



Kaavapalautteen vastineet

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

24.8.2022

Sisällysluettelo

1 Yleistä raportista	1
2 Karttakysely.....	1
2.1 Karttakyselyn vastaajat.....	1
2.2 KR3 Nikkilän kaavarunko: Katuverkosto	1
2.3 KR3 Nikkilän kaavarunko: Pyöräilyreitit	2
2.4 KR3 Nikkilän kaavarunko: Viherverkko.....	2
2.5 KR3 Nikkilän kaavarunko.....	2
2.6 Radan yli vai ali?	3
2.7 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos	3
2.8 NG8 Nikkilän kartanon asemakaavaluonnos: Virkistysreitit.....	3
2.9 Rakentamisen tyyli.....	3
2.10 Avoin palaute	3
3 Ota kantaa -keskustelu sekä kirjalliset mielipiteet.....	3
3.1 KR3 Nikkilän kaavarunko.....	3
3.1.1 KR3: Henkilöjuna liikenteen priorisointia kyseenalaistetaan.....	3
3.1.2 KR3: Julkinen liikenne ei vastaa kaikkien liikkumistarpeisiin	4
3.1.3 KR3: Kaavarungon liikenteelliset vaikutukset	4
3.1.4 KR3: Nikkilän asuinrakentamisen painopisteet	5
3.1.5 KR3: Nikkilän kasvun ja kehittämisen tavoitteet	6
3.1.6 KR3: Laaksosuontien itäpuolen alue	6
3.1.7 KR3: Nikkilän uudisrakentamisen laatu ja kulttuuriympäristön suojeleminen	7
3.1.8 KR3: Palveluiden ja elinkeinoelämän edellytykset Nikkilässä	8
3.1.9 KR3: Sipoon ja Nikkilän vetovoimatekijät.....	8
3.1.10 KR3: Tasa-arvoiset virkistysmahdollisuudet Nikkilässä	8
3.1.11 KR3: Kestävä kehitys Nikkilässä.....	8
3.1.12 KR3: Kaavarungon vaikutukset ympäristöhäiriöihin.....	9
3.2 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos	9
3.2.1 NG8: Kaavoituksen vaiheistus ja suunnittelualue	9
3.2.2 NG8: Alueen merkitys virkistysalueena	10
3.2.3 NG8: Alueen rakennettu kulttuuriperintö	11
3.2.4 NG8: Asukasmäärä	11
3.2.5 NG8: Taajamakuva ja arkkitehtuuri.....	11

3.2.6 NG8: Liikenneverkko ja meluhaitat.....	12
3.2.7 NG8: Rakentamisalueiden sijoittuminen	14
3.2.8 NG8: Luonnon ja maisemallisten arvojen säilyttäminen	14
3.2.9 NG8: Terveysvaikutukset	15
3.2.10 NG8: Pohjaveden suojelu.....	15
3.2.11 NG8: Rakennettavuus ja maaperä	15
3.3 Suunnittelu- ja osallistumiskäytännöt	15
3.4 Koronapandemian vaikutukset	16
3.5 Muut palautteet	16

Nikkilän kaavarunkoehdotuksen (KR3) ja Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan luonnoksen (NG8) palautteen vastineet

1 Yleistä raportista

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

Kaikkien kolmen kanavan kautta kertyneestä palautteesta laadittiin yhteenvetoraportti.

Tämä vastineraportti mukailee palauteraportin rakennetta kokoamalla vastineet samojen otsikoiden alle kuin palauteraportissa.

Nikkilän kaavarunkoa (KR3) koskevat vastineet on hyväksytty kunnanhallituksessa 11.4.2022. Kaavarungon vastineet selostetaan kuitenkin myös tässä raportissa, koska sekä NG8-, että KR3-kaavalla oli yhteinen nähtävilläolomenettely.

2 Karttakysely

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

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

2.1 Karttakyselyn vastaajat

–

2.2 KR3 Nikkilän kaavarunko: Katuverkosto

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

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

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

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan aluetta koskevat liikennetarkaisut käsitellään jäljempänä luvussa 3.2.6.

2.3 KR3 Nikkilän kaavarunko: Pyöräilyreitit

Tavoitteena on suunnitella laadukkaat pyörätiet, toisin sanoen sujuvat ja riittävän leveät. Pyöräteiden toteutus on riippuvainen kunnan ja osittain valtion rahoituksesta.

Pyörätieyhteys radan poikki Isolta Kylätieltä Vanhalle Kylätielle on hyvin riippuvainen rautatiesuunnittelun teknisistä ratkaisuista. Minkälainen ratkaisu on mahdollinen, selviää vasta ratasuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa esitetty ratkaisu perustuu vuoden 2018 aseman sijoitusselvitykseen ja siinä mielessä myös muunlainen linjaus kuin kaavarungossa esitetty on mahdollinen, jos se on teknis-taloudellisesti mahdollinen.

2.4 KR3 Nikkilän kaavarunko: Viherverkko

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan aluetta koskevat kommentit käsitellään jäljempänä luvussa 3.2.2, 3.2.8 ja 3.2.9, Degerbergetin kommenttien osalta luvussa 3.1.6.

Osa karttakommenteista koskivat enemmän rakentamista, esim. lisää kerrostaloja, kuin viherverkkoa. Radanvarren osalta on kysytty, miksi se on osoitettu viheralueeksi, eikä asumiseen. Syynä on junaliikenteen aiheuttama melu ja ratatärinä, joka hankaloittaa asuinrakentamista alueella. Tarkempia selvityksiä ei kuitenkaan ole laadittu, joten rakentamisen raja on tässä vaiheessa arvio. Jäähallin läheisyyteen ei ole kaavoitettu rakentamista, koska alue on osa kirkkojen arvokasta kulttuurimaisemaa.

Ollbäckenin purolaaksoa myötäillen on suunniteltu ulkoilureitti. Se ei ole kaikilta osin mahdollinen tarkalleen siinä kohtaa mihin se on piirretty, mutta se on jätetty kaavarunkoon, jotta se voidaan huomioida kokonaisuutena, kun tarkempi suunnittelu joskus etenee. Siinä vaiheessa pohditaan esim. rakennusten kiertoa ja muita yksityiskohtaisia ratkaisuja. Kaavarungossa yhteys on vasta periaatteellisella tasolla.

Kaavarungossa esitetyt uudet ulkoilureitit ovat enemmänkin yhteystarpeita kuin maastoon tarkasti sovitettuja reittejä. Tarkemmassa suunnittelussa, asemakaavoituksen ja muun yksityiskohtaisen suunnittelun yhteydessä, reitit voivat siirtyä satojakin metrejä, jos sillä saavutetaan parempi ratkaisu. Kunnan liikuntareitit toteutetaan lähtökohtaisesti kunnan maalle, eikä niitä toteuteta yksityiselle maalle ilman, että maanomistajien kanssa on ensin neuvoteltu asiasta ja sovittu mahdollisista korvauksista.

