

NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava

NG8 Detaljplan för Nickby gårds centrum

Kaavaluonnos nähtävillä 15.1.–15.2.2021

Planutkastet framlagt 15.1–15.2.2021

Yhteenveto saaduista lausunnoista Sammandrag av inkomna utlåtanden

1. Uudenmaan ELY-keskus

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavoitusta ohjaa Sipoon yleiskaava 2025. Siinä suunnittelualue on osoitettu osin taajamatoimintojen alueeksi (A) ja osin keskustatoimintojen alueeksi (C). Kaava-alueen läpi on lisäksi osoitettu tieliikenteen yhteystarve. Lisäksi kaava-alueen läntinen osa sijoittuu pohjavesialueelle.

Kunnan tavoitteita Nikkilän maankäytön osalta on tarkennettu valmisteilla olevassa Nikkilän kaavarungossa.

Asemakaavan tavoitteet kaava-alueen maankäytölle noudattavat ohjaavan yleiskaavan tavoitteita. Asutuksen merkittävä lisääminen kestäviin kulkumuotoihin tukeutuen toimivan junaliikenteen aseman ympärille on myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, voimassa olevan maakuntakaavan ja hyväksytyin Uusimaa-kaavan 2050 tavoitteena.

Kaavaluonnoksessa on osoitettu Nikkilän keskustaan Lukkarintietä pitkin uusi katuyhteys, jonka on tarkoitus alittaa rata. Lisäksi kaavaselostuksessa mainitaan, että myös juna-asemalle tulee alikulkutunneli, joka mahdollistaa jalankulkuyhteydet Nikkilän keskustaan.

ELY-keskus katsoo, että asemakaavaluonnoksessa Myllyojan länsipuolelle osoitettu rakentaminen tulee kytkeä ajoitusmääräyksellä tasoristeyksen korvaavan uuden turvallisen katuyhteyden rakentamiseen Nikkilään.

Edelleen on tarpeen selvittää kaikki kaavan yhteyksiin liittyvät junaradan alitukset myös kaava-alueen ulkopuolella ja arvioida niiden toteuttamisedellytyksiä ja vaikutuksia kokonaisuutena, vaikka Nikkilän juna-aseman alue suunnitellaankin erillisessä asemakaavassa. Myös asemaan liittyvällä alikululla ja aseman rakentamisella ylipäänsä saattaa olla vaikutusta pohjaveden pinnan tasoon nyt kyseessä olevalla kaava-alueella, ja tämä voi vaikuttaa kaava-alueen rakentamisolosuhteisiin. Tarvittaessa tulee antaa kaavan toteuttamisen vaiheistuksesta riittävät määräykset.

Kaavan vaikutukset tulee arvioida myös siitä näkökulmasta, että Nikkilä-Kerava -rataa ei avata henkilöliikenteelle.

VASTINE: Kaavaan on lisätty radan alitukseen liittyvä ajoitusmääräys Myllypuron länsipuolen kortteille.

Vaikka asemaseudusta ei ole vielä laadittu tarkempia suunnitelmia, tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemaseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Yhteensovittavaa on lähinnä suunniteltu liityntäpysäköintialue radan pohjoispuolella. Jos sellainen ei toteutuisikaan, se ei aiheuta ongelmia nyt laadittavana olevan asemakaavan alueella, vaan suunnitellut yhteydet jätetään vain toteuttamatta tai tehdään vain jalankulku- ja pyöräliikenteelle.

Mikäli Kerava–Nikkilä-rataa ei avata henkilöliikenteelle vaikutukset ovat etenkin liikenteelliset. Nikkilän liikenneselvityksessä on arvioitu autoliikenteen määrä tällaisessa tapauksessa ja aiheesta on tehty lisäys kaavaselostukseen.

Liikenne

Asemakaavan lähtökohtana toimii Nikkilän kartano III-kaavarunko (2009, päivitys 2015), mutta kaavarungon yksityiskohtaisiin ratkaisuihin on tehty muutoksia. Uusinta suunnitteilla olevaan kaavarunkoon sisältyvää liikenneselvitystä on käytettävä myös nyt suunniteltavassa asemakaavassa, koska maankäytön sijoittelu ja tehokkuus ovat muuttuneet. Liikenteen sijoittelu tie- ja katuverkkoon on tarkistettava, ettei asuinalueille muodostu liiallista läpiajo- eikä paikallistakaan liikennettä, koska osa rakentamisesta on tarkoitettu sijoittumaan tiiviisti lähelle katualueen reunoja. Toimivat ja turvalliset joukkoliikenne- ja kevytliikennedytydet on suunniteltava tulevalle juna-asemalle ja Nikkilän bussiterminalin myös aluetta vaiheittain toteutettaessa. Asemakaavan ehdotusvaiheessa tulee laatia tarkempi selvitys pysäköintiratkaisuista, jotka mahdollistavat vaihtoehtoisten polttoaineiden sekä sähköautojen käyttöönoton koko asemakaava-alueella. Pornaistentien liittymien toimivuus on varmistettava myös aluetta vaiheittain toteutettaessa.

VASTINE: Kaavaan on lisätty radan alitukseen liittyvä ajoitusmääräys Myllypuron länsipuolen kortteille, jolla vaikutetaan myös Pornaistentien liikennemääriin. Radanalitukseen suunnitellaan laadukkaat kävely- ja pyörätiet, jotka siten ovat käytössä kaava-alueen ja keskustan välisessä liikenteessä ennen Nikkilän aseman ja aseman kulkuyhteyksien käyttöönottoa.

Kaavaselostukseen on lisätty arviot kaava-alueen liikennemäärästä. Kaavaa varten laadittiin pysäköintiselvitys, jonka tehtävänä oli etenkin kehittää sopiva pysäköintikonsepti kun pysäköintilaitoksilla oli suuri rooli kaavasunnitelmassa. Kunnanhallituksen 11.4.2022 tekemään päätöksen perusteella kerrostaloja on vähennetty kaavassa ja näin ollen pysäköintilaitoksille ei ole enää tarvetta eikä

myöskään pysäköintiselvitykselle. Vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä edistetään ensisijaisesti muun lainsäädännön kautta.

Rakennettavuus

Kaava-alueen maaperä on rakennettavuudeltaan varsin haastava. Paksut savikerrokset voivat häiriintyessään ja runsaan kuormituksen alaiseksi joutuessaan muodostaa laajamittaisen liukupintasortuman. Rakennusten sijoittelussa tulee noudattaa rakennettavuusselvityksessä (liite 8) esitettyjä rajoituksia ja ohjeita. Turvallisen rakentamisen alueen rajausta (liite 8, kuva 4) on syytä lisätä kaavakartalle.

On syytä varmistaa, että rakennettavuusselvityksessä on otettu huomioon ilmastonmuutoksen myötä lisääntyvät sademäärät. Pitkäaikaisilla suurilla sademäärillä voi olla vaikutus maaperän vesipitoisuuteen ja kantavuuteen.

Myös yhteisvaikutukset radasta johtuvan tärinän kanssa on tarpeen huomioida.

ELY-keskus tuo esiin, että (mini)omakotitalokorttelien osoittamista Ollbäckintien eteläpuolelle tulee vielä harkita ottaen huomioon rakennettavuudesta johtuvat korkeat perustamiskustannukset.

VASTINE: Kaikki kaava-alueen rakentaminen katuja lukuun ottamatta on suunniteltu rakennettavuusselvityksen alueellisen stabiliteettirajan mukaan. Siten kaavassa ei ole mahdollista rakentaa mitään tämän rajan eteläpuolella.

Pohjavesi

Pohjaveden suojelua koskevat määräyksiä on hyvä täydentää maininnalla 'Tarkemman suunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin'. Kaava-alue sijaitsee pääosin savikolla, jossa pohjaveden on todettu olevan paineellista. Paineellinen pohjavesi ja sen aiheuttama noste tulee huomioida rakennettaessa. Rakennusten perustaminen tulee tehdä siten, ettei rakentaminen vaikuta pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin. Myös pohjavesialueen ulkopuolella saven alapuolella voi esiintyä paineellista pohjavettä.

Maanalaisten kellarikerrosten osalta tulee kaavaratkaisussa ottaa huomioon kaava-aineiston liitteenä olevassa rakennettavuusselvityksessä esitetyt alueet, joilla kellarikerroksia ei suositella rakennettavaksi. Kaavaluonnoksessa näille alueille on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueita.

Kaavaselostuksen mukaan Lukkarintien jatke alittaa rautatien ja ylittää Ollbäcken-puron radan pohjoispuolella. Kaavaluonnoksessa on osoitettu Lukkarintien ja radan risteykseen eritasoristeys.

ELY-keskus katsoo lausuntopyyntöaineiston perusteella, että alikulku ei tässä sijainnissa vaikuta mahdolliselta kun otetaan huomioon risteyksen sijainti alueen paksuimmalla savikolla, pohjaveden paineellisuus sekä sijainti noin 400 metrin päässä varavedenottamosta.

VASTINE: Kaavakartalle on lisätty määräys, joka kieltää kellarikerrosten rakentamisen tietyissä kortteleissa rakennettavuusselvityksen suositusten perusteella. Tarkennetaan vielä kaavamääräykset kaavaehdotuksen jälkeen yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa.

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. 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 muutamisiin kymmeneen metriin: Idempi linjaus vaatisi arvokkaiden rakennusten purkamista ja lännempi linjaus pirstoisi Lukkarin koulun edustalla olevan puistoalueen ja olisi entistä lähempänä varavedenottamoita. Seuraava mahdollinen sijainti lännempänä olisi taas liian kaukana, jotta katuyhteys tukisi taajaman liikenneverkkoa.

Lukkarintien jatkeen yleissuunnitelman laadinnan yhteydessä on asennettu pohjavesiputket suunnitellun katuyhteyden kohdalle radan pohjois- ja eteläpuolelle. Paineellista pohjavettä ei ole havaittu. Uusi katu olisi matalammillaan noin tasolla +12 m radan eteläpuolella ja pohjavesi on vuonna 2021 ollut korkeimmillaan noin tasolla +7 m ja kolme vuotta aiemmin toisessa läheisessä pohjavesiputkessa tasolla +10 m. Radan pohjoispuolella puroalaakson rinteessä katu olisi matalimmillaan tasolla +14 m ja pohjavesi on korkeimmillaan ollut noin tasolla +11 m.

Pintavedet, hulevedet, rakennettavuus

Kaava-alueella virtaavien Ollbäckenin ja Gretasbäckenin uomat sijoittuvat syvään puroalaaksoon, eikä uomien tulvimisen voida arvioida aiheuttavan tulvariskiä rakennuksille.

Hulevesien johtamista ja käsittelyä koskevat kaavamääräykset ovat asianmukaiset. Vesien imeyttäminen savipitoiseen maahan voi kuitenkin olla ongelmallista. Kiinteistökohtaisten ja alueellisten hulevesien viivytysjärjestelmien yhteistilavuuden tulisi olla yksi kuutiometri

jokaista sataa vettä läpäisemätöntä neliometriä kohti (1 m³/100 m²), jotta rakentamisen vaikutus alapuolisen vesistön virtaamien äärevöitymiseen saadaan kompensoitua riittävän tehokkaasti (mitoitus kuntaliiton ohjeistuksen mukaisesti).

Hulevesien/pintavesien laatuun on kiinnitetty kaavaluonnoksessa hyvin huomiota.

Kaavamääräyksiin on tarpeen vielä täsmentää, että rakennusluvan hakemisen yhteydessä on esitettävä kiinteistön hulevesien käsittelystä ja johtamisesta suunnitelma, jossa on huomioitu myös rakentamisen aikaiset hulevedet.

Lisäksi tulee ajoitusmääräyksellä varmistaa, että hulevesien käsittely esim. laskeutusaltaiden avulla on toiminnassa jo siinä vaiheessa, kun alueen maanrakentaminen alkaa, jotta sameita hulevesiä ei pääse puroihin ja Sipoonjokeen missään tilanteessa.

