asuinkorttelit sijoitettaisiin alueella siten, että vain peltoalue rakennettaisiin, ja rakentaminen olisi pienimittakaavaista (ei kerrostaloja) ja maisemaan sopivaa. Eräissä muissa kommenteissa puolestaan esitettiin, että nimenomaan peltoalue jätettäisiin rakentamatta ja rakentaminen sijoittuisi Nikkilän kartanon pohjoispuolelle. Eräissä mielipiteissä ehdotettiin kaava-alueen laajentamista siten, että suunniteltu asukasmäärä sijoittuisi laajemmalle alueelle ja mukaan otettaisiin alueita radan eteläpuolelta. Moni toi esiin viheralueiden säilyttämistä mahdollisimman yhtenäisinä alueina.

### 3.2.8 NG8: Luonnon ja maisemallisten arvojen säilyttäminen

Luontoarvoja kommentoitiin keskustelussa paitsi luontokokemuksen, myös ilmastonmuutokseen varautumisen ja luonnon monimuotoisuuden kannalta. Alueelle on laadittu kaavatyön yhteydessä luontoselvitys, johon eräissä kommenteissa viitataankin. Eräissä kommenteissa katsotaan, että luontoarvot on unohdettu suunnittelussa kokonaan ja esimerkiksi uusia kulkureittejä on sijoitettu luontoarvojen kannalta tärkeimmille alueille. Toisaalta eräs keskusteluun osallistuja arvioi, että luontoselvitys on onnistuneesti huomioitu.

Monissa mielipiteissä korostetaan Ollbäckenin ja Gretasbäckenin purolaakson luontoarvoja. Eräissä kommenteissa pidetään hyvänä purolaakson jättämistä rakentamattomaksi. Useissa kommenteissa kuitenkin huomautetaan, että luontoselvityksen suositus ei tule huomioiduksi, jos puron yli rakennetaan silta tai siltoja. Massiiviset sillat tuhoaisivat ainutlaatuisen koskemattoman luonnon ja maiseman. Kevytrakenteisia kevyelle liikenteelle tai vain jalankululle tarkoitettuja siltoja pidettiin näissä kommenteissa hyväksyttävämpinä ratkaisuina. Eräissä kommenteissa purolaakson suoja-alueet arvioitiin olevan liian kapeita. Purolaakson suojelun näkökulmasta tärkeää on myös alueen hulevesien hallinta. Eräässä mielipiteessä tuotiin esiin hulevesien käsittelyn merkitys sekä tasaisen vedensaannin kuin tulvien ja eroosion kannalta.

Eräissä mielipiteissä aluetta puolestaan pidettiin luontoarvoiltaan ainutlaatuisena kokonaisuudessaan. Arvokkaana pidetään nimenomaan sitä, että alueella esiintyy monipuolisesti erilaisia arvokkaita luontotyyppejä: koskemattomat purolaaksot, vanhaa laidunmaata ja peltoaluetta, sekä sekametsää ja vanhoja puita. Eräässä mielipiteessä korostettiin suomalaisen luonnon arvoa, ja alueelle suunniteltuja rakennettuja puistoja

pidetään epäsuomalaisina ja alueelle epäsopivina. Kokonaisuuteen liittyy myös maastonmuotojen ansiosta avautuvat laajat maisemat yli Nikkilän keskustan.

Laiduntamisen mahdollistaminen purolaaksossa on erään kommentoijan mielestä hyvä idea: laidunalueet lisäävät omalta osaltaan luonnon monimuotoisuutta elvyttämällä ja ylläpitämällä perinnebiotooppeja. Eräässä mielipiteessä ideoitiin myös kevyttä liikennettä ja hiihtoa palvelevia kevytrakenteisia siltoja, jotka voisivat toimia myös eläinten suojina.