Yksityiskohtia kuten koirapuistoja ei varsinaisesti suunnitella kaavarungossa, mutta toive viedään eteenpäin.

2.5 KR3 Nikkilän kaavarunko

Nikkilän kaavarunkoa käsitellään tarkemmin teemakohtaisesti myös jäljempänä luvussa 3.1. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan aluetta koskevat kommentit käsitellään jäljempänä luvussa 3.2.

Keskuspuiston kohdalla kaavarungon aluevarausta on muutettu palautteen perusteella. Kuitenkin tarkemmat rakentamisen alueet määritetään vasta asemakaavoituksen aikana. Kaavarunko on luonteeltaan asemakaavaa yleispiirteisempi suunnitelma, joten siinä esitettyjä aluevarauksien rajauksia voidaan tarkentaa asemakaavoitusvaiheessa.

Pornaistentien ja Kartanontien risteyksessä olevaa korttelia on palautteen perusteella laajennettu hieman etelään ja länteen. Pornaistentien itäpuolta ei esitetä rakennettavaksi, koska alue ei liity kunnolla Nikkilän muuhun rakenteeseen Pornaistentien erottavan luonteen takia ja myös maisemallisista syistä.

2.6 Radan yli vai ali?

Kartanon alueen Nikkilän keskustan länsiosaan liittävän kokoojakadun ja siihen liittyvän radan eritasoliittymän suunnittelua on jatkettu radan alituksella, jonka perusteena ovat maisemalliset ja tekniset seikat.

2.7 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan aluetta koskevat kommentit käsitellään tarkemmin teemakohtaisesti jäljempänä luvussa 3.2.

2.8 NG8 Nikkilän kartanon asemakaavaluonnos: Virkistysreitit

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan aluetta koskevat kommentit käsitellään tarkemmin jäljempänä luvussa 3.2.2, 3.2.8 ja 3.2.9.

2.9 Rakentamisen tyyli

Kaavaluonnoksen palautekyselyssä kysyttiin rakentamisen tyylistä. Suurinta kannatusta sai tyyli "perinteinen klassinen" (noin puolet kannatuksesta) ja "moderni klassinen" (reilu neljäsosa kannatuksesta). Tyyli "nykyaikainen" sai noin viidesosan kannatusta. Rakennustapaohjeessa on ohjattu rakentaminen enemmän klassiseen suuntaan muun muassa kattojen muotoja, aukotusta ja muita yksityiskohtia ohjaamalla. Rakennustapaohjeen värikartat perustuvat Nikkilästä tehtyyn värianalyysiin, toisin sanoen asemakaavassa tulee käyttää tyypillisiä nikkiläläisiä värejä.

2.10 Avoin palaute

Avoimissa palautteissa käsiteltiin pitkälti samoja asioita kuin muissa kirjallisissa mielipiteissä, jotka käydään läpi luvussa 3.

3 Ota kantaa -keskustelu sekä kirjalliset mielipiteet

3.1 KR3 Nikkilän kaavarunko

3.1.1 KR3: Henkilöjunaliikenteen priorisointia kyseenalaistetaan

Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 600–800 asukasta vuodessa. Erilaisissa selvityksissä on mainittu 10 000 asukkaan olevan raideliikenteen edellytys Nikkilässä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että se olisi tavoite itsessään, vaan se on likimääräinen raja raideliikenteen kannattavuutta ajatellen. Sipoon kunta on ilmaissut olevansa valmis aloittamaan raideliikenteen jo ennen kuin tämä väestömäärä on saavutettu. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radana (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän

ennakoidaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen.

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

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

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

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

3.1.2 KR3: Julkinen liikenne ei vastaa kaikkien liikkumistarpeisiin

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

3.1.3 KR3: Kaavarungon liikenteelliset vaikutukset

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

Nikkilän juna-aseman sijaintia on tutkittu *Nikkilän henkilöjunaliikenteen aseman sijaintiselvityksessä* (2018). Sijaintiselvityksessä huomioitiin rakentamisen kannalta merkittävät reunaehdot ja mahdolliset rajoitteet, kuten nykyinen maankäyttö, radan tekniset lähtökohdat sekä luonnon- ja kulttuuriympäristön arvot. Sen perusteella parhaaksi paikaksi valikoitui suurin piirtein sama kohta missä nykyinenkin asemalaituri sijaitsee. Esimerkiksi sijainti idempänä lähempänä Pornaistentietä on teknisesti vaikea radan geometrian takia.

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

3.1.4 KR3: Nikkilän asuinrakentamisen painopisteet

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

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

Kaavarungossa esitetyt kolme rakennemallivaihtoehtoa on tehty liikennemallinnuksia varten, ja niillä on testattu liikenneverkon kuormitusta ja toimivuutta eri tilanteissa. Mikään vaihtoehto ei ole siis tarkoitettu sellaisenaan toteutettavaksi, vaan ne ovat ääripäitä erojen esiin tuomiseksi ja vaikutusten arvioimiseksi. Rakennemallit ovat teoriassa mahdollisia mutta käytännössä ne eivät toteutuisi täysimittaisesti, muun muassa, koska rakentaminen kohdistuisi laajasti yksityisessä omistuksessa oleville tonteille, missä monet käytännössä jättävät lisärakentamismahdollisuuden käyttämättä. Eräässä vaihtoehtomallissa Nikkilän kartanon keskuksen alue oli mallinnettu kokonaan kerrostaloalueena, joka ei ole tarkoituksenmukainen ratkaisu.

Nikkilässä, ja Sipoossa laajemmin, huolehditaan myös väljempien tonttien kaavoittamisesta sekä taajamissa että kylissä. Tällaiset tontit kannattaa kaavoittaa taajamien reunoille ja kyliin. Tähän ohjaa myös voimassa olevat ylempiasteiset kaavat – maakuntakaava ja Sipoon yleiskaava – joissa on osoitettu keskustamaiset alueet, tiivistettävät alueet ja taajamien reuna-alueet. Tärkeintä on, että kunnasta ja taajamista löytyy kokonaisuutena erilaisia tontteja ihmisten eri mieltymysten ja tarpeiden mukaan. Sipoossa pitää tarjota erilaisia tontteja, sekä isoja omakotitontteja, kerrostalotontteja ja jopa minitalotontteja. Eri tontit kannattaa sijoittaa yhdyskuntarakenteessa vyöhykkeittäin niin, että tiivein rakentaminen on lähellä keskustaa ja väljimmät tontit taajaman reunoilla. Viime vuosina sekä myydyt tontit että haetut omakotitalojen rakennusluvut ovat olleet pienempiä kuin aiemmin.