VASTINE: Hulevesimääräykset on täsmennetty rakennuslupavaihe-määräyksellä ja ajoitusmääräyksellä. Kaavassa on tarkempien pohdintojen jälkeen päädytty hoitamaan hulevesien viivytys aluekohtaisesti, joka on huomioitu tonttikohtaisen viivytysmääräyksen osalta. Asemakaavan kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa suunnitellaan hulevesiratkaisut ja niiden mitoitus. Alustavasti kaavaan on merkitty suuret hulevesien tasausaltaat. Pienemmät hulevesiratkaisut tarkentuvat, kun päästään suunnittelemaan korttelikohtaiset hulevesireitit.

Melu ja tärinä

Kaava-alueen toteutettavuus ja mahdolliset rajoitukset tulee varmistaa kokonaisuudessaan, ja tärinäselvityksiä tulee laajentaa kattamaan koko radan läheisyyteen sijoittuva kaava-alue. Kaavaratkaisun näkökulmasta on tärkeä huomata, että AO-alueille tulevat rakennukset ovat tyypillisesti herkimpiä tärinän vaikutuksille ja näiden sijaintia tulee vielä harkita.

Kaavamääräyksiin on myös löytänyt määräys tärinään liittyen. Tärinäselvityksen mukaan niillä alueilla, josta selvitys on tehty tärinän haittavaikutukset on hallittavissa, mutta asia tulee tosiaan varmistaa koko kaava-alueelta.

Nyt esitettyyn tärinämääräykseen tulee lisätä rakennuksissa alitettava taso.

Kaavamääräyksissä tulee huomioida muutkin tärinäselvityksen johtopäätökset ja esim. merkityt alueet, joille maanalaisia asuintiloja ei tule tärinän takia rakentaa. Kaavamääräyksiin on tarpeen lisätä myös runkomelun alitettava taso ja selvitysvelvollisuus.

Tärinän ja runkomelun osalta on syytä huomioida se, että raskaiden tavarajunien liikenne saattaa lisääntyä tai koko ja nopeus muuttua, joten tärinä-/runkomeluhaittojen lieventämisen mitoituksessa tulisi varautua näihin muutoksiin.

Kaavaselostuksessa on viitattu vuonna 2010 tehtyyn meluselvitykseen ja sen melutasoihin. Selostuksen mukaan "Raideliikenteen 45 dB (A) meluvyöhykkeet ulottuvat vuorokaudenajasta ja ennustetilanteesta riippuen noin 300–400 metriä radasta radan pohjoispuolen avoimessa maisemassa." Asutusta on nyt sijoitettu noin 150 m etäisyydelle

radan pohjoispuolella. Piha-alueilla tulisi alittaa yöllä 45 dB keskiäänitaso, ja on tarpeen varmistaa riittävä meluntorjunta. Vaikuttaa siltä, että uusi meluselvitys on tarpeen, etenkin, jos edellisessä ei ole selvitetty melun enimmäistasoja. Samalla on tarpeen tarkistaa ennusteliikennemäärien yms. tietojen ajantasaisuus.

VASTINE: Kaava-alueen länsiosassa on suoritettu värinämittauksia jo aikaisemmassa vaiheessa ja nämä on lisätty kaavaselostukseen. Kellarit on kielletty värinälle alttiilla alueilla toisen kaavamääräyksen yhteydessä (rakennettavuus).

Uusi selvitys ratamelusta on laadittu hankkeessa "Kerava–Sköldvik-radon aluevaraus selvitys välillä Kerava–Nikkilä". Selvityksen alustavat tulokset on selostettu kaavaselostuksessa.

Kulttuuriympäristöt

Uudisrakentaminen tulee voimassa olevan Sipoon yleiskaavan mukaisesti muuttamaan alueen agraarin luonteen urbaaniksi. VP- ja VL-alueet mahdollistavat osittain avoimien näkymien säilymisen, hyödyntäen olemassa olevia arvokkaita purolaaksoja. Rakennussuojelun osalta asemakaavassa on huomioitava arvokkaan rakennuskannan, kuten Nikkilän kartanon päärakennuksen suojelutavoitteet.

VASTINE: Merkitään tiedoksi.

Luonnonsuojelu

On hyvä, että Bybergetin metsäalue on osoitettu SL-merkinnällä. Kaavan länsireunan tuntumaan VL-alueelle on tarpeen laittaa Gretasbäckenin arvokasta puronvarsimetsikköä suojeleva päällekkäismääräys luontoselvityksen suositusten mukaisesti (esim. luo).

Kaavan vaikutukset läheiseen Sipoonjoen Natura-alueeseen tulee arvioida.

VASTINE: Kaavaan on lisätty luo-määräys Gretasbäckenin ja Ollbäckenin purolaaksoille. Vaikutukset Sipoonjoen Natura-alueeseen on arvioitu ja raportti on liitetty kaava-aineistoon.

Ilmastovaikutukset

Uudenmaan ELY-keskuksessa on aloitettu 1.9.2020 kolmivuotinen hanke, jolla kehitetään ilmastovaikutusten arviointia ja huomioon ottamista kaavoituksessa sekä YVA- ja SOVA-menettelyssä. Hanke liittyy hallitusohjelman tavoitteeseen, että Suomi on hiilineutraali vuonna 2035.

Nikkilän kartanon asemakaavasta ja asemakaavan valmistelun yhteydessä on syytä huomioida systemaattisesti kaavaratkaisun ilmastovaikutukset. Ilmastovaikutusten arvioinnin avulla voidaan selvittää, miten asemakaava-alueen toteutus vaikuttaa Sipoon kasvihuonekaasupäästöihin, ja osoittaa, miten asemakaavatason kestäviä kulkumuotoja tukevilla, rakentamisen kielteisiä ilmastovaikutuksien lieventävillä ja vähähiilillä energiamuotoja tukevilla ratkaisuilla vastataan uuden alueen toteutumisen myötä syntyvään negatiivisten ilmastovaikutusten ja kiristyvien ilmastotavoitteiden väliseen

ristiriitaan. Kaavatyön alkuvaiheeseen ajoittuvaa ilmastovaikutusten arviointia voidaan hyödyntää ilmastonäkökohtia paremmin huomioivan asemakaavan valmistelussa. Samalla tarkastelu tukisi yhdeksi kaavan strategiseksi tavoitteeksi asetettua tavoitetta edistää kestävästä kehitystä.

Maankäytön ratkaisut näkyvät kasvihuonekaasupäästöinä suurimmalta osin liikennemäärien ja kulkumuotojakaumien kautta. Nikkilän kartanon asemakaavan suunnittelualue on sijainnillisesti ja liikenteellisesti hyvällä paikalla Nikkilän taajamarakenteen kasvusuunnassa. Asemakaavaehdotus painottaa käveltävyyttä, kestäviä kulkumuotoja sekä Nikkilän ja Keravan väliseen lähijunaliikenteen luomia mahdollisuuksia. Kestävän liikkumisen edellytysten osalta on kuitenkin tarpeen varmistaa kaavatyöskentelyssä, että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen sekä uudenlaisten kestävien liikkumisratkaisujen edellytykset varmasti paranevat suunnittelualueella. Asemakaavatason ja toteutussuunnittelun pienilläkin yksityiskohdilla voi olla laajoja myönteisiä tai kielteisiä vaikutuksia. Esimerkiksi tukeeko "nikkiläläistetty" ruutukaavamainen kaavarunko ja katuverkosto kävelyä ja pyöräilyä tai edistävätkö kaavan autopaikkamääräykset yhteiskäyttöautojen käyttöä ja laajemmin uudella alueella siirtymää Sipoolle tyypillisestä henkilöautopainotteisuudesta kohti kestävämpää liikkumista.

Uuden alueen talon- ja infrarakentamisen kasvihuonekaasupäästöt ovat suuret. Rakennusmateriaaleihin sitoutuneiden päästöjen merkitys kasvaa rakennusten energiatehokkuus parantuessa ja kiinteistötason uusituvan energian tuotannon lisääntyessä. Yhä suurempi osa rakennusten elinkaarenaikaisista kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu rakentamiseen käytettävien tuotteiden valmistuksesta, rakennustyömaan toiminnoista ja rakennusjätteiden käsittelystä. Myös katujen ja teiden, yleisten alueiden, yhdyskuntateknisten verkostojen, viheralueiden ja muun infran rakentamisen päästöt syntyvät suurelta osin materiaaleista ja kuljetuksista. Asemakaavan ilmastovaikutusten tarkastelun yhteydessä onkin syytä vastata mm. seuraaviin kysymyksiin:

- miten asemakaavatason ohjauksella ja toteutussuunnittelun ratkaisuilla voidaan pienentää talon- ja infrarakentamisen aikana syntyvää "hiilipiikkiä"
- voidaanko rakennusten rungon ja julkisivun rakennusmateriaaleihin liittyvillä määräyksillä vaikuttaa rakentamisvaiheen ilmastovaikutuksiin alueella tullaan tekemään (mm. puutalot ja muut puiset rakenteet)
- miten kaavamääräyksillä voidaan mahdollistaa uusiutuvan energian hyödyntämisen ja uusiutuvan energian tuotannon suunnittelualueella kuten esim. aurinkoenergian hyödyntäminen?

Suunnittelualueen pelto- ja metsäalueiden ottaminen rakentamiskäyttöön pienentää Sipoon alueen hiilinielua. Ilmastovaikutusten arvioinnissa on huomioitava kaava-alueen suunnitellun rakentamisen myötä tapahtuvan maankäytön muutosten vaikutukset maaperän ja puuston hiilinieluihin ja -varastoihin. Viherrakenteen kasvillisuus ja maaperä sitoo myös hiilidioksidia ja toimii näin hiilinieluna ja -varastona. Kaava-alueelle luonnonmukaisiksi jäävät alueet edistävät yhdessä alueelle rakennettavien viherrakenteiden kanssa ilmastomuutokseen sopeutumista ja varautumista suunnittelualueella. Tämän vuoksi kaavatyössä kannattaa huomiota mm.

- miten asemakaavaratkaisuilla voidaan minimoida maankäytön muutosten hiilinielu- ja varastovaikutuksia kaava-alueella, kun peltoa ja metsää muuttuu rakennetuiksi alueiksi
- miten viherrakennetta voidaan lisätä kaavaselostuksessa mainitun viherkertoimen tavoitetasoilla
- miten varmistetaan alueen nykyisen virkistyskäytön pysyminen ja edelleen sen lisääminen rakentuvalla asuinalueella?

Hillinnän lisäksi alueen suunnittelussa on huomioitava ilmastonmuutokseen pitkällä aikavälillä tuomiin muutoksiin sopeutuminen rakennettavalla alueella sekä äkillisempiin sään ääri-ilmiöihin varautuminen. Kaavaluonnoksen selostus ja merkinnät sisältävät ilmastonmuutokseen vaikutuksiin sopeutumista tukevia hulevesien hallintaa liittyviä määräyksiä, mutta varsinaisia sopeutumisen ja varautumisen kysymyksiä ja näkökulmia ei ole kuitenkaan käsitelty tai mainittu kaavaselostuksessa.

Lähes koko asuinalue sijaitsee alle kilometrin päässä Nikkilän suunnitellusta juna-asemasta.

VASTINE: Sanallista ilmastovaikutusten arviointia kaavaselostuksessa on täydennetty luonnosvaiheen jälkeen. Vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty KILVA-työkalua. Kaavan ilmastovaikutukset tulevat etenkin rakentamisesta, liikkumisesta ja energiankäytöstä. Liikkuminen perustuu Kerava–Nikkilä-radon avaamiseen henkilöliikenteelle ja tehtyjen liikennemallinnusten mukaan radan avaamisella on suuri myönteinen vaikutus kestävien liikkumismuotojen käytön suuntaan. Luvut löytyvät tarkemmin kaavaselostuksesta. Asemakaava mahdollistaa radan avaamisen henkilöliikenteelle, mutta päätös asiasta tehdään muualla. Toisaalta ilman asemakaavaa radan avaaminen henkilöliikenteelle on paljon epätodennäköisempää, joten asemakaavalla on laajempi vaikutus koko Nikkilään ja radanvarren muihin asuinalueisiin tältä osin. Kaavassa ei ole toisaalta hankaloitettu autoilua, esim. pysäköintiä rajoittamalla, koska sitä ei ole nähty realistisena vaihtoehtona. Siten kaavan ilmastovaikutustapa on enemmän kannustava kuin rajoittava.