Vanhojen metsäalueiden säilyttämistä pitävät useat kommentoijat ja mielipiteen jättäjät erityisen tärkeänä kestävän kehityksen näkökulmasta sekä ilmastonmuutoksen että luonnon monimuotoisuuden kannalta. Eräs osallistuja huomautti, että metsäkadon minimoimisen tulisi olla kaupunkisuunnittelun keskeinen periaate.

Metsien hakkuusta ja puiden säilyttämisestä suunnitelluilla korttelialueilla puhuttiin keskustelussa runsaasti. Vanhan puuston osittaista säilymistä rakennettavilla korttelialueilla ei pidetä uskottavana. Eräässä mielipiteessä huomautettiin, että myös luontoarvoiltaan tavanomainen metsä on ilmastonmuutokset torjunnan kannalta tärkeä. Myös virkistyskäytön (esim. frisbeegolf) muistutettiin kuluttavan metsäluontoa. Metsä on myös maisemallinen arvo, ja eräässä kommentissa kysyttiinkin, miten katuverkon rakentaminen etupainotteisesti vaikuttaa maisemaan, jos alueen toteuttaminen on suunniteltu pitkälle 10-15 vuoden aikavälille.

Eräässä kommentissa tuotiin esiin suurten korttelialueiden vaikutukset hyönteisten ja eläimistön liikkumiseen. Esimerkiksi pölyttäjät tarvitsevat pienviheralueita siirtyäkseen rakennetussa ympäristössä alueelta toiselle. Eräässä mielipiteessä tuotiin esiin, että luontoarvojen suhteen alueen kehittämisen tavoitteena pitäisi olla säilyttämisen sijaan ennallistaminen. Purolaaksossa on havaittu olevan saukon elinalue ja puron ennallistaminen voisi mahdollistaa Sipoonjoen taimenen nousun Ollbäckeniin, mikäli Brobölen pato puretaan.

Lisäksi eräissä kommenteissa huomautettiin, että suunniteltua asuinalueen sisäistä puistoa ei voi pitää luontoarvojen suhteen viherkäytävänä. Purolaakson pohjoisosaan suunniteltu viljelypalsta puolestaan ehdotetaan siirrettävän muualle, paremmin kulutusta kestävään paikkaan.

Eräässä kommentissa kysyttiin, eikö maisemallisesti arvokas peltoalue rautatien ja Ollbäckenin pohjoispuolella kartanolta Gretasbäckenille asti tulisi säilyttää rakentamattomana. Maiseman kannalta tuodaan esiin myös suunnittelualueella sijaitsevien siirtolohkareiden säilyttäminen.

Eräässä mielipiteessä ehdotettiin, että Kylävuoren alueelle haettaisiin luonnonsuojelualueen status kaavamerkinnän lisäksi. Tämä mahdollistaisi suojeltavan alueen merkitsemisen maastoon ja edistäisi näin alueen säilymistä. Lisäksi eräässä mielipiteessä huomautetaan, että Kylävuoren rakentamattoman alueen tulisi säilyä ennallaan. Eräät kommentoijat pitävät luontoarvoiltaan tärkeänä myös Riihimäen (Ribacka) metsäkumparetta.

### 3.2.9 NG8: Terveysvaikutukset

Eräissä mielipiteissä korostettiin alueen luonnon ja maisemallisten arvojen merkitystä ihmisten terveydelle ja hyvinvoinnille, ja todettiin alueella olevan monia hyvinvointia edistäviä erityispiirteitä. Moni kokee alueen rakentamisen heikentävän omaa hyvinvointiaan ja elämänlaatuaan, kun mahdollisuudet luonnossa virkistäytymiseen vähenevät. Useissa kommenteissa korostettiin sitä, että rakennetussa ympäristössä ulkoileminen ei ole palauttavaa, ja kommenteissa viitattiin myös luonnon tutkittuihin fyysisiin ja henkisiin terveysvaikutuksiin. Moni kuvaili, miten Nikkilän kartanon maisemissa liikkuessa mieli rauhoittuu ja stressi tasaantuu. Esiin nostettiin mm. luontokokemus, kokemus tilasta sekä puhtaus ja hiljaisuus, jotka eivät toteudu asuinalueen sisäisillä viheralueilla tai ulkoilureiteillä, jotka kulkevat talojen välissä.