3.1.5 KR3: Nikkilän kasvun ja kehittämisen tavoitteet

On ensinnäkin tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omasta valinnasta muuttaa Sipooseen. Kunta ei itse rakenna asuntoja, vaan kunta suunnittelee sellaisia asemakaavoja, joiden tontit ja asunnot menevät kaupaksi.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset ovat sopimuksia, jotka valtio solmii suurimpien kaupunkiseutujen kanssa. Helsingin seudun MAL-sopimus kuvaa valtion ja Helsingin seudun 14 kunnan yhteistä tahtotilaa maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamiseksi. Sipoon valtuusto hyväksyi MAL-sopimuksen vuosille 2020–2031 kokouksessaan 5.10.2020. Sopimuksen lähtökohtana on vuonna 2019 valmistunut Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen -suunnitelma (MAL 2019 -suunnitelma), joka on valmisteltu yhteistyössä seudun kuntien, HSL:n sekä valtion ympäristö- ja liikennehallinnon toimijoiden kesken. MAL 2019 on strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Sipoo on sopijapuoli valtion kanssa, koska Sipoo on osa Helsingin seutua. Sopimuksella tuetaan kuntien, kuten Sipoon, ja valtion välistä yhteistyötä maankäytön, asumisen ja liikenteen toimivuudessa ja yhteensovittamisessa. Sopimuksessa on määritelty yhteisiä tavoitteita asuntotuotannon sekä liikenteen kehittämiseksi, koska maankäyttö ja liikenne muodostavat kokonaisuuden. Sopimuksissa on määritelty myös liikenneverkon keskeisiä kehittämishankkeita.

Sipoo on Helsinkiin rajautuen keskeinen osa pääkaupunkiseutua ja seudullisen yhteistyön kautta kunta on aktiivisesti kehittämässä Helsingin seutua. MAL-yhteistyö on yksi merkittävimmistä meneillään olevista seutuyhteistyön muodoista. Sipoo hyötyy MAL-yhteistyöhön osallistumisesta usealla tavalla: MAL-yhteistyöhön osallistumalla kunnan saa paremmin ääntään kuuluviin ja ns. kokoaan isompaa roolia seudun kehittämisessä, mutta myös suoraa taloudellista hyötyä mm. sopimukseen sidottujen valtion asumisen ja liikenne- ja infrahankkeiden kehittämistukien myötä. Vuosittain valtio jakaa MAL-sopimuskunnille kymmeniä miljoonia euroja erilaisia kuntatekniikan ja liikennehakkeiden toteuttamisen sekä asuntorakentamisen tukia, joita ilman Sipoo jäisi, jos se ei olisi mukana MAL-yhteistyössä.

Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valttina on muun muassa kehittyvät maaseudun ympäröivät keskukset ja laajat viheralueet keskustun tuntumassa. Nikkilän suunnittelussa yhdistyvät kaikki nämä teemat. Kaikkia strategiassa mainittuja asioita ei kuitenkaan voida toteuttaa fyysisesti samassa tilassa, kuten asuinrakentamista ja virkistysaluetta, mutta ne voivat olla toisiinsa kietoutuneita ja lähekkäin.

3.1.6 KR3: Laaksosuontien itäpuolen alue

Osallistumiskäytännöt käsitellään jäljempänä luvussa 3.3.

Kaavarunko ei ole kaava, joka saa lainvoimaa, vaan se voidaan nähdä strategisena asiakirjana, joka kertoo suunnittelun tavoitteista. Kaavarunko ei ole siis vielä päätös jonkun asian toteuttamisesta, vaan sitova

päätös tehdään vasta, kun laaditaan lainvoimainen asemakaava. Laatomalla kaavarunko kunta myös toteuttaa avoimuuden periaatteen, kun pitkän tähtäimen kaavoitukselliset tavoitteet ovat kaikkien kuntalaisten nähtävillä jo varhaisessa vaiheessa. Monet ratkaisut kaavarungossa ovat ajankohtaisia vasta vuosien päästä ja tällä tavalla kunnan pitkän tähtäimen tavoitteet ovat avoimesti nähtävissä kaavarungossa. Maanomistajan näkökulmasta kaavarunko kertoo sen mistä asioista kunta on halukas aloittamaan neuvottelut, ja vasta maanomistajaneuvottelujen jälkeen tiedetään, onko kaavarungossa suunniteltu asia toteutettavissa vai ei.

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

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

Julkisuudessa on liikkunut väärinymmärrys siitä, että Nikkilän kartanon virkistysreitit siirretään Degerbergetille. Nikkilän kartanon korvaavat ja uudet virkistysreitit etsitään Nikkilän kartanon välittömästä läheisyydestä. Degerberget voisi mahdollisesti palvella tulevaisuudessa Nikkilän itäosien virkistystarpeita, mutta sen suunnittelu ei liity ajallisesti tai muutenkaan Nikkilän kartanon suunnitelmiin. Degerberget on yksityistä maata ja kunnan liikuntareitit toteutetaan lähtökohtaisesti kunnan maalle. Kaavarunkotason tarkasteluissa tutkitaan kuitenkin ratkaisuja kokonaisuutena, jossa koko taajaman toimintaa tarkastellaan nyt ja tulevaisuudessa toimivaa kokonaisuutta tavoitellen, maanomistusta huomioimatta.

3.1.7 KR3: Nikkilän uudisrakentamisen laatu ja kulttuuriympäristön suojeleminen

Vanhat rakennukset ja kulttuuriympäristön pitkät perinteet ovat yksi Nikkilän valttikorteista. Kaavarunkotyön yhteydessä on laadittu Nikkilän rakennusperintöselvitys, jossa on tunnistettu arvokkaat ympäristöt ja rakennukset. Koska kaavarunko ei ole lainvoimainen kaava, kaavarungossa ei ole esitetty suojelukohteita, vaan rakennusten suojele tehdään asemakaavoituksen yhteydessä. Uudisrakennuksia suunniteltaessa on olennaista, että ne sopeutetaan olemassa olevaan ympäristöön. Yksi keino varmistaa tämä, on laatia rakennustapaohjeita asemakaavojen yhteydessä. Valitettavasti muutamassa jo toteutuneessa asemakaavassa Nikkilässä tällaista ohjetta ei ole laadittu.

3.1.8 KR3: Palveluiden ja elinkeinoelämän edellytykset Nikkilässä

Vanha vuonna 2016 valmistunut Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys on päivitetty vuonna 2021 ja uusi selvitys on kaavarungon liiteaineistona. Selvityksessä todetaan, että Sipoon taajamista on suuri ostovoiman siirtymä etenkin erikoiskaupan osalta naapurikuntiin, toisaalta, että väestönkasvu luo paremmat edellytykset erikoiskaupalle. Kaupan toimialoista erikoiskaupan ja tilaa vievän kaupan tilantarve onkin ennustettu kasvavan Nikkilässä eniten seuraavan 10 vuoden aikana.