Myös rakentamiseen liittyvä ilmasto-ohjaus on kannustava, esim. puun käyttöön. Tiettyjä rakennusmateriaaleja ei ole kielletty ja kaavamääräyksissä onkin huomioitava pitkä toteutus aika, jolloin tiettyyn rakennusmateriaalin käyttöön ohjaamisella voikin olla kielteinen vaikutus pidemmällä tähtäimellä; Kaavamääräykset on oltava päteviä myös 15 vuoden kuluttua. Ilmastoviisaan rakentamiseen onkin tulossa lainsäädäntöä, jolloin rakentamisen ohjaus ilmastoviisaampaan suuntaan tulee ohjattua sitä kautta. Infrarakentamisessa kunta pystyy itse ohjaamaan hyvien rakentamistapojen suuntaan ja kierrätysmateriaalien hyödyntämiseen.

Energiankäytössäkin kaava on mahdollistava, esim. aurinkopaneelien käytössä, maalämmössä (paitsi pohjavesialueella) ja kaukolämmössä. Sähköautojen lataus ohjataan muun lainsäädännön kautta.

Lopuksi

ELY-keskus katsoo, että Sipoolle on erinomaiset edellytykset kehittää Nikkilän kartanon alueesta mielenkiintoinen ja houkutteleva laajennus Nikkilän taajamaan. Kaavaluonnos on huolellisesti laadittu, ja se yhteensovittaa hyvin monia alueen keskeisistä suunnittelukysymyksistä. Kaavaratkaisun viihtyisyyttä ja ekologista kestävyyttä korostavat viherkertoimen kaltaiset ratkaisut.

Edelleen on kuitenkin tarpeen selvittää lisää radan etelä- ja pohjoispuolen välisiä yhteyksiä niin, että kaavaratkaisu täyttää asemakaavan sisältövaatimukset. Myös kaavan vaikutuksia tulee arvioida monipuolisesti ja objektiivisesti, kun nyt on keskitytty suurpiirteisesti positiivisiin vaikutuksiin. Etenkin hankkeen kaavataloudellisia vaikutuksia tulee tarkentaa.

VASTINE: Kaavataloudesta on valmistunut alustava arvio, joka on selostettu kaavaselostuksessa.

2. Uudenmaan liitto

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

VASTINE: Merkitään tiedoksi.

3. HSL

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

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa (NG8) on huomioitu hyvin HSL:n viranomaisneuvottelussa esittämät näkemykset. Alueen kokoojakatuna toimivalle Nikkilän Kartanontielle sekä Pohjanmetsäntielle tulee rakentaa pysäkit. Kävely-yhteydet asemalle toteutuvat alueelta hyvin. Alueen joukkoliikenteen palvelutasoksi on määritetty Mahdollisuus joukkoliikenteen käyttöön (*), jonka keskeisenä vaatimuksena on vähintään tunnin vuoroväli joka päivä aamusta iltaan. Palvelutaso toteutuu ja hieman ylittyykin linjan 985 ansiosta, jos sen reitti siirretään kulkemaan alueen läpi. Varjopuolena ratkaisussa on pitenevät kävelymatkat sekä matkaajat jo rakennetulta pientaloalueelta, erityisesti alueen itäreunalta.

VASTINE: Asemakaavan kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa on alustavasti suunniteltu tarvittavat bussipysäkkiratkaisut kaava-alueen kokoojakaduille ja on varmistettu, että ne mitoituksellisesti mahtuvat kaava-alueen katualueille. Pysäkkien sijainnit tarkentuvat vielä ja niiden sijoittelusta on pyydetty HSL:n näkemykset.

4. Itä-Uudenmaan pelastuslaitos

Suunnitellulle asemakaava-alueelle tulee huomioida pelastustoiminnan edellytykset onnettomuustilanteissa. Edellytyksiä ovat riittävän leveät (min. 3,5 m), riittävän kantavat (32 tn), riittävillä käänösäteillä (min. 12,5 m) ja riittävän suurilla liittymillä (min. 5 m) rakennetut ajoväylät lumivarat huomioiden.

Lisäksi alueelle tulee varmistaa riittävä sammutusveden saanti infrastruktuuria rakennettaessa. Veden otto tulee toteuttaa liikenteellisesti helposti lähestyttäviin paikkoihin vesiasematyyppisesti, riittävällä veden tuotolla. Alueelle tulee laatia selkeä, loogisesti etenevä osoitteista (1 osoite / kiinteistö) sekä pyritään välttämään umpiperien muodostuminen.

Asuinkerrostaloalueelle tulee varautua/suunnitella pelastustiemahdollisuudet pelastuslaitoksen tarkoitukseen korkealta pelastamiseen. Pelastustien vaatimukset ovat samat kuin ajoväylän, lisäksi nostopaikan leveys 8 m ja pituus 13 m, pituuskaltevuus maks. 6 %.

Suunnitellun rautatien henkilöliikenteen vuoksi tulee liikenne asemalle ja sen ympäristössä suunnitella turvalliseksi ja pelastuslaitokselle tulee olla mahdollisuus päästä myös rautatiealueelle onnettomuustilanteessa.

Alueen rakentamisessa tulee huomioida myös sähköautojen latauspaikat, jotka tulee sijoittaa turvallisesti ja pelastustoimen helposti saavutettaviksi.

VASTINE: Pelastustiejärjestelyissä on huomioitu, että kerrostalokortteleissa on tarvittava pääsy korttelien sisäpuolelle.

Sammutusveden saanti suunnitellaan kunnallisteknisen suunnittelun yhteydessä ja pelastuslaitokselta varmistetaan sopivat paikat suunnittelun aikana.

Rautatien asema-alue ei sisälly nyt kaavoitettavaan alueeseen vaan se suunnitellaan erillisessä asemakaavassa.

Sähköautojen latauspaikat suunnitellaan rakennussuunnittelun yhteydessä.

5. Sipoon Energia

Verkkoliiketoiminta:

Suunnittelualueella sijaitsee 0,4kV pienjänniteilmajohto sekä -kaapeleita. Mahdollisista siirtokustannuksista vastaa työn tilaaja. Liitteessä 1 on esitetty johdon ja kaapelien suuntaa antavat sijainnit.

Suunnittelualueelle tarvitaan useita sijoituspaikkoja puistomuuntamoille. Liitteessä 2 on ehdotus puistomuuntamoiden sijoituspaikoista.

Tuotantoliiketoiminta:

Nikkilän kaukolämpöverkko ulotetaan Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelualueelle. Erillispientalojen osalta verkon laajuuden ja kaukolämmön saatavuuden määrittelee kysyntä; yhtiömuotoiselle rakentamiselle kaukolämpö tulee saataville.

VASTINE: Kaapelisiirtoja joudutaan todennäköisesti tekemään kun katualueisiin tulee muutoksia. Kaapelisiirrot ja kaukolämpöverkon laajentaminen huomioidaan asemakaavan kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa. Puistomuuntamot on lisätty kaavakartalle ehdotetuille paikoille tai niiden läheisyyteen. Kaavakartalle merkityt kohdat olisi hyvä vielä tarkistaa.

6. Porvoon museo

Kaavaluonnoksessa Nikkilän kartanon alue on osoitettu palveluja varten ja rakennuksilla on suojelumerkintä (sr). Kartanon ympärillä on lisäksi aluesuojelumerkintä (/s) ja määräyksen mukaan alue säilytetään puistomaisena. Lisäksi kaavassa on historiallisesti ja kyläkuvan kannalta merkittävillä kolmella asuinrakennuksella ja yhdellä ulkorakennuksella suojelumerkintä (sr-2). Sr-2 suojelumääräys on asiallinen. Sr suojelumääräys on muodossa Suojeltava rakennus. Porvoon museo ehdottaa määräykseen lisättävän ”Rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen rakennushistoriallisesti ja historiallisesti arvokas luonne säilyy. Korjaus- ja muutostoimenpiteistä tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.”

Nikkilän säterin alue peltoineen on yksi rakennusperintöselvityksessä Nikkilän arvokohteiksi nostetuista ympäristöistä. Ehdotusvaiheeseen on vielä syytä tutkia, onko kartanon ympärille jätetty alue riittävän suuri suojaamaan kartanoalueen luonnetta ja maisemaa. Kaavaselostuksen mukaan koko suunnittelualueen maisemarakaisussa on pyritty huomioimaan alueen ominaispiirteitä huomioiden maastonmuodot jättämällä metsäkukkulat ja puroumien rannat vapaaksi rakentamisella. Lisäksi maisemallisesti tärkeä Ollbäckenin niittyalue on merkitty lähivirkistysalueeksi. Edellä mainituista toimista

huolimatta maisema tulee muuttumaan voimakkaasti peltoalueen muuttuessa asuinalueeksi. Porvoon museo huomauttaa, että riittävät avoimet alueet ja maisemanäkymät ovat alueen historiallisen ymmärtämisen ja luonteen säilymisen kannalta erityisen tärkeitä.

Rakennushistoriaselvityksessä on nostettu Nikkilän arvokohteisiin kaava-alueelta myös Iso-Kylätien linjaus läpi kylän kirkolta Nikkilän kylään. Iso-Kylätie on alkujaan keskiaikainen tai uuden ajan alussa muotoutunut maantie. Risteyksessä on tällä hetkellä tasoristeys ja siitä on moottoriajoneuvolla ajo kielletty. Kaavan tavoitteena on tehdä uusi tieyhteys alueelle aseman länsipuolelta, jonka jälkeen Iso-Kylätie suljettaisiin radankohdalta. Porvoon museo huomauttaa, että Iso-Kylätien linjauksella on historiallista arvoa ja sen tulee jatkossakin olla kokonaisuudessaan hahmotettavissa maisemassa.

Porvoon museo edellytti viranomaisneuvottelussa arkeologista täsmäinventointia kaava-alueella. Mikroliitti Oy toteutti maastotyöt vuoden 2020 aikana. Porvoon museo sai tiedon raportin valmistumisesta, kun se toimitettiin osana kaava-aineistoa. Näin ollen museo ei ole ehtinyt tehdä raportin arviointia ja on mahdollista, että siihen tulee muutoksia. Havaitut uudet kohteet ja tunnettujen kohteiden rajausten muutokset museon arkeologi on vienyt muinaisjäännösrekisteriin. Joidenkin kohteiden nimiä jouduttiin muuttamaan, mutta aluerajaukset pidettiin samana kuin raportissa.

Kaavaluonnoksessa rakentamista on osoitettu kolmen eri muinaisjäännöksen päälle. Jos kaavaa halutaan edistää suunnitelmien mukaan, tulee kyseisten muinaisjäännösten kohdalta käynnistää muinaismuistolain 13§:n mukaiset neuvottelut Museoviraston (huom. ei Porvoon museon) kanssa kajoamisen ehdoista. Museovirasto määrittelee, onko mahdollista ja millä ehdoilla muinaisjäännökset voi poistaa.

Muinaisjäännöskohde Nikkilä autio 1 Västeråkern (1000010876) koostuu alueesta ja pisteistä. Alue on merkitty kaavakarttaan, mutta pisteet puuttuvat. Pisteet puuttuvat myös inventointiraportista. Muinaisjäännös tulee merkitä kaavakarttaan asianmukaisesti.