Mielipiteissä tuotiin esiin myös etäisyyden vaikutusta luonnossa liikkumiseen: lähellä sijaitseva, jalan saavutettava luontoympäristö on tasa-arvoinen ja siellä vieraillaan useammin. Eräässä mielipiteessä arveltiin, että tulevaisuudessa terveysvaikutukset tunnistetaan entistä paremmin, ja ne vaikuttavat myös ihmisten asuinpaikan valintaan. Toisessa kommentissa puolestaan todettiin, että terveysvaikutuksiin liittyvää tutkittua tietoa tulisi hyödyntää yhdyskuntasuunnittelussa.

Eräissä mielipiteissä tuotiin esiin myös koronapandemian vaikutusta virkistysalueiden käyttöön. Virkistysalueisiin kohdistuu entistä enemmän painetta, kun sisäliikunta on vähentynyt. Eräässä mielipiteessä muistutettiin, että kansallisissa strategioissa korostetaan yhä enemmän kuntien roolia ihmisten liikkumisen edistämisessä.

### 3.2.10 NG8: Pohjaveden suojelu

Suunnittelualueen länsiosa on pohjavesialuetta, jota koskee pohjaveden suojeluvaatimukset, jotka rajoittavat mm. maalämpöjärjestelmien käyttöä. Mielipiteiden mukaan tämä pitäisi paremmin huomioida asemakaavassa. Kommenteissa ja mielipiteissä tuotiin esiin kysymys, miten alueelle on ajateltu toteuttaa rakennusten ilmastoystävällinen lämmitys- ja jäähdytystapa. Eräässä mielipiteessä huomautettiin, että myös perustusten paalutus voi aiheuttaa haittaa pohjavedelle. Eräässä mielipiteessä tuotiin myös esiin hulevesien vaikutus pohjaveden laatuun.

### 3.2.11 NG8: Rakennettavuus ja maaperä

Eräissä mielipiteessä tuotiin esiin Nikkilän kartanon maaperän huonot rakennettavuusolosuhteet. Maaperän laatu asettaa vaatimuksia rakennusten perustuksille aiheuttaen lisäkustannuksia ja edellyttää myös rautatien parantamista. Näistä syistä asuinrakentamista ehdotettiin toteutettavan muille alueille, joissa rakentamisolosuhteet olisivat paremmat.

## 3.3 Suunnittelu- ja osallistumiskäytännöt

Monissa kommenteissa ja mielipiteissä tuotiin esiin negatiivisia osallistumiskokemuksia. Moni kokee, ettei asukkaiden mielipiteistä olla kiinnostuneita kunnan kaavoituksessa ja päätöksenteossa. Moni kaipaa avoimempaa ja vuorovaikutteisempaa yhteistyötä kunnan ja kuntalaisten, sekä asukkaiden että maanomistajien välille. Muutamat huomauttivat, että kaavojen nähtävilläolon aikana pidetyssä webinaarissa ei vastattu kunnolla etukäteen lähetettyihin kysymyksiin. Kaavoittaja on pyrkinyt täydentämään webinaarin vastauksia Ota kantaa -keskustelussa. Osa keskusteluun osallistujista kiittelikin kaavoittajan aktiivista osallistumista verkkokeskusteluun.

Osallistumisen vaikuttavuuden suhteen tuotiin esiin myös positiivisia kokemuksia kuntalaisten kuulemisesta. Verkkokeskustelussa eräässä kommentissa todetaan, että suunnitelmia on kehitetty kuntalaisten antaman palautteen perusteella. Eräässä palautteessa webinaaria kiiteltiin erityisesti helppona tapana osallistua.