3.1.9 KR3: Sipoon ja Nikkilän vetovoimatekijät

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

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

3.1.10 KR3: Tasa-arvoiset virkistysmahdollisuudet Nikkilässä

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

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

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

3.1.11 KR3: Kestävä kehitys Nikkilässä

Nikkilän kaavarunko toteuttaa varsin hyvin kestävän yhdyskuntarakenteen periaatteet: Kaavarunko tiivistää yhdyskuntarakenteen olemassa olevien palvelujen ympärille ja etäisyydet taajamassa mahdollistavat erittäin hyvin liikkumisen jalan ja polkupyörällä. Näiden kulkutapojen reittien suunnitteluun onkin panostettu kaavarunkotyössä. KeNi-rata tuo seudulliseen liikennejärjestelmään uuden liikenteelliseen vaihtoehtoon, jossa kulkuvälineen energialähde (esimerkiksi sähköbussit) sinänsä muodostaa vain pienen osan

kestävyyssnäkökohdasta ja suurempi vaikutus onkin järjestelmätasolla: KeNi-radnan avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta.

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

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

3.1.12 KR3: Kaavarungon vaikutukset ympäristöhäiriöihin

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

3.2 NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaluonnos

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan toteuttaminen on pitkäkestoinen prosessi, joka on arvioitu kestävän noin 10–15 vuotta. Kaavaa ei ole kiirehditty, vaan asemakaavan suunnittelu nykymuodossaan on alkanut jo vuonna 2008. Laaja-alaisena ja moneen asiaan vaikuttavana asemakaavana koko prosessi tehdään perusteellisesti ja kaava eteneekin vastaavankokoiselle kaavalle varsin tyyppillistä vauhtia, huomioiden sen, että moni asia on jo selvitetty ja suunniteltu vuosia sitten. Mainittakoon esimerkiksi, että alustavat pohjatutkimukset on tehty jo vuonna 1992 koko kaava-alueelle. KeNi-radnan avaaminen henkilöjunaliikenteelle ja Nikkilän kartanon alueen kehittäminen asetettiin tavoitteeksi jo Sipoon yleiskaavan 2025 laatimisen yhteydessä 2000-luvun alkupuolella ja silloin laadittiin asiaa koskien ensimmäinen laajempi selvitys *Kerava–Nikkilä-vyöhykkeen joukkoliikenne- ja maankäyttöselvitys* (2005).

3.2.1 NG8: Kaavoituksen vaiheistus ja suunnittelualue

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on harkittu julkaistavan yhtenäisenä kaava-alueena: on joka tapauksessa oltava kokonaisuudesta suunnitelma, jotta osista voidaan myöhemmin muodostaa eheä ja toimiva kokonaisuus ja voidaan muun muassa arvioida suunnitelman vaikutuksia kokonaisuudessaan. Koska kokonaisuuden suunnitelma on tarpeen laatia, on se hyvä myös tuoda asukkaiden tietoon ja arvioitavaksi kerralla eikä pienissä osissa. Rakentaminen tulee etenemään vaiheittain osa-alue kerrallaan.

Syy siihen miksi asemanseutu laaditaan erillisenä asemakaavana, johtuu siitä, että ei ole vielä laadittu kovin tarkkoja suunnitelmia asemanseudusta ja aluesuunnittelu odottaa, että ratasuunnittelu etenee, jotta ratasuunnittelusta saadaan lisää lähtötietoja asemanseudun suunnitteluun. Vaikka edellisessä kappaleessa todettiin, että olisi hyvä olla kokonaissuunnitelma, tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa.

3.2.2 NG8: Alueen merkitys virkistysalueena

Aihetta käsitellään myös luvuissa 3.2.8 ja 3.2.9.

Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pelloille jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valtina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröimät keskukset ja laajat viheralueet keskusten tuntumassa. Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa yhdistyvät kaikki nämä teemat. Kaikkia strategiassa mainittuja asioita ei kuitenkaan voida toteuttaa fyysisesti samassa tilassa, kuten asuinrakentamista ja virkistysaluetta, mutta ne voivat toisiinsa kietoutuneita ja lähekkäin. Siksi on suunniteltu raideliikenteeseen tukeutuva asuinalue, joka nojautuu Nikkilän nykyisiin palveluihin, ja jota ympäröi elävä maaseutu ja erinomaiset virkistysalueet. Lisäksi muille ympäröiville virkistysalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.

Suunnittelu on lähtenyt siitä, että asuinalue suunnitellaan keskitetysti ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja tästä syystä eniten muuttuu avoin peltomaisema. On liki mahdotonta suunnitella sillä tavalla, että rakentamista ei huomattaisi ollenkaan avoimessa maisemassa. Nikkilän kartanon suunnitelmista huolimatta Nikkilä tulee olemaan tulevaisuudessakin avoimen maaseutumaiseman ympäröimä taajama.

Strategian mukaisesti on suunniteltu ja tullaan suunnittelemaan vielä tarkemmin asuinalueen rakentaminen ja sen yhdistäminen laadukkaisiin ulkoilun alueisiin. Uusi Nikkilän kartanon keskuksen asuinalue tuo myös tulevaisuuden nikkiläläisille mahdollisuuden asua hyvien virkistysalueiden välittömässä läheisyydessä samalla kuin virkistysmahdollisuudet säilyvät edelleen myös nykyisillä asukkailla laajoina kokonaisuuksina. Osana Nikkilän ja Söderkullan voimakasta kasvua on luonnollista, että uudet asukkaat muuttavat välillä myös alueille, jotka ovat olleet osa vanhojen asukkaiden virkistysmaastoa. Näin on tapahtunut useimmiten, kun taajamiin on tehty uusia asuinalueita viime vuosikymmeninä. Uudet asukkaat tuovat kuntaan elinvoimaa ja mahdollisuuksia parantaa myös virkistysmahdollisuuksia ja -reitistöä jatkossakin. Asuinalueen rakentaminen ei myöskään tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Teollisuusalueesta poiketen myös asuinalue itsessään tarjoaa hyvät ulkoilumahdollisuudet, kuten koiran kanssa iltalenkki pientaloalueen hiljeneviä ja vehreitä katuja pitkin.

Palautteessa nousi vahvasti esille huoli alueen nykyisen virkistyskäytön säilymisestä ja erityiskysymyksenä ns. 2 km:n lenkin poistumisesta. Tämä lenkki kulkee helppokulkuisemmassa maastossa verrattuna pohjoisempiin virkistysreitteihin ja soveltuu siksi mm. aloitteleville hiihtäjille. Huoleen on kaavaehdotuksessa vastattu laajentamalla kaava-alueetta kunnan ostamalle maakaistaleelle Martinkylän puolella Gretasbäckenin purolaaksoa. Gretasbäckenin purolaakson ympäri on siten mahdollista rakentaa n. 2 km:n hiihtolatu (kesäisin kävelyreitti) helpossa maastossa. Martinkylän puolella maisema on pitkälti samanlainen laaja avoin viljelymaisema kuin nykyisen 2 km:n lenkin alueella. Tällä tavoin tulee jatkossakin olemaan mahdollista liikkua keskustan ja Pohjanmetsän välillä avoimessa peltomaisemassa.