Kaavamääräys muinaisjäännösten osalta on myös täydennettävä tekstillä:
Muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettu kiinteä muinaisjäännös. Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen kielletty. Aluetta koskevista suunnitelmista on pyydettävä alueellisen vastuumuseon (Porvoon museo) lausunto.

VASTINE: Nikkilän kartanon rakennusten suojelumääräys on täsmennetty ehdotetulla tavalla kaavaehdotuksessa. Kartanosta on myös laadittu kulttuuriympäristöselvitys, joka on kaava-aineiston liitteenä.

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, vaikka uudisrakennusten toiminto ei enää liity maatalouteen, joka

toki tulee näkymään uudisrakennuksissa vaikka ne materiaaliltaan ja väriltään sopeutetaan kartanoympäristöön. 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 asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy

Ison Kylätien tasoristeys on kaava-alueen ulkopuolella ja sen suunnitteluratkaisut selviävät vasta kun se alue suunnitellaan tarkemmin. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa on varauduttu Ison Kylätien tasoristeyksen sulkemiseen uudella kokoojakadulla, joka sijoittuu asemakaavan alueelle, mutta tasoristeyksen varsinainen sulkeminen suunnitellaan erikseen. Tasoristeyksen kohdalle tai sen läheisyyteen on tarkoitus järjestää jalankulun ja pyöräilyn yhteys.

Syksyllä 2021 muinaisjäännöksiä laajuutta ja suojelustatusta selvitettiin koetutkimuksella, jonka raportti on kaavaselostuksen liitteenä. Koetutkimuksessa tutkittiin viittä kaava-alueella olevaa kiinteää muinaisjäännöstä, eli kaikki kohteet nro 3 lukuun ottamatta. Tutkimuksen tuloksena niiden rajauksiin sekä suojelustatuksiin ehdotetaan muutoksia: Kohteiden 1, 2, 5 ja 7 rajaukset muutetaan ja kohde 6 poistetaan suojelusta, koska jäännös on nykyaikainen. Osan kohdalle on edelleen ainakin osittain merkitty rakentamista.

”Nikkilä autio 1 Västeråkern” puuttuvat pisteet on lisätty kaavakartalle ja muinaisjäännöksiä koskeva kaavamääräys on täsmennetty ehdotetulla tavalla.

7. Porvoon kaupunki, Ympäristöterveydenhuolto

Suunnittelualueen länsiosa on pohjavesialuetta, Nikkilän vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue (luokka 1). Lisäksi pieni itäinen kolkka suunnittelualueesta Bybergetillä kuuluu osaksi Nordanån vedenhankintaa varten tärkeää pohjavesialuetta (luokka 1). Kaavamääräyksissä on otettu huomioon pohjavesialueen suojelu. Kaavamääräyksissä on otettu huomioon hulevesien viivyttäminen ja johtaminen.

Suunnittelualueen pohjoispuolisella metsäalueella, kaava-alueen tuntumassa Norrskogenissa sijaitsee Svärdfeltin entinen ampumarata, joka on pilaantuneen maan kohde. Ampumarata on ollut toiminnassa vuosina 1967–1983. Alue on osoitettu kaavassa merkinnällä saa, joka on puhdistettava tai kunnostettava. Alueelle ei ole kaavassa osoitettu

asumista vaan se on osoitettu lähivirkistysalueeksi, jolle suunnitellaan uusi ulkoilureitti. Ulkoilureitti pyritään toteuttamaan ilman maaperän kaivamista.

Sköldvikin junaradan lähiympäristö on altis tärinälle ja melulle. Ratatärinästä on laadittu selvitys Raideliikenteen tärinäselvitys, Nikkilä, Sipoo (Promethor Oy, 2019). Suoritettujen mittauksen mukaan suunnittelualueen kaavoittaminen asuinrakentamiselle on mahdollista suhteellisen vähin raideliikenteen asettamin rajoituksin. Ratamelusta on laadittu selvitys Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennemeluselvitys (Promethor Oy, 2010). Selvityksessä on määritetty raideliikenteen aiheuttama melutaso kyseisellä rataosuudella nyky- ja ennustetilanteessa 2030. Selvityksen mukaan radalle suunnitellulla henkilöliikenteellä ei ole laskennassa käytetyillä junamäärillä juurikaan vaikutusta tarkastelualueen melutasoihin. Suurimmat melutasot aiheutuvat tavarajunista. Raideliikenteen 45 dB (A) meluvyöhykkeet ulottuvat vuorokaudenajasta ja ennustetilanteesta riippuen noin 300–400 metriä radasta radan pohjoispuolen avoimessa maisemassa. 55 dB (A) meluvyöhyke ulottuu noin 100 metriä radasta. Radan eteläpuolella maaston muodot kaventavat meluvyöhykeitä. Laskelmissa ei ole huomioitu tulevan korttelirakenteen melua vaimentavaa vaikutusta.

Kerrostalokorttelit on muotoiltu suljetuiksi tai puolisoljetuiksi pihapiireiksi, joten kortteleiden sisäpihoilla pienilmasto on miellyttävä.

Asemakaavamääräyksissä on maininta, että asemakaavaa koskevat sitovat rakentamistapaohjeet, jotka laaditaan kaavan ehdotusvaiheessa.

Lausunto

Rakentamistapaohjeisiin on syytä kirjata ohjeistus radonturvallisesta rakentamisesta. Ympäristöterveydenhuollossa on ollut käsittelyssä tapauksia, joissa suojaisilla sisäpihoilla tupakoinnista on aiheutunut haittaa asuntojen sisäilmaan. Mahdollisuuksien mukaan kaavaratkaisuilla tai rakentamistapaohjeilla on hyvä pyrkiä ennaltaehkäisemään terveyshaittaa aiheuttavat olosuhteet esimerkiksi asuntojen raitisilmaventtiilien sijoittamisen hyvällä suunnittelulla.

VASTINE: Rakennustapaohjeeseen on lisätty maininta radonturvallisuuteen liittyen. Tupakansavun haittojen ehkäisemiseksi asemakaava saattaa olla liian suurpiirteinen ohjausväline ja tällainen ohjaaminen soveltuu paremmin rakennuslupavaiheeseen.

8. Väylävirasto

Kerava – Nikkilä -radan henkilöjunaliikenne

Kerava – Nikkilä -radalla on tavoitteena varautua tulevaisuudessa mahdollisen henkilöjunaliikenteen käynnistymiseen. Henkilöjunaliikenne tulee toteutuessaan edellyttämään raiteistomuutoksia Nikkilän vanhan aseman ympäristössä. Kyseisiä raiteistomuutoksia ei toistaiseksi ole tarkemmin selvitetty eikä kaikkia henkilöjunaliikenteen vaikutuksia ole vielä arvioitu. Henkilöjunaliikenteen edellyttämillä muutoksilla voi olla vaikutuksia rataa, radan aluetarpeisiin sekä rataa ympäröiviin alueisiin

myös Keravan kartanon keskuksen asemakaavan suunnittelualueella. Sipoon kunnan, Keravan kaupungin ja Väyläviraston on tarkoitus käynnistää Kerava–Nikkilä-radnan aluevaraus selvitys, jossa henkilöjunaliikenteen edellyttämiä tarpeita selvitetään ja vaikutuksia arvioidaan. Väylävirasto huomauttaa, että Keravan kartanon keskuksen asemakaavatyön osalta olisi hyvä odottaa kyseisen selvityksen valmistumista ja huomioida sen johtopäätökset alueen kaavaratkaisussa.

VASTINE: Kerava–Nikkilä-radnan aluevaraus selvitys on käynnissä ja se tulee valmistumaan ennen kuin asemakaavan lopullinen versio on valmis. Asemakaavassa tullaan ottamaan huomioon aluevaraus selvityksessä mahdollisesti ilmeneviä muutostarpeita asemakaavan ratkaisuissa ja aluevarauksissa.

Tasoristeykset

Suunnittelualueen kaakkoispuolelle sijoittuu nykyinen Pornaistentie / Nikkilä -niminen tasoristeys (Isolla Kyläntiellä, rata-km 0039+0485). Tasoristeys on varustettu puomillisella varoituskaitoksella. Nykytilanteessa lyhin kulkuyhteys suunnittelualueelta Nikkilän keskustaan kulkee Portaistentien tasoristeyksen kautta. Asemakaavassa Nikkilän kartanon alueelle suunnitellaan noin 3000 asukkaan uutta asuinalueita, mikä tulee vaiheittain toteutuessaan lisäämään niin moottoriajoneuvojen kuin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikennemääriä tasoristeyksessä. Lähtökohtaisesti liikennemäärän lisääntyminen tasoristeyksessä kasvattaa myös tasoristeysonnettomuuden todennäköisyyttä.

Asemakaavaluonnoksessa Nikkilän vanhan asema-alueen länsipuolelle on osoitettu uusi radnan kanssa eritasoon toteutettava Lukkarintie –niminen katu. Katuyhteys kulkee Nikkilän keskustasta Nikkilän kartanon keskuksen alueelle. Kaavaselostuksessa on kuvattu, että uuden katuyhteyden valmistuttua Isolla Kyläntiellä sijaitseva tasoristeys voidaan sulkea. Väylävirasto huomauttaa, että Lukkarintien katuyhteyden toteuttaminen ja Ison Kyläntien tasoristeyksen poistaminen tulisi ajoittaa Nikkilän kartanon keskuksen alueen ensimmäisiin toteutusvaiheisiin, jotta tasoristeysturvallisuus ei merkittävästi heikenny.

Tulevaisuudessa Nikkilän vanhan asema-alueen kattavassa asemakaavassa tulee Pornaistentien ja Lukkarintien väliselle alueelle tutkia radnan kanssa eritasossa toteutettavaa jalankulku- ja pyöräily-yhteyttä. Mikäli tällaista sallittua kulkuyhteyttä ei Pornaistentien ja Lukkarintien väliselle alueelle toteuteta, on riskinä, että luvattoman radnan ylitykset ja niistä aiheutuvat vaaratilanteet alueella lisääntyvät. Tällöin rautatiealuetta on myös tarve aidata vaaratilanteiden estämiseksi. Väylävirasto huomauttaa, että tällaisten uuden maankäytön johdosta tarvittavien rautatiealueen suoja-aitojen toteutus kuuluu kunnan vastuulle.

VASTINE: Kaavaan on lisätty radnan alitukseen liittyvä ajoitusmääräys, että Myllypuron länsipuolen korttelit ei saa ottaa käyttöön ennen radnan alituksen valmistumista.

Aseman alikulut ja muut yhteydet suunnitellaan Kerava–Nikkilä-radnan aluevaraus selvityksessä ja ne otetaan huomioon myöhemmin laadittavassa Nikkilän asemaseudun asemakaavassa.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimelu yöaikaan alle 45 dB AF-max). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (Lpr_m) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistaajuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <https://www.vtt.fi/julkaisut>.

Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja värinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja värinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja värinäntorjunnan kustannuksiin.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

VASTINE: Kaava-alueella on laadittu värinäselvityksiä ja niiden perusteella on suunniteltu rakentamisen sijainnut ja annettu tarpeelliset haittojen torjuntaan liittyvät kaavamääräykset.

Uusi selvitys ratamelusta on laadittu hankkeessa "Kerava–Sköldvik-radnan aluevaraus selvitys välillä Kerava–Nikkilä". Selvityksen alustavat tulokset on selostettu kaavaselostuksessa.

9. Sipoon kunnan rakennusvalvontaviranomainen

Kartanon alueen asemakaava ja asemakaavan muutos on laaja-alainen ja edetessään tarkentuva suunnitelma nimenomaan rakentamisen ohjauksen osalta.

Kaavoitus ja rakennusvalvonta ovat yhdessä helmikuun aikana käyneet läpi kaava luonnosta ja keskustelleet rakennusvalvonnan huolenaiheista ja lisätoiveista kaavan edetessä ehdotusvaiheeseen ja keskittyessä enempi rakentamisen yksityiskohtaisempaan ohjaamiseen.