Kaavarungon suunnitteluprosessi ei ole keskusteluun osallistuneiden maanomistajien näkökulmasta ollut riittävän vuorovaikutteinen. Maanomistajat olisivat toivoneet henkilökohtaista keskustelua kaavarungon ehdotuksista luonnosvaiheessa, ennen suunnitelman nähtäville asettamista. Eräässä mielipiteessä huomautettiin, että kaikkia kaavoitusohjelmassa mukana olevien yksityisten maanomistajien kaavahankkeiden tavoitteita ei ole riittävällä tavalla huomioitu kaavarungossa. Maanomistajien näkökulmasta yksityinen maanomistus ja näiden alueiden käyttö esimerkiksi maanviljelyyn, metsänhoitoon ja metsästykseen tulisi huomioida paremmin. Eräässä mielipiteessä todettiin, että Nikkilän suunnittelussa on otettava huomioon, että taajamaa ympäröivät alueet ovat maaseutua ja maaseutumaisessa käytössä.

Kaavarungon roolia kaavoituksessa ja päätöksenteossa kysyttiin eräissä mielipiteissä. Kunnan kaavoittaja korosti, että kaavarunko ei ole luonteeltaan oikeusvaikutteinen kaava: sen perusteella ei voida toteuttaa suunnitelmaa, vaan se toimii Nikkilän kokonaisvaltaisten kehittämistavoitteiden suunnittelun välineenä. Osallisten näkökulmasta tämä vaikuttaa epäselvältä, ja eräät keskusteluun osallistujat kyseenalaistivat tämän suunnittelukäytännön. Pelkona on, että kaavarunko ohjaa tulevia suunnitteluratkaisuja sitovasti ilman riittävää vuorovaikutusta. Eräissä mielipiteissä katsottiin, ettei maankäytön suunnittelua tulisi viedä päätöksentekoon suunnitelmalla, josta ei säädetä lailla.

Myös tiedottamisen suhteen maanomistajat olisivat toivoneet henkilökohtaisempaa viestintää. Nyt käytetyt viestintäkanavat eivät ole saavuttaneet kaikkia osallisia, ja tieto suunnitelman nähtävilläolosta koetaan saadun sattumalta. Kunnan kaavoittaja kertoo, että kaavarungon tiedottamisen suhteen on toimittu, kuten yleispiirteisten suunnitelmien suhteen kunnan käytäntönä on. Laajojen suunnitelmien viestinnässä hyödynnetään paikallislehtiä, kunnan virallisia kuulutuksia sekä sosiaalista mediaa, eikä henkilökohtaisia yhteydenottoja voida tehdä, koska osallisten määrä on niin suuri.

Eräässä mielipiteessä otettiin kantaa myös kunnan maapolitiikkaan ja todettiin, että kunnan ei tulisi laatia suunnitelmia yksityiselle maalle. Ensisijaisesti kunnan tulisi hankkia strategisilla sijainneilla olevat maa-alueet omistukseensa vapaaehtoisin kaupoin markkinahintaan.

Eräissä mielipiteissä toivottiin myös havainnollisempaa ja helppolukuisempaa materiaalia. Materiaali on paljon, ja siitä on vaikea saada kokonaiskäsitys. Ruotsinkielisiin käännöksiin tulisi kiinnittää erään mielipiteen mukaan huomiota: kieli ei ole kaikilta osin sujuvaa. Lisäksi toivottiin, että myös liitemateriaali olisi saatavilla ruotsin kielellä. Kaavarungon esitystapaan liittyvät epätarkkuudet aiheuttavat epäselvyyttä, ja joitakin yksityiskohtaisia virheitä on niin ikään raportoitu.

Yhteiskehittämistä asukkaiden ja maanomistajien kanssa toivotaan lisää erityisesti suunnittelun varhaiseen vaiheeseen. Eräs osallistuja totesi, että toteutuskelpoinen suunnitelma voidaan saada aikaan vain avoimesti dialogin kautta. Toinen puolestaan piti ongelmallisena sitä, että uusia näkökulmia tulee esiin vaiheessa, jossa suunnitelman ehdotus on jo laadittu. Suunnittelun arveltiin myös pitkittyvän tämän vuoksi. Mielipiteissä tuotiin myös esiin, että asukkaita kuuntelemalla Sipoo voisi nyt profiloitua asukaslähtöiseksi kunnaksi, ja lisätä nykyisten asukkaiden viihtyvyyttä ja hyvinvointia.