Kaavaehdotuksessa on metsäalaa säästetty vajaa 4 hehtaaria kaavaluonnokseen verrattuna pienentämällä luoteista omakotialuetta. Tästä syystä omakotitonttien lukumäärä vähenee alueella usealla kymmenellä kappaleella. Tätä on yritetty kompensoida muuttamalla muualla kaava-alueella mm. rivitalokortteleita omakotikortteleiksi niissä kohdissa missä se on omakotiasumisen viihtyvyyden kannalta mahdollista.

Karttakyselyssä (luvussa 2.4) esitettiin ylikulkusiltoja kohtiin, jossa latu menee kokoojakadun yli. Tätä on pohdittu suunnittelussa, mutta valitettavasti varsin tasainen maasto ei tue eritasoratkaisua: ylityksistä tulisi tosi korkeat moottoriajoneuvojen alituskorkeuden takia ja tunnelit tulisivat tavallista kalliimmiksi, kun

jouduttaisiin rakentamaan pohjaveden pinnan alapuolella. Asiaan on kuitenkin löydetty ratkaisu siinä mielessä, että esitetään uusia latuyhteyksiä purolaaksojen kohdalle, joiden yli suunnitellaan kokoojakatujen siltoja. Näissä kohdissa latu voidaan rakentaa sillan ali ilman suurempaa maaston muokkaamista.

3.2.3 NG8: Alueen rakennettu kulttuuriperintö

Nikkilän kartanorakennus on arvokas osa kaavaa ja rakennuskannan suojelun lisäksi kartanoympäristön suunnitteluun on suhtauduttu hienovaraisesti: Kartanon pihapiiriin on suunniteltu muutama uudisrakennus, jotka ovat kooltaan, ja ulkomuodoltaan samanlaiset kuin samalta paikalta aiemmin puretut maatalouteen liittyvät rakennukset. Tämä osittain palauttaa kartanon pihapiirin ja uudisrakennukset sopeutetaan materiaaliltaan ja väriltään kartanoympäristöön. Uudisrakennuksissa tulee kuitenkin näkymään niiden uusi käyttö, kun niiden toiminto ei enää liity maatalouteen. Nämä uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. Palautteen perusteella kartanosta säilytetään myös näkymä asemakaavan uuteen keskuspuistoakseliin muistumana laajasta peltonäkymästä. Se, että perinteinen peltonäkymä häviää on väistämätöntä, kun sille suunnitellaan asuinalue. Osa asuinalueen uudisrakennuksista tulevat näkymään kartanolle. Tuomalla ne varsin lähelle kartanorakennusta koko asuinalueen laajuus ei käy ilmi samalla tavalla, vaan näkymä on hillitympi. Jos uudisrakennukset olisivat kauempana visuaalinen vaikutus olisi massiivisempi. Lisäksi kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.

3.2.4 NG8: Asukasmäärä

Nikkilä kasvaa ja kehittyy kestäväällä tavalla. Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia 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 yksittäisenä alueena laajin. Yksi 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 kartanonkin asemakaavan laadintaa. Selvyyden vuoksi todetaan, että asemakaava ei voi olla ylempiasteisten yleis- ja maakuntakaavojen vastainen. Syy miksi tämä alue ei ole tähän päivään asti rakennettu on, että on haluttu kehittää Nikkilää alue kerralla: Sekoittuneen asuinrakentamisen alueista kehitettiin 2000-luvulla Itäisestä Jokipuistosta asuinalue, 2010-luvulla suunniteltiin ja rakennettiin Jokilaakson alue, ja 2020-luvulla on Nikkilän kartanon keskuksen vuoro. Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

Kaiken kaikkiaan kaavaehdotukseen tehtyjen muutosten myötä arvioitu asukasmäärä Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa alenee noin 700 asukkaalla, kaavaluonnoksen 3 300 asukkaasta kaavaehdotuksen 2 600 asukkaaseen.

3.2.5 NG8: Taajamakuva ja arkkitehtuuri

Rakentamisen korkeudesta tuli paljon palautetta ja joissakin palautteissa vastustettiin kerrostaloja ylipäättään. Palautteen johdosta kerrostalojen määrää on vähennetty voimakkaasti ja niiden tilalle on lisätty pientaloja ja rivitaloja. Kerrostalojen korkeutta on kevennetty määräämällä ylin kerros toteutettavaksi ullaakkokerroksena. Tämä käytännössä madaltaa kerrostalot noin kerroksen verran ilman että rakennusoikeus vähenee yhtä paljon. Tämä myös keventää kerrostalojen ilmettä katumaisemassa.

Sipoossa pitää olla tarjonta erilaisia tontteja, sekä isoja omakotitontteja, kerrostalotontteja ja jopa minitalotontteja. Tämä myös tukee sitä, että Sipoossa pystyy asumaan eri elämäntilanteissa ja -vaiheissa. Eri tontit kannattaa sijoittaa yhdyskuntarakenteessa vyöhykkeittäin niin, että tiivein rakentaminen on lähellä keskustaa ja väljimmät tontit taajaman reunoilla. Nikkilän kartanon keskuksen alue sijaitsee keskeisellä paikalla ja siksi alueella kannattaa suunnitella pienempiä omakotitontteja. Se ei tarkoita, etteikö Sipoo tarjoaisi myös isoja omakotitontteja ollenkaan, vaan nämä kaavoitetaan eri paikkaan. Viime vuosina sekä myydyt tontit että haetut omakotitalojen rakennusluvut ovat olleet pienempiä kuin aiemmin.

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 tyyppillistä 1920-luvun puutarhakaupunkien korttelirakennetta ja 1800-luvun suomalaisten puutalokaupunkien tunnelmaa, joita luonnehtii pienimittakaavainen ympäristö ja vehreät pihat. 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.

Kaavaluonnoksen palautekyselyssä kysyttiin rakentamisen tyylistä. Suurinta kannatusta sai tyyli "perinteinen klassinen" (noin puolet kannatuksesta) ja "moderni klassinen" (reilu neljäsosa kannatuksesta). Tyyli "nykyaikainen" sai noin viidesosan kannatusta. Rakennustapaohjeessa on ohjattu rakentaminen enemmän klassiseen suuntaan muun muassa kattoja, aukotusta ja muita yksityiskohtia ohjaamalla. Rakennustapaohjeen värikartat perustuvat Nikkilästä tehtyyn värianalyysiin, toisin sanoen asemakaavassa tulee käyttää tyyppillisiä nikkiläläisiä värejä.