Rakennusvalvonnan huolenaiheita ja lisätoiveita rakentamisen ohjaamiselle:

Erillispientalojen korttelialueet (AO)

- tonttien suuri tehokkuus $e=0.4$: ohjaako tehokkuus pienillä tonteilla asuntojen lukumäärän kasvattamiseen - tulisiko asuntojen lukumäärää rajata kaava määräyksellä tai -merkinnällä?
- voimakkaasti vinokulmaisilla tonteilla tarvitaan tiukkaa ohjausta rakennusten sijoittamisen osalta - nimenomaan kaavakartalla; myös piha-alueen rajautuminen katualueeseen ja sen käsittely tulee riittävällä tavalla määritellä yhtenäisen ilmeen aikaansaamiseksi
- tonteilla kaivataan yleisesti lisää rakentamisen ohjaamista erityisesti sijoittelun osalta: istutettavat alueen osat edes katualueen reunoilla? rakentaminen kadun puoleisen rakennusalan rajaan kiinni? harjan suunnan määrittely?

Asuinkerrostalojen, rivitalojen ja asuinliikerakennusten korttelialueet (AK, AKR ja AL)

- onko varmistettu, että kaavamääräyksellä edellytetty autopaikkamäärä mahtuu korttelialueelle? paikoituksen saaminen useampaan tasoon on tavoitteena positiivinen, mutta haasteellinen saada toteutumaan näin laajasti; lisäksi

autopaikkojen mahdollistaminen osittain katualueelle on luvituksen sekä toteuttamisen ajoituksen, toteuttamisvastuu n ja käytön kannalta haasteellista - tämän osalta tarvitaan tiukkaa ohjeistusta ja suunnittelua, myös ajoitusten osalta

- kerrosneliömetreinä osoitetun rakennusoikeuden jakautuminen eri rakennusaloille tulee olla selkeästi tulkittavissa niissäkin tapauksissa kun laajoja korttelialueita jaetaan pienempiin osiin.

Palvelu- ja yleisten rakennusten korttelialueet (P, Y, YO ja YU)

- kartanon alueelle sijoittuvien rakennusalojen osalta, pois lukien sr-rakennukset, puuttuu osin rakennusoikeudet/kerrosneliömetrimäärät? Kirjaamalla rakennusoikeudet mahdollistuu näiden osalta mahdollinen uudisrakentaminen.

Autopaikkojen korttelialueet (LPA)

- kenen käyttöön autopaikkojen korttelialueet on osoitettu? ovatko nämä alueet korttelipaikoitusta täydentäviä alueita?
- liikenteen välityskyky katualueilla, joilla paljon autopaikkojen korttelialueita?

Rakennusvalvonnan lupakäsittelijät jatkavat mielellään keskustelua lausunnon sisällöstä kaavoituksen kanssa kaavakartan tarkentuessa ehdotusvaiheeseen sekä osallistuu myöhemmin laadittavien rakentamishojjeiden laatimiseen nimenomaan rakentamisen ohjauksen näkökulmasta. Rakentamishojjeet noussevat tällä alueella erityisen merkittävään asemaan rakentamisen yhtenäisyyden ja laatutason ohjausvälineenä.

VASTINE: Asemakaavassa on huomioitu lausunto seuraavasti:

- *AO-tonteilla asuntojen määrä on rajattu yhdeksi.*
- *Vinokulmaiset tontit on ohjattu tarkemmin kaavakartalla ja rakennustapaohjeessa.*
- *Rakentamisen ohjausta on lisätty suurella määrällä rakennusalojen lisäyksellä, kaavamääräyksillä ja rakennustapaohjeella.*
- *Autopaikkojen mahtuminen on tiukka, mutta se on varmistettu kaavasuunnittelussa.*
- *Rakennusoikeuden kohdistuminen on tarkennettu.*
- *Autopaikkojen korttelialueiden käyttöä on täsmennetty.*
- *Pysäköintikadut on suunniteltu vähäliikenteisiksi tonttikaduiksi, joilla on pysäköinti ja niiden rinnalla on suurempiliikenteiset kokoojakadut, joille ohjataan läpiajoliikenne.*
- *Rakennustapaohje on laadittu yhteistyössä rakennusvalvonnan kanssa ja yhteistyö jatkuu suunnittelun edetessä.*

10. Sipoon kunnan ympäristönsuojeluviranomainen

Yleistä

Talvikunnossapidon sujuvuus tulee suunnitella jo kaavoituksen tässä vaiheessa. Autopaikkojen lukumäärä vaikuttaa myös pysäköintiin kadun varsilla. Lumen

väliaikaisvarastoinnille tulee osoittaa soveltuvia paikkoja. Nykyinen kaavaluonnos heikentää alueen nykyisiä luontovirkistysmahdollisuuksia.

VASTINE: Asemakaavan kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa on alustavasti suunniteltu alueen lumilogistiikka ja se tullaan vielä täsmentämään suunnittelun edetessä. Ratkaisuna on mm. alueen pääkadun keskikaista, joka toimii lumitilana, jolloin vältytään lumen auraamisesta pysäköityjen autojen suuntaan. Monen asuinkadun päässä on aukko tonttien välissä tai muu paikka, jonne on mahdollista työntää kadulta aurattu lumi. Luontovirkistysmahdollisuuksiin on tullut monia parannuksia kaavaehdotukseen verrattuna kaavaluonnokseen. Muutokset on lueteltu kaavaselostuksessa.

Paikallisesti arvokkaat puroalueet

Gretasbäcken ja Sipoonjoen Natura-alueelle laskeva Ollbäcken on valmisteluvaiheessa merkitty oja-1 kaavamerkinnällä (avo-ojaa varten varattu alue). Tämä merkintä tulee muuttaa vastaamaan purojen ja niiden ympäristöjen ekologisia ja maisemallisia arvoja. Alueet on syytä turvata siten, että virtavesien uomat säilyvät avoimina ja monimuotoisina ja niiden varsilla ylläpidetään riittävän laajalla kaistaleella suojaavaa puustoa ja muuta kasvillisuutta. Kummankin kohteen luontoarvot voivat lisääntyä ja palautua toisaalta antamalla niiden kehittyä luonnontilaisina ja toisaalta paikoitellen suorittamalla hoitotoimenpiteitä. Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistyksen vuonna 2008 julkaisemassa Sipoonjoki - *Sipoonjoen ja sen sivupurojen kalataloudellinen kartoitus ja kunnostustarve-ehdotukset* -raportissa Ollbäcken on arvioitu kalataloudellisesti arvokkaaksi sivupuroksi. Raportin mukaan mukaan Ollbäckenin ylin koski soveltuu virtakutuisten kalojen elinympäristöksi. Julkaisussa on ehdotettu seuraavia toimenpiteitä: "Kalojen vaellusmahdollisuus aina Turhapuronkoskelle saakka turvataan uomaa luonnonmukaistamalla. Lähes luonnontilaiselle Turhapuronkoskelle kunnostetaan kutusoraikoita ja puhdistetaan kosken luontaisia soraikoita. Nikkilän taajaman pohjoispuolista virtapaikkaa kivetään ja soraistetaan uoman monimuotoistamiseksi." Ollbäckenin nykyinen kalastollinen arvo tulee selvittää ja huomioida kaavoituksessa.

Kaava-alueen luontoselvityksen mukaan Gretasbäcken on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue, jolla sijaitsee metsälain 10 §:n mukainen puronvarsilehto. Puronvarren lehdot täyttävät metsälain tarkoittaman erityisen tärkeän elinympäristön määritelmän, minkä lisäksi lehdot ja purot ovat uhanalaisia luontotyyppisiä. Puro lähiympäristöineen on paikallisesti arvokas kohde. Gretasbäcken on syytä merkitä kaavaan s-1 tai luo-alueeksi, jolla turvataan puron pysyminen avoimena paikoin luonnontilaisenakin virtavetenä ja suojataan puron varren lehdon säilyminen. Kohteen luontoarvojen säilymistä tukevat hoitotoimenpiteet sallitaan.

Myös Ollbäcken on luontoselvityksessä arvioitu paikallisesti arvokkaaksi ympäristöksi. Esimerkiksi kaavamerkintä s-1 tai vastaava soveltuisi kohteelle selitteellä "säilytettävä alueen osa, jolla sallitaan vain luonnon tai maisemanhoidon kannalta tarpeelliset toimenpiteet".

VASTINE: Kaavaan on lisätty ehdotetulla tavalla luo-määräys Gretasbäckenin ja Ollbäckenin purolaaksoille.

Hulevedet

Kaavoitettavalle alueelle tulee laatia ajantasainen hulevesisuunnitelma, jossa huomioidaan myös jo rakentamisen aikaiset hulevedet. Vedet tulee johtaa esimerkiksi biosuodatusaltaiden kautta ennen niiden laskemista alueen puroihin. Hulevesien hallinnan suunnittelu tulee tehdä valuma-aluelähtöisesti ottaen huomioon pienvesien erityispiirteet. Maankäytön jatkosuunnittelussa tulee edistää vesien hyvän tilan säilyttämistä tai saavuttamista ja voimakkaasti kehittyville alueille tuleekin laatia kokonaisvaltainen hulevesien hallintasuunnitelma.

VASTINE: Asemakaavan kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa suunnitellaan hulevesiratkaisut ja niiden mitoitus. Alustavasti kaavaan on merkitty suuret hulevesien tasausaltaat. Pienemmät hulevesiratkaisut tarkentuvat, kun päästään suunnittelemaan korttelikohtaiset hulevesireitit. Hulevesien vaikutukset Sipoonjoen Natura-alueeseen on arvioitu ja raportti on liitetty kaava-aineistoon.

Pohjavesialueen määräykset

Kaava-alueella pohjavesialuetta on kaavan länsiosa ja suunnitellun juna-aseman ympäristö sekä pieni osa itäpuolella. /pv-5- merkinnän määräyksiä tulee tarkentaa seuraavasti (ehdotetut muutokset kursivilla, kommentit määräyksen perässä):

- "Alueella ei saa käyttää lämmitysjärjestelmiä, joista voi aiheutua haittaa pohjavedelle. *Maalämpöjärjestelmiä ei saa sijoittaa pohjavesialueelle.*"
- "Viemärit on rakennettava tiiviiksi siten, että jätevesiä ei pääse maaperään." Lähtökohtaisesti kaikkien viemäreiden tulee olla tiiviitä, joten tämä määräys ei välttämättä ole erikseen tarpeen pohjavesialueelle.
- "Kaikki säiliöt, jotka on tarkoitettu nestemäisille polttoaineille tai muille pohjaveden laadulle vaarallisille aineille, on sijoitettava tiiviiseen katettuun suoja-altaaseen. Altaan tilavuuden tulee olla *suurempi suurimman yksittäisen astian tai säiliössä varastoitavan nesteen suurin määrä.* Säiliöt on varustettava vuodonilmaisujärjestelmällä sekä ylitäytön estolaittein. Maanalaiset säiliöt ovat kiellettyjä." Tässä täytyy huomioida, että pienille nestemäärille vuodonilmaisujärjestelmät eivät kunnolla sovellu, vaikka ne yhdessä ylitäytönestolaitteiston kanssa ovat hyvä suojoitoimi.
- "Rakentaminen, ojitukset ja maankaivu on tehtävä siten, ettei aiheudu pohjaveden laatu muutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden pinnankorkeuteen. Rakentamisen takia ei saa aiheutua haitallista pohjaveden purkautumista." Tähän ei ole lisättävää.
- "Istutusalueilta, katoilta ja muilta piha-alueilta kertyvät puhtaat hulevedet tulee mahdollisuuksien mukaan imeyttää." Määräys hulevesien imeyttämisestä on kahteen kertaan sekä /pv5-määräyksissä että koko aluetta koskeissa yleisissä määräyksissä.
- "Pysäköintialueet on päällystettävä vettä läpäisemättömällä pintamateriaalilla ja pysäköintialueiden hulevedet tulee hallitusti johtaa *hulevesien johtamispaikasta riippuen soveltuvan* öljynerotuskaivon kautta."