Vaikka sähköiset osallistumismahdollisuudet ovat saaneet kiitosta, toivotaan myös perinteisiä keskustelutilaisuuksia. Moni korosti tarvetta avoimelle keskustelulle ja mielipiteiden esittämiselle. Tärkeää on myös tiedottaminen ja tilaisuuksien laaja mainostaminen. Mielipiteiden vaikuttavuus on ensisijaisen tärkeää, koska moni kokee nyt, ettei ole tullut kuulluksi prosessin aikana. Eräs mielipiteen antaja toivoi, että suunnitelmien yhteydessä kerrottaisiin tarkemmin, miten mielipiteet ovat vaikuttaneet suunnitelmaan.

Eräissä kommenteissa tuotiin esiin myös palautteen hajautuminen eri kanaviin. Esimerkiksi Facebookin Nikkilä-ryhmässä on käyty keskustelua kaavoihin liittyen ja paikallislehdistössä on julkaistu mielipidekirjoituksia (esim. Östnyland 22.1.2021, HBL 16.1.2021, Sipoon Sanomat 11.2.). Niin sanottua virallista palautetta on kerätty eri välinein ja lisäksi webinaarissa on tuotu esiin näkemyksiä. Tämä raportti kokoaa yhteen ja tiivistää karttakyselyssä, Ota kantaa -keskustelussa sekä kunnan kirjaamoon toimitetuissa mielipiteissä esitetyt näkökulmat. Tiivistäessä osa tiedosta jää ilmaisematta, mutta tavoitteena on ollut mahdollisimman hyvin kuvata eri näkökulmia ja niiden perusteluja.

Nikkilän kartanon asemakaavan suunnitteluun moni ehdotti nyt aikalisää ja vaihtoehtoisten ratkaisuiden pohtimista. Eräissä mielipiteissä toivottiin, että suunnitelmaan oltaisiin valmiita tekemään suuriakin muutoksia. Nikkilän kaavarungon suunnittelua ehdotetaan eräissä mielipiteissä aloitettavaksi uudelleen tyhjältä pöydältä. Eräissä mielipiteissä pidettiin tärkeänä, että kaavarunko laaditaan valmiiksi ennen Nikkilän kartanon asemakaavaa. Erillisten selvitysten laatua toivotaan myös arvioitavan tarkemmin, mikäli ne on tilattu

konsulttityönä. Eräässä mielipiteessä ehdotetaan tällaisille selvityksille jonkinlaista vertaisarviointimenettelyä.

Poliittisen päätöksenteon roolia tuotiin esiin muutamissa kommenteissa ja mielipiteissä, ja valtuutettujen toivotaan osallistuvan suunnitteluun liittyvään julkiseen keskusteluun omalla nimellään.

## 3.4 Koronapandemian vaikutukset

Useissa mielipiteissä tuotiin esiin koronapandemian vaikutuksia ihmisten arvostuksiin ja asioiden tärkeysjärjestykseen. Eräässä mielipiteessä tuotiin esiin, että myös kunnan tulisi kyetä ketterästi sopeutumaan muuttuneeseen tilanteeseen ja arvioida tilanne uudelleen tulevaisuuteen katsoen. Lisäksi nostettiin esiin esimerkiksi työnteon tapojen muuttuminen (etätyö), ja sen vaikutukset liikkumistarpeeseen (junayhteyden tarve). Vaikutuksia arvioitiin kohdistuvan myös asumistoiveisiin esimerkiksi lähiliikuntapaikkojen merkityksen kasvamisena. Luontokokemuksen merkitys mainitaan stressin alentajana ja yleisen hyvinvoinnin edistäjänä.