Kartanorakennuksen eteläpuolella olevista kortteleista on avattu kulkuyhteys, Nikkilänkuja, Nikkilän vanhan kyläalueen ja uuden asuinalueen välille. Palautteessa mainittiin, että vanha kyläalue ja uusi asuinalue koetaan liian irrallisina toisistaan. Koska kyläalue on arvokas, on haluttu pitää uudisrakentaminen hiukan kauempana kyläalueesta, mutta uuden kulkuyhteyden myötä alueet integroituvat paremmin toisiinsa. Kulkuyhteyden paikalla on vanhastaan ollut kulkuyhteys kylästä Nikkilän asemalle, mutta se on hävinnyt maastosta vuosikymmeniä sitten. Kulkuyhteys on suunniteltu siten, että se ei ole houkutteleva läpiajolle.

3.2.6 NG8: Liikenneverkko ja meluhaitat

Uudet asukkaat tuovat mukanaan myös lisääntyvää liikennettä. Nikkilän kartanon keskuksen alue on suunniteltu sillä tavalla, että auton käyttäminen lähialueella liikkumiseen ei ole välttämätöntä ja Nikkilän kaikki nykyiset palvelut sijaitsevat lähellä, lisäksi kaava-alueelle on tulossa myös joitakin paikallisia palveluita. Toisaalta autojen käyttö on huomioitu pysäköintiratkaisussa käyttämällä riittävää autojen pysäköintimitoitusta. Sipoon pysäköintiohjeessa on kolme tasoa, ja Nikkilän kartanon suunnitelmissa on käytetty tasoa, joka tuottaa eniten parkkipaikkoja: 1 autopaikka/75 kerrosneliometriä tai 1 autopaikka/asunto. Omakotitaloilla on vielä oma ohjeensa: 2 autopaikka/asunto. Lisääntyvän liikenteen vaikutus melutasoihin on maltillinen, koska suunnitellut ajonopeudet alueella ovat alustavasti korkeintaan 40 km/h kokoojakaduilla.

Lukkarintien jatke radan ali on katsottu tarpeelliseksi koko taajaman liikenteen toimivuuden kannalta: Liikenneverkon laajennuksen lisäksi tämän katuyhteyden tarpeen taustalla on myös Ison Kylätien tasoristeys,

jonka sulkeminen on ajankohtaista Nikkilän kartanon suunnitelmista huolimatta. Jos tasoristeys suljetaan moottoriajoneuvoilta, tarvitaan varayhteys mm. pelastusturvallisuuden takia, mutta myös esim. bussiliikennettä varten tapauksessa, jossa Sipoonjoki tulvii Pornaistentielle ja estää tien käytön. Varayhteydelle on esitetty erilaisia paikkoja vuosien varrella, milloin enemmän Martinkylän suunnalla, milloin Nikkilän keskustan tuntumassa. Ison Kylätien kohdalle ei voida toteuttaa moottoriajoneuvoliikenteen tunnelia radan ali, koska vaadittava alituskorkeus johtaisi pitkiin rampeihin, joita olisi hankala toteuttaa vanhojen rakennusten sekaan. Lisäksi tämä olisi turhan lähellä Pornaistentien alikulkua eikä tälle reitille haluta ohjata lisää autoliikennettä – läpiajohan on jo nyt kielletty. Ison Kylätien tasoristeys ei yhteytenä häviä täysin, vaan on suunniteltu jalankulun ja pyöräilyn alikulkua, ehkä hiukan eri kohtaan. Tämä onnistuu paljon matalammalla alituskorkeudella. Samasta syystä nykyistä ”hiihtotunnelia” Lukkarinmäenpolun päässä ei voida sellaisenaan käyttää moottoriajoneuvoliikenteelle, koska alituskorkeus ei riitä. Lisäksi tälle kohdalle toteutettuna katu olisi maastollisesti vielä haasteellisempi ja maisemavaikutus jopa suurempi, kun kadusta tulisi laaksoon nähden enemmän sivuttainen kuin poikittainen. Näistä syistä on päädytty esittämään asemakaavassa ja kaavarungossa kyseisen katuyhteystarpeen ratkaisuksi Lukkarintien jatketta. Siihen on vaikuttanut myös se, että tässä kohtaa (suunnilleen) yhteydellä on arvioitu olevan eniten käyttöä ja taajaman kokonaisliikenneverkko hyötyy parhaiten uudesta yhteydestä. Lukkarintien jatkeen paikkaa on tutkittu, ja loppujen lopuksi mahdollinen sijainti on rajattu muutamaa kymmeniä metriä: Idempi linjaus vaatisi arvokkaiden rakennusten purkamista ja lännempi linjaus pirstoisi Lukkarin koulun edustalla olevan puistoalueen. Seuraava mahdollinen sijainti lännempänä olisi taas liian kaukana, jotta katuyhteys tukisi taajaman liikenneverkkoa.

Kaava-alueelle on suunniteltu suorita katuja ja katusuunnittelussa tätä huomioidaan liikenneturvallisuuden näkökulmasta suunnitteleamalla sopivia vauhtia hillitseviä ratkaisuja: kaavassa suora katualue ei tarvitse tarkoittaa, että ajolinja on samalla katuyhteydellä täysin suora.

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

Vaihtoehtoinen eteläisempi linjaus Kartanontien leventämiseksi uuden asuinalueen sisääntulokaduksi on tarkasteltu. Tarkastelussa on tultu siihen lopputulokseen, että tien leventämisellä nykyisen tien kohdalla on suotuisimmat maisemalliset vaikutukset Nikkilän vanhaan kylään, kun tie kulkee Kylävuoren juurella metsän reunalla eikä pellon keskellä. Myös Vanhan Kylätien liittymä muodostuisi ongelmalliseksi vaihtoehtoisessa linjauksessa.

Martinkylän suunnan tieyhteyttä ei ole suunniteltu tarkemmin. Yhteys on osoitettu Sipoon yleiskaavassa ja siksi se pitää huomioida myös suunniteltavana olevassa asemakaavassa, vaikka tieyhteyttä ei ole tarkoitus toteuttaa asemakaavan toteutuksen yhteydessä, vaan jää tulevaisuuden varaukseksi. Kyseinen tieyhteys on näkynyt jo 1940-luvun suunnitelmissa, kuten myös 1980-luvun yleiskaavoissa. Sitä, miten tien linjaus on vanhoissa kaavoissa piirretty Martinkylän puolella ei kannata tuijottaa liikaa, eikä tien linjausta ole nytkään suunniteltu tarkemmin, koska se ei ole tällä hetkellä ajankohtainen. Ainoa asia, joka nyt lyödään lukkoon, on kyseisen tielinjauksen liittymispiste Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan rajalla.

3.2.7 NG8: Rakentamisalueiden sijoittuminen

Rakentamisen sijoittumisen periaatteita on kommentoitu osittain jo kappaleessa 3.2.5.

Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioidun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: vain alle viidesosa rakennusoikeudesta on kerrostaloissa. Nikkilän luonteeseen sopien alueelle on myös suunniteltu mahdollisimman matalia kerrostaloja, noin neljä kerrosta korkeita. Tavoitteena on ollut tarjota kaava-alueella monipuolisesti asumismahdollisuuksia matalista kerrostaloista omakotitaloihin. Koska alue sijaitsee lähellä keskustaa ja rautatieasemaa on luontevaa suunnitella alueesta keskustamaisempi ja sillä tavalla, että mahdollisimman moni pääsee asumaan lyhyen matkan päästä palveluista. Nikkilässä, ja Sipoossa laajemmin, huolehditaan myös väljempien tonttien kaavoittamisesta sekä taajamissa että kylissä, mutta juuri tällä keskeisellä alueella tällaisten väljien tonttien kaavoittaminen ei olisi toiminnallisesti tai kuntataloudellisesti järkevää, vaan tällaiset tontit kannattaa kaavoittaa taajamien reunoille ja kyliin. Tähän ohjaa myös voimassa olevat ylempiasteiset kaavat – maakuntakaava ja Sipoon yleiskaava – joissa on osoitettu keskustamaiset alueet, tiivistettävät alueet ja taajamien reuna-alueet. Tärkeintä on, että kunnasta ja taajamista löytyy kokonaisuutena erilaisia tontteja ihmisten eri mieltymysten ja tarpeiden mukaan.

Suunnittelu on lähtenyt siitä, että rakentamista suunnitellaan keskitetysti ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja jäljelle jäävät virkistysalueet muodostavat eheitä kokonaisuuksia: Pohjanmetsän laaja virkistysalue, Pohjanniitynmetsä, Kylävuori, Riihimäki ja puronvarret.

3.2.8 NG8: Luonnon ja maisemallisten arvojen säilyttäminen

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan yhteydessä on laadittu luontoselvitys, jonka tulokset on huomioitu kaavaratkaisussa jättämällä arvokkaat alueet rakentamisen ulkopuolelle ja Kylävuori on osoitettu suojelualueeksi. Lisääntyvä asukasmäärä kuluttaa luontoa enemmän ja siksi on suunniteltu laajaa virkistysreittien verkostoa, jotta kulkeminen ohjautuu tietyille reiteille ja näin reittien ulkopuolella oleva maasto jää rauhaan.

Ollbäckenin purolaakso on tärkeä ekologinen yhteys, vaikka se ei ylitä suojelukynnystä. Siksi Lukkarintien jatkeelle Ollbäcken-puron yli on suunniteltu aiempaa pidempää siltaa ekologisista ja maisemallisista syistä.

Kaava-alueen hulevesiä viivytetään kaavassa osoitetuissa kohdissa, jotta hulevesistä ei synny hetkellistä piikkiä mm. alueen puroissa.

Kaavaehdotuksessa on metsäalaa säästetty vajaa 4 hehtaaria kaavaluonnokseen verrattuna pienentämällä luoteista omakotialuetta. Tästä syystä omakotitonttien lukumäärä vähenee alueella usealla kymmenellä kappaleella. Tätä on yritetty kompensoida muuttamalla muualla kaava-alueella mm. rivitalokortteleita omakotikortteleiksi niissä kohdissa missä se on omakotiasumisen viihtyvyyden kannalta mahdollista. Kaiken kaikkiaan tämän muutoksen jälkeen metsäisille alueille on osoitettu rakentamista noin 5 ha:n alueelle. On huomionarvoista, että tästä noin puolet on varsin nuorta metsänuudistusalaa. Edelleen jää noin 35 ha kunnan omistuksessa olevaa metsäalaa Pohjanmetsän virkistysalueella. Tähän lukuun pitää vielä lisätä Pohjanniitynmetsä (n. 5 ha), Kylävuori (n. 5 ha), Riihimäki (n. 3 ha), sekä puronvarren metsät (n. 5 ha), jotka nekin toimivat kaava-alueen virkistysmetsinä. Lukuja voi verrata siihen, että rakentamista on asemakaavassa osoitettu noin 36 hehtaarille (radan pohjoispuolella).

Vaikka joitakin luontoarvoja menetetään rakentamisen takia kaava voi myös lisätä luonnon monimutaisuutta, kun nykyiset pellot, jotka viljelykasveista ja -tavoista riippuen voivat olla varsin lajiköyhiä, muuttuvat monimuotoisiksi puutarhoiksi ja puistoiksi.

Rakentaminen on tarkoitus toteuttaa vaiheittain, pohjoisesta etelään. Alkuvaiheessa rakennetaan myös alueen kokoojakadut. Tämä tarkoittaa maisemallisesti, että monet avoimet peltoalueet jäävät alkuvaiheessa ennalleen eikä rakentamista tulla huomaamaan kovin paljon, mm. Riihimäen etelä- ja länsipuolella, sekä Kylävuoren kohdalla lukuun ottamatta kokoojakatua. Sen sijaan alueen keskellä olevalla pellolla rakentaminen tulee näkymään maisemassa jo siitä syystä, että alueella on pisimmillään yli 700 metrin suorat näkymät.

Isoimmat siirtolohkareet sijoittuvat rakentamisalueiden ulkopuolelle ja siten säilyvät.

3.2.9 NG8: Terveysvaikutukset

Kaavan ehdotusvaiheessa on panostettu erityisesti siihen, että alueen virkistysreitistö on monipuolinen ja kattava. Kaava-aluetta laajentamalla kunnan ostamalle maakaistaleelle Martinkylän puolella Gretasbäckenin purolaaksoa, on purolaakson ympäri mahdollista rakentaa n. 2 km:n hiihtolatu (kesäisin kävelyreitti) helpossa maastossa. Martinkylän puolella maisema on pitkälti samanlainen laaja avoin viljelymaisema kuin nykyisen 2 km:n lenkin alueella. Tällä tavoin tulee jatkossakin olemaan mahdollista liikkua keskustan ja Pohjanmetsän välillä avoimessa peltomaisemassa. Uusissa reiteissä on huolehdittu siitä, että ne muodostavat lenkkejä, joka tekee niiden virkistyskäytöstä miellyttävämmän, kun ei tarvitse mennä samaa reittiä edestakaisin.

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

3.2.10 NG8: Pohjaveden suojelu

Suuri osa Nikkilän nykyisestä rakennuskannasta sijaitsee pohjavesialueella ja Nikkilän kartanon alueella rakentaminen tapahtuu samoilla pohjaveden asettamilla rajoituksilla kuin muualla Nikkilässä. Rajoituksia on eräiden tekniikoiden käytölle, mutta esimerkiksi paaluttaminen pohjavesialueella sopivalla tekniikalla on mahdollista. Nikkiläläisestä näkökulmasta lopuksi varsin pieni osa Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alueesta sijaitsee pohjavesialueella.