- "Autojen pesu on kiellettyä pohjavesialueella muualla kuin tarkoitukseen rakennetulla asianmukaisella pesupaikalla." Tähän ei lisättävää.

Ympäristövalvonta osallistuu mielellään kaavan kehittämistä koskevaan jatkokeskusteluun ja tarvittaessa neuvoo kaavoitukseen liittyvissä ympäristöasioissa.

VASTINE: Pohjavesimääräykseen on tehty ehdotetut korjaukset.

11. Sibbo hembygdsförening r.f.

Sibbo hembygdsförening hänvisar till åsikter jämte bilagor som föreningen inlämnat 29.5.2020 om "innehållet i programmet för deltagande och bedömning beträffande detaljplanen och detaljplaneändringen för Nickby gårds centrum" Bilaga a. Härtill vill Sibbo hembygdsföreningen ännu särskilt framhålla betydelsen att av byggnaderna och miljön kring Nickby gård skulle bevaras och önskar att kommunen aktivt kunde söka lösningar som skulle möjliggöra detta.

BEMÖTANDE: Huvudbyggnaden vid Nickby gård är en värdefull del av planen. Förutom att byggnadsbeståndet har skyddats har herrgårdsmiljön behandlats hänsynsfullt: i gårdsområdet vid herrgården har några nya byggnader planerats. Dessa påminner beträffande storlek och form om de gårdsbruksbyggnader som tidigare stått på samma plats men sedermera rivits. Det återställer delvis gårdsområdet vid herrgården och de nya byggnaderna anpassas beträffande material och färger till herrgårdsmiljön. De nya byggnadernas nya användningsändamål (t.ex. daghem) kommer dock att märkas, eftersom deras funktion inte längre hör samman med jordbruket. De nya byggnaderna kommer ställvis att skymma det nya bostadsområdet. Utifrån responsen kommer vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln att bevaras som en hågkomst om det vidsträckta åkerlandskapet. Att den traditionella åkervyn försvinner är oundvikligt när ett bostadsområde planeras. En del av de nya byggnaderna i bostadsområdet kommer att synas i riktning mot herrgården. När byggnaderna placeras relativt nära herrgårdsbyggnaden framträder hela bostadsområdets omfattning inte på samma sätt, utan vyn blir mer dämpad. Om de nya byggnaderna vore längre bort, skulle den visuella effekten bli massivare. Därtill är byggnaderna i bostadsområdet intill herrgården mindre än herrgården för att byggnadernas hierarki ska bevaras.

Detaljplanen möjliggör att någon typ av privat eller offentlig verksamhet kan placeras i herrgården och områdets andra byggnader. Det kräver dock någon instans som åtar sig detta. En del av byggnaderna är i privat ägo. För de byggnader som ägs av kommunen kan kommunen försöka främja detta. Sannolikt kan det faktum att tusentals nya invånare flyttar intill herrgårdsområdet göra det mera attraktivt för någon verksamhet.

12. Sibbo naturskyddare r.f. Sipoon luonnonsuojelijat ry

Sibbo Naturskyddare rf. - Sipoon luonnonsuojelijat ry. toteaa lausuntonaan NG8 Nikkilän kartanon asemakaavaluonnoksesta seuraavaa.

Yhdistys pitää luontoarvojen huomioinnin osalta kaavaluonnosta pääpiirteissään onnistuneena. Kaavan luontoselvityksessä todetut erityiset luontoarvot on luonnoksessa jätetty lähes kokonaisuudessaan rakentamisen ulkopuolelle (Kuva 1.). Erityistä huomiota jatkossa on kiinnitettävä virkistyskäytön ohjaamiseen niin, että säilytettävät arvokkaat luontoalueet säilyttävät ominaispiirteensä myös tulevaisuudessa.

Envibio Oy on tehnyt vuonna 2019 NG8 asemakaavan alueesta kattavan kartoituksen, jossa on selvitetty alueen lajistoa ja luontotyyppisiä (1). Tarkasteltuamme Nikkilän kartanon NG8 asemakaavaa sekä tehtyä luontoselvitystä olemme tyytyväisiä, että kaavaluonnoksessa on toteutettu luontoselvityksen suosituksia eri alueiden (Ollbäcken, Byberget, Gretasbäcken) erityispiirteistä. Seuraavassa on esitetty joitakin tarkentavia huomioita.

Byberget

Bybergetin metsäalueen osoittaminen suojelumerkinnällä (SL) on hyvä ratkaisu. Kulkua on ohjattava niin, ettei maaston kuluminen lisääny. Uusia reittejä metsään ei kuitenkaan ole syytä rakentaa. Luontoselvitys: *"Byberget on sen sijaan melko hyvin säilynyt vaikeakulkuisuutensa vuoksi. Mäen laelle johtava polku ohjaa tehokkaasti liikkumista. Tätä polkua on syytä ylläpitää."*

VASTINE: Kaavaan on osoitettu nykyinen polku, eikä uusia ole suunniteltu Bybergetille. Polun vahvistamisella voidaan entisestään lisätä sen houkuttelevuutta ja näin ollen vähentää maaston kulumista polun ulkopuolella.

Ollbäcken

Ollbäckenin varren säilytettävä luontoalue on syytä turvata kaavassa luo-merkinnällä Kuvassa 1 näkyvällä rajauksella.

Kaavaselostuksessa todetaan: *"Ollbäckenin varsilla ei enää esiinny arvokasta perinnebiotooppikasvillisuutta, mutta kyseessä on silti paikallisesti arvokas luontokohde. [...]"*

Ollbäckenin arvoa voitaisiin merkittävästi kohottaa ottamalla se uudelleen laidunnukseen. Puustoa tai pensaikkoa ei tätä varten olisi tarvetta raivata. Joka tapauksessa purolaaksot tulisi säilyttää vähintään nykyisenlaisina."

Sipoon luonnonsuojelijat pitää laidunnuksen aloittamista Ollbäckenin varrella hyvänä ajatuksena. Mikäli laiduntaminen ei ole mahdollista, aluetta on muuten säilytettävä ja laidunalueen osalta mahdollisuuksien mukaan hoidettava luontoarvojen ehdoilla.

VASTINE: Kaavaan on lisätty ehdotetulla tavalla luo-määräys Ollbäckenin purolaaksolle. Mahdollinen laiduntaminen alueella ei ole asemakaavassa päätettävä asia.

Gretasbäcken

Gretasbäckenin varsi olisi Ollbäckenin tavoin syytä turvata kaavassa luo-merkinnällä Kuvassa 1 näkyvällä rajauksella.

Kaavaselostuksessa todetaan: *"Gretasbäcken on uomaltaan melko luonnontilainen, jyrkkärinteisessä laaksossa virtaava puro. Sen varret ovat pääosin rehevää harmaaleppätuomilehtoa. Gretasbäckenin tulisi antaa kehittyä luonnontilaisena. Nykyisiä polkuja rakenteineen on kuitenkin syytä ylläpitää liikkumisen ohjaamiseksi."*

VASTINE: Kaavaan on lisätty ehdotetulla tavalla luo-määräys Gretasbäckenin purolaaksolle.

Virkistysreitit purojen läheisyydessä

Edellä (Kuva 1.) kaavaluonnoksen rakentamisalueet on rajattu luontoselvityksen maankäyttösuositusten kanssa samalle kartalle. Purolaaksojen lähistöllä rakentaminen on kaavaluonnoksessa ulotettu niin lähelle arvokkaita luontoalueita, että virkistysreitin mahdollistaminen luontoalueen ja rakennusten väliin tulee olemaan vaikeaa. Tältä osin on syytä vielä tarkastella rakentamisalueiden rajaamista sekä pohtia tarkemmin, miten virkistysreitti saadaan mahtumaan talojen ja luontoalueiden väliin ilman että luontoarvoja heikennetään ja ilman, että reunimmaisten talojen asukkaat häiriintyvät virkistysreitin käytöstä.

Lehtojen kenttäkerros on herkkää kulumiselle ja niitä ei siksi tule osoittaa virkistysalueiksi eikä niille voi ohjata laajamittaista virkistyskäyttöä. Nykytilanne, jossa polut kulkevat lehtojen lähellä, mutta vain osittain niiden läpi, on hyvä koska ihmiset pääosin pysyvät poluilla.

VASTINE: Gretasbäckenin varrelle kaavassa osoitettu ulkoilureitti kulkee nykyisen ulkoilureitin kohdalla eikä sitä ehdoteta siirrettäväksi. Rajausten päällekkäisyys voi osittain johtua luontoselvityksen kartan yleispiirteisyydestä ja kaavan luo-rajaus on piirretty asemakaavan pohjakartan perusteella viljellyn alueen reunaan. Asemakaavaan on suunniteltu varsin kattava virkistysreitistö mm. siitä syystä, että helpokulkuset polut pitävät ihmiset näillä poluilla ja herkät kohdat saavat näin ollen olla rauhassa. Polkuja on suunniteltu varsin tiheästi, koska on arvioitu, että moni luontoalue on varsin houkutteleva kulkemiselle.

13. Sibbo-Vargarna r.f.

Friluftsområden kring Nickby gård utgör i dagens läge ett viktigt enhetligt område för friluftsvksamhet och möjliggör både motionering på egen hand, ordnande av träningar

och ordnande av tävlingsverksamhet, särskilt för unga. Sibbo-Vargarnas orienteringssektion har under flera års tid använt skogsområdet kring friluftslederna både som en träningsterräng för vår orienteringsskola samt för olika juniortävlingar, såsom ungdomsserietävlingar och lokala skolmästerskap. Skogsområdet som avgränsas dels av åkrar och motionsleder utgör i dagens läge ett tryggt och klart avgränsat område för ordnande av träningar och tävlingar för juniorer. Terränger som är lätt tillgängliga, är trygga för barn och ungdomar och där vi har tillstånd från markägarna att utöva orientering finns inte i överflöd i Nickby-området.

Med hänvisning till det ovanstående anser vi det planerade bostadsområdet som överdimensionerat. Det skär av en betydande del av skogsområdet som vi nyttjat i orienteringen samt försvårar tillgängligheten till det nämnda området och gör det i praktiken obrukbart för juniororientering. Dessutom är vi oroliga över att invånarna i Nickby-området kommer att ha färre friluftsleder i sitt närområde för motionering på fritiden, om planen godkänns.

Vi önskar att man överväger att göra om planerna så att befintliga friluftsområden kring Nickby gård hålls bevarade samt tillgängliga för våra juniorer samt övriga kommuninvånare även i framtiden.

Nikkilän kartanon alueen ulkoilualueet muodostavat tänä päivänä tärkeän, yhtenäisen alueen ulkoilua varten ja mahdollistaa omatoimisen kuntoilun, sekä harjoitusten että kilpailujen järjestämisen, erityisesti nuorille. Sibbo-Vargarna suunnistusjaosto on useiden vuosien ajan käyttänyt ulkoilureittien varrella olevaa metsäaluetta harjoitusmaastona suunnituskoulussamme sekä erilaisissa kilpailutapahtumissa, kuten nuorisosarjasuunnituskilpailut ja Sipoon koulumestaruuskilpailut. Metsäalue, joka rajoittuu osittain peltoihin ja kuntoiluväyliin muodostaa tänä päivänä turvallisen ja selvästi rajatun alueen kilpailujen ja harjoitusten järjestämiseksi. Maastoja, jotka ovat helposti saavutettavissa, ovat turvallisia lapsille ja nuorille ja joihin meillä on tarvittavien maanomistajien luvat suunnistamiseen, ei ole ylimäärin käytettävissämme Nikkilän alueella.

Yllä mainittuun viitaten olemme sitä mieltä, että suunniteltu asuinalue on ylimitoitettu. Se leikkaa pois merkittävän osan siitä metsäalueesta, jota olemme käyttäneet suunnituksessa, tehden alueen nuorisosuunnistustoimintaan kelvottomaksi sekä vaikeuttaa oleellisesti mainitun alueen saavutettavuutta. Olemme lisäksi huolissamme siitä, että suunnitelma johtaa siihen, että Nikkilän alueen asukkailla on vähemmän ulkoiluväyliä käytettävissään matalan kynnyksen vapaa-ajan liikunnan harrastamiseksi.

Toivomme että jatkosuunnittelussa muokattaisiin suunnitelmia siten, että olemassa olevat ulkoilumahdollisuudet Nikkilän kartanon

BEMÖTANDE: I planens förslagsskede har satsningar gjorts särskilt på ett mångsidigt och heltäckande nätverk av rekreationsleder. Genom utvidgningen av planområdet till mark som kommunen köpt på Mårtensbysidan av dalen

längs Gretasbäcken har det blivit möjligt att anlägga ett ca 2 km långt skidspår (promenadstråk sommartid) i lättframkomlig terräng. På Mårtensbysidan är landskapet i hög utsträckning samma öppna odlingslandskap som vid den nuvarande tvåkilometersrundan. Därmed kommer det även i fortsättningen att vara möjligt att färdas i ett öppet åkerlandskap mellan centrum och Norrskogen.

I fråga om de nya friluftslederna har man sett till att de bildar slingor som gör det intressantare att motionera då man inte behöver gå samma sträcka fram och tillbaka.

I planförslaget har lite under 4 hektar mera skog sparats jämfört med planutkastet genom att man minskat det nordvästra egnahemsområdet. Det är anledningen till att antalet tomter för egnahemshus minskar med flera tiotal. För att kompensera minskningen har bl.a. radhuskvarter ändrats till kvarter för egnahemshus på de ställen där det är möjligt med hänsyn till en trivsam boendemiljö. Efter denna ändring har byggande anvisats på ca 5 ha skogbeklädda områden. Det är värt att notera att ungefär hälften av denna areal är en tämligen ung skogsförnyelseyta. Ca 35 ha kommunägd skogsmark kvarstår i Norrskogens rekreationsområde. Till denna siffra bör ytterligare tilläggas Norrängsskogen (ca 5 ha), Byberget (ca 5 ha), Ribacken (ca 3 ha) samt skogarna längs bäckdalen (ca 5 ha) som även de fungerar som rekreationsskogar i planområdet. Siffrorna kan jämföras med att byggande har anvisats på ca 36 hektar i detaljplanen (på norra sidan av banan).

VASTINE: Kaavan ehdotusvaiheessa on panostettu erityisesti siihen, että alueen virkistysreitistö on monipuolinen ja kattava. Kaava-alueella 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 virkistysreiteissä on huolehdittu siitä, että ne muodostavat lenkkejä, joka tekee niiden virkistyskäytöstä miellyttävämmän, kun ei tarvitse mennä samaa reittiä edestakaisin.

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).

14. Sipoon puolesta ry

Lähtökohtaisesti Sipoon ja Nikkilän kehittymisen kannalta on hyvä, että raideliikenneyhteys saadaan kuntaan ja sen käyttöönotto mahdollistetaan lisärakentamisen avulla. Asemansuodun kehittämisessä on ymmärrettävää, että aluetta halutaan rakentaa tietyllä tehokkuudella riittävän väestöpohjan saavuttamiseksi junaliikenteen kannattavuuden näkökulmasta.

Nyt nähtävillä olevassa kaavassa tehokkuus on kohtuullisen korkea ja sitä tulisi harkita vielä Nikkilän kokonaisuuden kannalta, ettei tehdä suhteessa liian massiivista kokonaisuutta muuhun kylään nähden.

Nykyisen lausunnoilla olevan kaavasuunnitelman pohjalta tuleva asuntotuotanto sijoittuu osin olemassa olevan virkistysalueen ja erityisesti suosittuun ulkoilureitin päälle. Kyläläisten virkistäytymisen näkökulmasta tämä ratkaisu on kestävä, sillä Nikkilän tärkein virkistysalue ja lähimetsä osin tuhoutuisi. Kylän muut metsäalueet ovat pieniä ja suhteessa ei niin hyvin saavutettavia, vrt. sairaalan metsikkö, joten menetystä ei voisi helposti paikata. Kartanon alueen metsä on vakiintunut virkistäytymispaikka koko kylän asukkaille ja se tarjoaa monipuolisen, eri vaatavuustasoisien reitistöjen, myös liikuntarajoitteisille ja vanhemmille asukkaille. Se on helposti saavutettavissa, mikä näkyy sen suosiossa. Metsäyhteys on keskeinen osa suomalaista kulttuuria ja metsien terveysvaikutuksia on tutkittu viime vuosina laajasti. Sipoon kunta on osallistunut Terveysmetsä -projektiin, josta saadut ensimmäiset tulokset ovat lupaavia kansanterveydellisten vaikutusten osalta. Kartanon metsän turvaaminen sipoolaisten virkistäytymiseen nyky muodossaan tulisi olla keskeinen osa kaavasuunnitelmaa. Sitä voi verrata Helsingin keskuspuistoon, joka on kaikkien rakentamispaineiden alla säilynyt asukkaiden tahdosta koskemattomana. Samaa suunnitteluperiaatetta tulisi noudattaa Sipoossa ja ymmärtää virkistysalueiden tärkeys.

Nikkilässä on laajoja peltoalueita, joita voitaisiin tarkastella käyttöönotettavaksi rakentamiseen. Erityisesti aseman läheisiä alueita, joilta on luonteva kävely-pyöräily-yhteys asemalle voitaisiin tarkastella 1-2 km vyöhykkeellä. Jatkosuunnittelussa tai MAL-yhteistyössä raideliikenteen jatkoyhteyttä myös Porvooseen tulisi harkita, jolloin ratayhteydelle saataisiin mahdollisesti lisää kannattavuutta pienemmällä väestömäärällä. Porvoon seudulla on pitkään toivottu junayhteyttä alueen kestävämmän liikkumisen järjestämiseksi. Tämä raideyhteys voisi toimia väliaikaisena ratkaisuna mm. ilmastotyön näkökulmasta, ennen kuin lentorata ja uusi itärata tulevat ajankohtaisiksi investoinneiksi valtakunnan tasolla. Siihen voi mennä kymmeniä vuosia.

Sipoon puolesta ry esittääkin, että kaavasunnitelmaa Kartanon alueella tarkistetaan sekä tehokkuuden että erityisesti nykyisen metsä- ja virkistysalueen osalta ja pyritään säilyttämään siitä mahdollisimman laaja alue asukkaiden toivomaan virkistyskäyttöön nykyisine reitteineen.

VASTINE: 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 koskevista 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.

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 virkistysreiteissä 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.

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).

15. Sipoon rakennusperinne ry

1. Yleistä

Kaavaluonnos NG8 on hieman erillään oleva asuntoalue ja juuri se, on sen heikkous, koska se liittyy ympäristöönsä vain kulkureittien välityksellä. Kulkuyhteydet ja toimiva liikenne keskustaan ja siitä eteenpäin on vielä hahmottomatomia ja saattavat aiheuttaa valtavia muutoksia keskustassa. Lisäksi tämä keskelle peltoja suunniteltu alue ei vastaa Suomen ilmastotavoitteisiin. Alueelle suunniteltu rakennuskanta tuhoaa merkittävän luonto- ja virkistysalueen. Asukkaat, jotka muuttaisivat ko. alueelle, tarvitsisivat nyt esitetyn suunnitelman perusteella auton kyetäkseen kulkemaan kauppoihin ja muiden palvelujen äärelle. Kartanon suunnitelma ei edusta tavoitteissa mainittua pikkukaupunkimaista tunnelmaa eikä niitä piirteitä, joilla houkutellaan uusia asukkaita Sipooseen. Vaihtoehtona esitämme, että uudisrakentamista aletaan suunnitella Nikkiläntien ja Pornaisten tien varteen. Kestävä kehitys tulisi ottaa huomioon nykypäivän suunnittelussa.

Positiivista kaavaehdotuksessa on, että se on sovitettu ainakin pääosin maisemaan ja sen erityispiirteisiin. Silti pelkona on liian raskaat rakennusmassat, jotka eivät lähtökohtaisesti sovellu maaseutumaiseen ympäristöön. Sen sijaan Nikkilän kartanon alueelle sijoitettu harjakattoinen alue on toteutettu hyvin paikallista rakennuskulttuuria mukaillen, mutta maaston muodot on huomioitava siten, että rakennukset istuvat luontevasti maastoon. Tällä varmistetaan esteettisyys ja yksilöllisyys. (Vertaa HS artikkeli 11.1.2021 Espoossa sijaitsevan Tapiolan puutarhakaupungin tilanne)

VASTINE: 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, mm. mainitut Pornaistentien ja Nikkiläntien varret. 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. Etäisyydet taajamassa mahdollistavat erittäin hyvin liikkumisen jalan ja polkupyörällä.

2. Kartano

Kartanon suojelu on ehdottoman tärkeä ja kannatettava ehdotus, mutta sen osoittaminen palveluiden kortteliksi ei tue herkän ympäristön säilymistä. Lisäksi uudisrakennuksien etäisyys Nikkilän kartanon pihapiiristä ei ole riittävä. Kartanon pihapiirin ja ympäristön suojaamiseksi on jätettävä ainakin 100 metriä koskematonta etäisyyttä pihapiirin reunasta.

VASTINE: Nikkilän kartanon osoittaminen palveluille mahdollistaa varsin laajan skaalan eri toimintoja aina museosta kahvilaan ja kurssikeskukseen. Kartanorakennusten suurin haaste on niiden käyttämättömyys ja siksi olisi ensisijaisen tärkeää saada niihin toimintaa ja ylläpitoa.

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, vaikka uudisrakennusten toiminto ei enää liity maatalouteen, joka toki tulee näkymään uudisrakennuksissa vaikka ne materiaaliltaan ja väriltään sopeutetaan kartanoympäristöön. 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 asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy

3. Korttelialueet

Erilaiset korttelialueet luovat yhtenäisyyttä ja erilaisten asuinrakennusten huomioiminen aina minitaloja myöten on positiivista. Silti raskaat, jopa 5krk korkeiset kerrostalot ja 4krk

pysäköintilaitokset tiiviinä mattona maalaismaisemassa herättävät epäilyksiä miellyttävän asuinympäristön onnistumisesta, varsinkin kun me kaikki näemme Nikkilässä mihin ankeuteen kerrostalojen ulkomuodossa päädytään ja miten voimakkaasti ne suurella massallaan vaikuttavat ympäristöönsä. Yleensä kerrostalot vielä rakennetaan ensimmäisten joukossa ja ne siten tulevat määrittelemään alueen vetovoimaa ja tunnuspiirteitä myös pienempien rakennusten osalta.

Liikenne luo ongelmia kortteleihin myös pysäköinnin muodossa. Liikkuminen tulee kuitenkin pääosin ainakin alkuun perustumaan henkilöautoihin. Lisäksi liikennemäärät kasvavat myös Pornaisten- ja Nikkiläntiellä ja siten laskevat viihtyvyyttä myös keskusta-alueella. Martinkylän tielle suunniteltu reitti helpottaisi keskustan kuormittumista, koska suurin osa työmatkaliikenteestä kohdistuu Lahden moottoritietä kohden. Ympäristön kuormittumisen kannalta turha mutka keskustan kautta on harmillinen.

VASTINE: 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.

Nikkilän liikenneselvitysten perusteella tärkein autoliikenteen suunta Nikkilästä on Jokivarrentie, johon suuntautuu yli 5 kertaa enemmän automatkoja kuin Martinkylän suuntaan. Siksi asemakaavan liikenneverkkoratkaisu on perusteltu.

16. Sipoon kunnan vapaa-ajanjaosto

Kartanon alue on, ei ainoastaan nikkiläläisten vaan myös keski- ja pohjois-sipoolaisten tärkeä lähivirkistysalue. Alueen valaistut ulkoilureitit palvelevat lumisena aika hiihtolatuina ja polut ovat erittäin käytettyjä. Alueella sijaitseva frisbeegolf-rata on hyvin suosittu ja siellä harrastetaan lajia ympäri vuoden.