3.2.11 NG8: Rakennettavuus ja maaperä

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue sijoittuu saviselle maaperälle, joka asettaa erityisvaatimuksia rakentamiselle. Muun muassa paalutus on tarpeellinen monessa paikassa kaava-aluetta. Huomionarvoista on, että lähes koko Nikkilän taajama on rakennettu tälle samalle, rakentamiselle haastavalle savimaalle.

3.3 Suunnittelu- ja osallistumiskäytännöt

Ylempien tasojen kaavojen yleispiirteisyys (yleiskaavat, maakuntakaavat, kaavarungot) on tuottanut monelle ongelmia kaavan tulkinnessa ja ymmärtämisessä, koska niissä osoitetut merkinnät eivät toteudu asemakaavassa välttämättä juuri siihen kohtaan kuin merkinnät näyttäisivät yleispiirteisimmässä kaavoissa piirtyvän. Yleispiirteisemmät kaavat osoittavat alueen kehittämisen yleiset periaatteet, eikä niitä ole tarkoitettu luettavaksi niin sanotusti viivan tarkkuudella. Esimerkiksi yleiskaavassa osoitetut tielinjaukset ovat enemmänkin yhteystarpeita kuin maastoon tarkasti sovitettuja reittejä. Tarkempi suunnittelu tehdään asemakaavoituksessa ja muun yksityiskohtaisen suunnittelun yhteydessä. Lisäksi on vielä kahdenlaisia yleispiirteisiä kaavoja: oikeusvaikutteisia kaavoja, joiden merkinnät ovat periaatetasolla maanomistajia sitovia, vaikka ei tiedetä tarkalleen mihin esim. uusi tie on tulossa; ja sitten oikeusvaikutuksettomat kaavat kuten Nikkilän kaavarunko, jossa esim. tieyhteydet eivät ole sitovat, vaan enemmän tavoitteelliset. Jos alusta

asti laadittaisiin kovin tarkat suunnitelmat, laadittaisiin käytännössä asemakaava kahteen kertaan, mikä ei ole tarkoituksenmukaista. Tarkoituksenmukaisinta on, että ensin laaditaan yleiset suunnitteluperiaatteet, joista jalostetaan tarkemmat suunnitelmat seuraavassa (asemakaava-) vaiheessa. On kuitenkin arvokasta saada asukkaiden näkemykset mahdollisimman aikaisessa vaiheessa siitä, kuinka tarkoituksenmukaiset nämä tavoitteellisetkin suunnitelmaratkaisut ovat.

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

Etenkin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa osassa palautteissa on toivottu, että kaavaa ei laadittaisi ollenkaan. Kaavoitus on kuitenkin jatkunut ja silloin voi tuntua siltä, että palautetta ei kuunnella. Tämä johtuu siitä, että tehtäväksi on annettu asuinalueen kaavan laatiminen ja kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. Silloin tutkitaan millä reunaehdoilla tällaisen asuinalueen suunnitteleminen on mahdollista ja viedään suunnitteluprosessi loppuun. Silloin jää kunnanvaltuuston päätettäväksi onko sellaisen kaavan toteutus mahdollinen, josta kaava on kehittynyt suunnitteluprosessin aikana. Kaavaprosessin aikana kerätyn palautteen perusteella voidaan osaltaan ottaa kantaa kaavan toteuttamisedellytyksen reunaehtoihin.

Kaavaprosessissa ja sen eri vaiheissa on huomattavan paljon vuorovaikutusta asukkaiden kanssa. Eri vaiheissa annettua palautetta on laajasti kuultu ja tehty merkittäviä muutoksia kaavaan, joita on tässäkin raportissa mainittu, sekä listattu keskitetysti myös kaavaselostuksessa luvussa 4.5.2.

3.4 Koronapandemian vaikutukset

Kaavoitus tehdään tietenkin kysynnän mukaan. Kunta ei itse rakenna asuntoja, vaan kunta suunnittelee sellaisia asemakaavoja, joiden tontit ja asunnot menevät kaupaksi. Kunnassa seurataan asuntojen kysyntää ja mikäli kysynnässä tapahtuu suuria muutoksia voi kunta viime kädessä muuttaa kaavoja. Lisäksi toteutusvaiheessa on jonkin verran mahdollista myöntää pieniä poikkeuksia, esimerkiksi yhdistämällä viereisiä tontteja yhdeksi tontiksi.

3.5 Muut palautteet

Mielipiteissä on tuotu esiin myös yksityisiin kiinteistöihin liittyviä yksityiskohtaisia asioita, joita ei palauteraportissa yksityisyyden suojan vuoksi ole käsitelty muutoin kuin yleisellä tasolla. Näiden palautteiden perusteella kaavoihin on tehty seuraavat muutokset:

Nikkilän kaavarunko:

- Ulkoilureitti, joka meni erään pihapiirin läpi on siirretty.
- Pyörätie, joka meni erään tontin läpi on siirretty.

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava

- Toive muutaman tontin lisäämiseksi yksityiselle maalle on toteutettu. Lisäys on alle 500 k-m², joka ei kunnan ohjeiden mukaan vaadi maankäyttösopimusta.

Pornaistentien varrella muutama vanha tontti sijaitsee puistoksi asemakaavoitetulla alueella. Kaavarungossa on tutkittu nykytilanteen todentaminen tai pitää voimassa olevan asemakaavan mukainen ratkaisu. On päädytty siihen, että kaavarunkoa ei muuteta ja kaavarunko pysyy voimassa olevan asemakaavan mukaisena. Asemakaavan mukainen ratkaisu on mm. liikennemelun ja yhdyskuntarakenteen kannalta parempi. Kaavarungosta huolimatta tonttien nykyinen käyttö voi kuitenkin jatkua kuten tähänkin asti.

Lättähatuntien linjauksesta tuli myös palautetta, että se kulkee liian lähellä erästä tonttia. Kadun sijaintia on tutkittu, mutta mahdollinen sijainti on teknisistä syistä varsin rajattu, kun pitää huomioida neljän tien risteys, joihin vaikuttaa kaduille vaaditut kaarresäteet mm. linja-autoille, katujen nousukulmat, sekä ympäröivät kohteet, jotka rajaavat katujen mahdollista sijaintia. Lättähatuntie kulkee alustavasti noin 1 metrin verran tontin pintaa matalampana, joka jo auttaa jonkun verran. Jatkosuunnittelussa on mahdollista tutkia, voisiko tie kulkea vielä alempana. Lisäksi on huomioitava, että katualueen raja ei tarkoita, että ajorata tulee siihen kohtaan, vaan ajoradan reuna sijoittuu todennäköisesti noin 8 metrin päähän kaavan katualueen ja tontin rajasta ja välissä on jalkakäytävä ja istutuskaista.