Yleisesti alueesta

Nikkilän alueella vähäisten metsäalueiden johdosta ei ole tarkoituksenmukaista menettää neliometriäkään metsäaluetta asuntotuotantoon tai katujen rakentamiseen. Jaosto ehdottaa alueelle korkeintaan 2000 asukkaan asuinalueita.

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).

Ulkoilureitit ja hiihtoladut

Luonnoksessa esitetyt polut ja "ulkoilukäytävät" palvelevat kävellen ja pyörällä kulkevia. Niiden muuttaminen hiihtoladuiksi lumisina talvina ei ole turvallista ja tarkoituksenmukaista mm. useiden risteyskohtien vuoksi.

Nykyinen 2 km pituinen valaistu lenkki on ulkoilureitin keskeisin osa, joka palvelee kaikkein suurinta joukkoa maastossa liikkujia – myös hiihtäjiä. Reitti on suosituin, koska sen varrella on niin puro-, pelto, kuin metsämaisemaakin, se on valaistu ja profiililtaan helppokulkuinen.

Kaiken tasoiset ja kaikkia palvelevat valaistut ulkoilureitit tulee suunnitella kunnan omistamille maille siten, että ne mahdollistavat myös hiihtämisen lumisina talvina. Riittävät leveydet ja turvalliset risteyskohdat ovat suunnittelun lähtökohtia.

Alueen suunniteltua asukasmäärää pienentämällä alueita säästyy ulkoiluun ja virkistykseen, ja 2 km lenkki voidaan siirtää pellon reunaan.

Mikäli suunniteltua asukasmäärä pysyy ennallaan, voitaisiin korvaavaa, valaistua ja helppokulkuista maastoa kulkevaa ulkoilureitti sijoittaa suunnittelualueen länsipuolelle. Tällä turvattaisiin myös hiihdon harrastamismahdollisuudet tulevaisuudessa. Tämä edellyttää maa-alueiden lunastamista, sillä alue on yksityisessä omistuksessa.

Liikuntapalvelut osallistuu mielellään ulkoilureittien ja hiihtoladujen suunnitteluun.

VASTINE: Asukaspalautteessa esitettiin ylikulkusiltaja 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.

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 virkistysreiteissä on huolehdittu siitä, että ne muodostavat lenkkejä, joka tekee niiden virkistyskäytöstä miellyttävämmän, kun ei tarvitse mennä samaa reittiä edestakaisin.

Frisbeegolf

Nikkilän 12-väyläistä frisbeegolf-rataa on suunniteltu laajennettavaksi täysimittaiseksi (18-väyläiseksi) radaksi. Nyt asemakaavaluonnoksen perusteella mahdollisuuksia radan laajentamiselle ei ole, vaan nykyisiä väyliä joudutaan siirtämään ja kenties jopa lyhentämään rataa nykyisestä. Täysimittaiselle radalle on tarvetta sekä lajin suuren suosion vuoksi että myös kilpailujen mahdollistamiseksi. Lajin harrastusolosuhteiden turvaamiseksi tulisi pikaisesti päättää sijainti Sipoossa sijaitsevalle, korvaavalle ja kilpailutoimintaan sopivalle täysimittaiselle radalle.

VASTINE: On edelleen tarkoitus, että frisbeegolf-rata jää alueelle. Vielä ei kuitenkaan ole tarkempia suunnitelmia siitä, miten ratoja on tarkoitus vetää.

Autoliikenne

Kaavaluonnoksessa on ehdotettu autoliikenne ohjattavaksi alueelta suoraan kohti Nikkilän Sydäntä. Jaosto on sitä mieltä, että liikenne alueelta ohjataan Paippisten ja Pornaistentielle. Maisemallisesti tärkeän purolaakson yli ei tule rakentaa kuin pyörätiesilta ja sekin juna-aseman kautta.

VASTINE: 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 ramppeihin, 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 esittää 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 muutamisiin kymmeneen metriin: 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.

Uimahallin sijainti

Kaavaluonnokseen ei ole sijoitettu sijaintia tulevalle uimahallille. Uimahallin sijainnista vapaa-ajanjaosto on vahvasti sitä mieltä, että sen tulee sijaita ”välituntietäisyydellä” keskeisimmistä koulukiinteistöistä. Lukkarin alue olisi sijainniltaan ihanteellinen, sillä se on ulkoilureitin yhteydessä, asemanseudun vaikutuspiirissä, sekä lähempänä useita kouluja.

VASTINE: Palautteen perusteella uimahallia ei enää suunnitella asemakaavassa radan pohjoispuolelle.

17. Rådet för funktionsnedsättning – Vammaisneuvosto

Tillgänglighet, delaktighet och inkludering

Rekreatiomsområden är viktiga för livskvaliteten hos de boende och för besökande. Fina satsningar har gjorts för att utveckla Sibbo till en modern och lätt tillgänglig kommun. För Sibbo kommun är naturen och allt vad det erbjuder, en viktig del av dess image.

Sibbo Handikappråd uttrycker en stor oro för det nu planerade byggområdet vid Nickby gård, och den förlust av de utmärkta och naturnära spånbanorna som därmed går förlorade.

I Nickby har naturen varit nära tillgänglig genom spånbanorna vid Nickby gård. De har erbjudit avkoppling och nöje för alla, deras lättillgänglighet och närhet har varit en stor fördel för dem med funktionshinder av något slag, som har svårt att ta sig ut i naturen. Med funktionshinder kan avses medicinska tillstånd, fysiska, mentala -, intellektuella skador eller sjukdomar och kan för en människa innebära ett funktionshinder. Med funktionshinder

menas det således inte enbart rullstolsburna utan även människor med t.ex. nedsatt kognitiv, syn eller hörsel förmåga.

Icke funktionshindrade har idag stora möjligheter till natur- och kulturuplevelser, medan människor som är t.ex. rullstolsburna och synskadade stöter på stora problem om de vill ta del av natur och kultur. Principen ska vara att alla ska kunna ta del av naturen, och målet måste alltså vara att skapa "naturupplevelser för alla" och att ge alla människor möjlighet att på lika villkor komma ut i skog och mark. Med "alla" menas alla människor, oavsett om de är funktionshindrade eller icke funktionshindrade, unga eller gamla, kvinnor eller män. Människor med funktionshinder är medborgare som alla andra, och ska självklart erbjudas lika möjligheter som andra att ta del olika naturanläggningar och arrangemang.

Sibbo Handikappråd önskar därför Sibbo kommun beaktar det behov som uppstår, när naturområdet kring Nickby gård byggs ut, och önskar det planeras in ett nytt för alla nära och lättillgängligt område för rekreation och naturupplevelser, en miljö som bjuder till avkoppling och motion för alla.

Den smala skogskant som ligger i bredd med åkerområdet och har karaktären av jämnmark, har för äldre och personer med handikapp erbjudit en omtyckt och äkta närmiljönaturupplevelse. Den övriga skogen lämpar sig inte för alla på grund av höjdskillnaderna och de branta backarna. Skogen som ligger bredvid åkerområdet borde sparas som rekreatjonsområde, för att garantera naturupplevelsena för dem som har svårt att ta sig ut i naturen.

BEMÖTANDE: I planens förslagsskede har satsningar gjorts särskilt på ett mångsidigt och heltäckande nätverk av rekreatjonsleder. Genom utvidgningen av planområdet till mark som kommunen köpt på Mårtensbysidan av dalen längs Gretasbäcken har det blivit möjligt att anlägga ett ca 2 km långt skidspår (promenadstråk sommartid) i lättframkomlig terräng. På Mårtensbysidan är landskapet i hög utsträckning samma öppna odlingslandskap som vid den nuvarande tvåkilometersrundan. Därmed kommer det även i fortsättningen att vara möjligt att färdas i ett öppet åkerlandskap mellan centrum och Norrskogen.

I fråga om de nya friluftslederna har man sett till att de bildar slingor som gör det intressantare att motionera då man inte behöver gå samma sträcka fram och tillbaka.

Att boende planeras tätt intill rekreatjonsområdena skapar förutsättningar för en frekventare och mer tillgänglig naturupplevelse även för dem som inte har så lätt att röra sig, eftersom naturupplevelsen väntar nästan bakom ytterdörren.

Saavutettavuus, osallisuus ja osallistaminen

Virkistysalueet ovat tärkeitä asukkaiden ja vierailijoiden elämänlaadun kannalta. Sipoossa on tehty hienoja panostuksia kunnan kehittämiseksi nykyaikaiseksi ja helposti saavutettavaksi. Luonto kaikkine mahdollisuuksineen on tärkeä Sipoon kunnan imagolle.

Sipoon kunnan vammaisneuvosto ilmaisee suuren huolensa nyt suunnitellusta Nikkilän kartanon asuinalueesta ja siitä, että alueen erinomaiset, luonnonläheiset pururadat katoavat rakentamisen myötä.

Nikkilän kartanon pururadat ovat tuoneet luonnon lähelle Nikkilää. Niiden ansiosta kaikilla on ollut mahdollisuus luonnosta nauttimiseen ja rentoutumiseen. Pururatojen helppo saavutettavuus ja läheisyys on ollut suuri etu niille, joilla on jonkinasteinen toimintaeste, sillä näiden henkilöiden on muuten vaikea päästä ulos luontoon. Toimintaesteellä voidaan tarkoittaa mitä tahansa lääketieteellistä tilaa tai fyysistä, psyykkistä tai henkistä vammaa tai tautitilaa, joka aiheuttaa henkilölle toimintaesteen. Toimintaesteisyys ei siis toisin sanoen ole rajoittunut vain pyörätuolin käyttöön, vaan käsite kattaa myös henkilöt, joilla on esim. alentuneet kognitiiviset taidot, näkö tai kuulo.

Mahdollisuudet nauttia luonto- ja kulttuurielämyksistä ovat lähes rajattomat niille, joilla ei ole toimintaestettä. Luonnosta ja kulttuurista nauttiminen voi kuitenkin olla hyvin vaikeaa pyörätuolia käyttäville ja näkövammaisille. Periaatteena tulisi olla, että kaikki voivat nauttia luonnosta, ja tavoitteena tulee täten olla luoda ”luontoelämyksiä kaikille” ja antaa jokaiselle yhtäläinen mahdollisuus päästä metsään ja luontoon. Sanomalla ”kaikki” tarkoitamme kaikkia ihmisiä riippumatta siitä onko heillä toimintaeste vai ei, niin nuoria kuin vanhoja, naisia kuin miehiäkin. Toimintaesteiset ovat kansalaisia siinä missä muutkin, ja tulisi olla itsestään selvää, että heille tarjotaan samanlaiset mahdollisuudet päästä luontokohteisiin ja esityksiin kuin muullekin väestölle.

Sipoon vammaisneuvosto toivookin, että Sipoon kunta tiedostaa tämän olemassa olevan tarpeen kun Nikkilän kartanon viereistä luontoaluetta rakennetaan. Toivomme, että suunnitelmiin lisätään uusi, kaikille tarkoitettu ja helposti saavutettava virkistysalue, jossa kaikkien on mahdollista nauttia luontoelämyksistä, rentoutua ja liikkua ulkona.

Peltoalueeseen rajautuu kapea metsävyöhyke, joka on tasamaata. Alue on ikääntyneiden ja toimintakyvyltään rajoitteisten suosiossa, koska se tarjoaa aidon lähiluontoelämyksen. Muu metsämaasto ei korkeuserojensa takia sovellu kaikkien käyttöön. Peltoon rajautuva metsäalue tulisi säilyttää virkistyskäytössä, koska näin lähiluontoelämys on niidenkin asukkaiden saavutettavissa, jotka eivät pysty liikkumaan kauas.

VASTINE: 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 virkistysreiteissä 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.
